

## Un été très chaud, un automne décisif ?

La période estivale aura convaincu les derniers opposants à la thèse du changement climatique mais aussi martelé l'urgence à prendre des décisions.

Dans notre secteur, l'appel déjà ancien de la FNAUT à réclamer un effort sans précédent d'investissement est relayé par les sénateurs Fernique, Jacquin et Lahellec ainsi que par la tribune de Jean Rottner (Vice-président de Régions de France) appelant à déclarer l'état d'urgence ferroviaire.

La nomination de Clément Beaune comme ministre des Transports, ses premières déclarations et ses états de service sont des signes encourageants. Celles des directeurs de cabinet Papi-nutti et Vuillemin, fins connaisseurs des mobilités et soutiens efficaces des transports publics et ferroviaires, celle prochaine de Jean Castex, ardent défenseur du train, à l'AFIT complètent une équipe sérieuse ayant envie d'agir et d'obtenir des arbitrages favorables auprès d'une Première ministre également grande spécialiste des mobilités pour avoir occupé des postes de direction à la RATP et à la SNCF.

Les obstacles sont multiples comme en témoignent les réticences de Bercy, au vu de la lamentable signature du contrat de performance de SNCF réseau, mais aussi les besoins de financement de nombreux autres secteurs également légitimes.

La période de 5 ans est donc décisive, les décisions urgentes et difficiles sont nécessaires pour faire évoluer nos modes de vie et de déplacement. La FNAUT mettra toutes ses forces dans cette bataille, le train ne passera qu'une fois.

Bruno Gazeau ■



## Rapport Gounon-Jeantet : « Infrastructures de transport : vers le futur et le durable »

(Gare de Nice Ville © Pixabay)

Jacques Gounon, président de Getlink, et Patrick Jeantet, ancien président de SNCF Réseau, aujourd'hui consultant pour le fonds d'investissement Vauban Infrastructure Partners, ont coprésidé pour l'institut Montaigne un groupe de travail sur le financement des infrastructures de transport. Leurs conclusions, objet du rapport « Infrastructures de transport : vers le futur et le durable ! » publié le 5 avril dernier, ont été présentées au Conseil National de la FNAUT par Patrick Jeantet dès le 6 mai.

L'accent est mis sur le réchauffement climatique, clairement identifié comme la principale menace qui pèse sur la planète : c'est le principal message du rapport, dont nous publions dans le dossier un résumé ainsi qu'une analyse montrant les convergences mais aussi nos divergences.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Rapport Gounon-Jeantet : résumé et analyse .....	1 à 4
<b>Dossier</b> - Contrat de Performance Etat- SNCF Réseau : un grave échec .....	5
<b>Actualité</b> - Pour une politique de mobilité ambitieuse et cohérente .....	6
<b>Actualité</b> - Un effet méconnu du réchauffement climatique : la dégradation des infrastructures de transport .....	7
<b>Actualité</b> - Abandon du projet TET Grand Est - Sud de la France par la DGITM .....	8
<b>Le coin du cycliste</b> - La France à 20 minutes à vélo : et si 75% de nos déplacements pouvaient se faire à vélo au quotidien ? .....	9
<b>Nouvelles des régions</b> - Forces et faiblesses des TER en région Normandie .....	10
<b>Regard sur l'Europe</b> .....	11
<b>Dernières actualités</b> .....	12

# Rapport Gounon-Jeantet : résumé et analyse

(Gare de Paris Montparnasse © Daniel Grébouval)

**La question abordée par le rapport est la suivante : comment tenir nos objectifs de lutte contre le changement climatique tout en répondant aux besoins de transport du XXI<sup>ème</sup> siècle. La réponse se concentre autour de trois thèmes la gouvernance, le financement et les critères de priorité concernant les investissements.**

## Secteur des transports : une rupture à opérer d'urgence

Avec un vaste réseau routier de plus de 1 105 000 km, le second réseau ferré le plus long et le plus rapide d'Europe, 180 aéroports commerciaux et de grands ports maritimes, la France dispose d'un important patrimoine d'infrastructures. D'entrée de jeu, les auteurs du rapport notent le rôle prépondérant du secteur des transports dans l'aggravation du réchauffement climatique (FNAUT Infos 295).

La lutte contre le dérèglement climatique n'est « ni négociable, ni retardable » : le rôle de la mobilité est clairement souligné, « elle est responsable de 29 % des émissions françaises de CO<sub>2</sub>, dont 94 % dus à la route, c'est le seul secteur où elles ont augmenté depuis 1990 : + 10 %, + 14 % si on intègre le transport international du fret et l'avion longue distance ».

« Une véritable rupture est donc à opérer. Toutes les dimensions de l'action publique devront être mobilisées - gouvernance, fiscalité, tarification, investissements et régulation - pour permettre d'envisager, à horizon 2050, l'atteinte de la neutralité carbone dans le secteur ».

« Malgré des engagements nationaux ambitieux, actés par la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), pour atteindre l'objectif européen d'une réduction de 55 % des émissions de GES à l'horizon 2030, il conviendrait de

baisser de 60 % les émissions du secteur des transports en moins de dix ans. Trois grands leviers doivent être mis en œuvre : tout d'abord l'électrification de la voiture individuelle et des véhicules utilitaires légers, le report modal dans les grandes agglomérations, en particulier dans la périphérie des aires métropolitaines, et enfin le report modal du fret longue distance ». On ne peut aujourd'hui se contenter de « mesurètes » concernant le report modal : « Les changements de comportement de mobilité ont été marginaux : entre 2008 et 2019, la part modale de la voiture n'est passée que de 64,8 % à 62,8 % ».

« La France est donc en retard par rapport aux objectifs fixés par la SNBC, mais aussi par rapport à ses voisins européens. En effet, la part des transports collectifs et des modes doux est plus faible en France que dans les pays voisins. Ainsi, si le report modal patine encore dans l'Hexagone, la voiture ne représente plus que 52 % des déplacements à l'échelle européenne ».

Les auteurs du rapport affirment que « des engagements de plus en plus ambitieux ont été pris contre le réchauffement climatique ». En dépit de l'injection de 90 milliards d'euros sur une décennie dans les transports en commun, rien ne change. Les contribuables paient beaucoup, « pour aucun résultat », constate Patrick Jeantet. « La raison est que les investissements ont principalement concerné les centres-

viles et non les zones périurbaines dans lesquelles l'offre reste médiocre ».

## Les zones périurbaines et rurales

En moyenne, « un Français se déplace 10 heures par semaine et parcourt 400 km ». Cette mobilité se trouve largement dominée par l'automobile, « utilisée pour 63 % des déplacements de moins de 80 km et pour 72 % des voyages ».

Pourtant, seulement un quart de la population métropolitaine vit dans des territoires où la faible densité de population rend l'usage de l'automobile souvent indispensable aujourd'hui, ce qui met d'ailleurs en péril la cohésion territoriale de notre pays à chaque crise pétrolière, car la voiture est chère, « plus chère en un seul mois que 10 mois d'abonnement à un réseau de transport public à 60 euros par mois (avec 50 % de remboursement par l'employeur) ». Or « la contribution des périphéries en CO<sub>2</sub> est égale à 60 % de la contribution des métropoles », l'impact de ces zones sur le réchauffement de la planète est donc considérable : « le développement de la mobilité en périphérie des villes-centres est un levier majeur de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des investissements seront nécessaires ».

## Le financement du report modal passe par deux transformations :

- Tout d'abord une réforme de la TICPE qui serait remplacée, à rendement constant, par une taxe locale sur les véhicules et une taxe nationale carbone. La taxe locale serait affectée au financement des transports publics et

de l'intermodalité. Elle serait faible dans les zones rurales et forte dans les aires métropolitaines, assurant ainsi une meilleure justice territoriale.

- En deuxième lieu, il conviendrait que les usagers participent de manière plus importante au financement des transports publics, la part qu'ils financent actuellement étant inférieure à 20 %. L'objectif serait de viser un taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes usagers de 50 %.

### Le transport public

Patrick Jeantet considère que la décarbonation des transports passe par le transport public électrifié, transport urbain ou ferroviaire, il plaide donc avec force pour le report modal : une évolution des comportements de mobilité sera nécessaire car « le progrès technologique ne permettra d'atteindre que la moitié des objectifs ». « Une véritable loi de programmation pour les politiques de mobilité, précisant les investissements prioritaires et leur financement ».

Une hausse tarifaire du transport public (« elle pourrait rapporter 2 à 3 Md€ par an ») semble nécessaire. C'est l'intérêt des usagers à long terme même si cela ne correspond pas au ressenti du public qui trouve que le transport collectif est trop coûteux, car cette hausse permet d'investir (« la contribution des usagers n'est que de 19 % du coût total des transports, investissement + exploitation »).

Patrick Jeantet plaide contre la gratuité des transports urbains. « A Amsterdam comme à Copenhague, le taux de couverture des dépenses par les recettes est supérieur à 50 % ». Le rapport qualifie la gratuité de « fossoyeur du transport public » : ce qui importe avant tout c'est effectivement la qualité de l'offre (à commencer par la fréquence), seule susceptible d'attirer l'automobiliste.

### Petites lignes et RER métropolitains

Selon Patrick Jeantet, « 60% des petites lignes seraient avantageusement remplacées par des autocars ».

Des travaux pour réaliser le désengorgement des noeuds ferroviaires et

les RER des grandes agglomérations de province sont proposés, « ensuite seulement les nouvelles LGV ».

### Le fret ferroviaire

Le transport du fret est responsable de 40 % de nos émissions de CO2 d'où l'importance d'un report modal sur le rail.

Le rapport propose de « hiérarchiser les investissements sur le réseau ferroviaire en investissant d'abord sur la mise au gabarit des grands axes de fret, pour y transférer les camions qui traversent la France. Un milliard d'euros suffirait pour cela ».

La nécessité d'une décision rapide sur la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin est clairement indiquée.

Patrick Jeantet ne croit pas à la pertinence du camion électrique alimenté par caténaires sur les autoroutes, puisque des voies ferrées électrifiées existent déjà. Il propose de donner priorité aux sillons fret sur des plages en journée et ce, sur les grands axes ferroviaires fret.

## Convergences et divergences

L'accord de la FNAUT est total avec le rapport Gounon-Jeantet sur les points suivants :

- **l'accent mis sur le réchauffement climatique ;**

- **l'impact des zones périurbaines sur le changement climatique ;**

- **l'intérêt porté au ferroviaire** et plus généralement au transport public : Patrick Jeantet plaide avec force pour le report modal.

- **le rôle possible du vélo** (« le vélo joue un rôle croissant dans la mobilité des Français ; l'atteinte d'une part modale de 10% des déplacements de moins de 80 km, soit la moyenne européenne, est envisageable ; il faut « accélérer les efforts de développement et d'aménagement d'infrastructures en faveur du vélo ») ;

- **une critique argumentée de la gratuité des transports urbains**, qui pau-

périse le transport collectif et les AOM que l'on retrouve chez Philippe Duron (FNAUT Infos 292).

- **la décentralisation souhaitable de la gouvernance** : la FNAUT est, comme le rapport, favorable à une décentralisation plus poussée de la gouvernance, l'Etat étant recentré sur son rôle stratégique. Les AOM, faute d'autonomie suffisante, collaborent difficilement. Cette méthode permet de rapprocher utilement les décideurs des usagers, on l'a vérifié dans le cas du TER dont les services ont beaucoup progressé depuis le vote de la loi SRU.

- **l'importance d'un report modal du transport de fret sur le rail** : la FNAUT refuse le camion électrique alimenté par caténaires sur les autoroutes, elle apprécie le soutien apporté à la ligne d'accès au tunnel du Lyon-Turin côté français (les travaux devraient même être lancés immédiatement, bien avant l'ouverture du tunnel compte tenu des retards accumulés ; ce point est fondamental car le Lyon-Turin a des adversaires au sein de l'État, l'enjeu est le report modal de 25 millions de tonnes de fret sur le rail).

Cependant des points de divergence apparaissent aussi :

- **une surestimation des initiatives de l'État**

L'État s'est révélé incapable de mettre en œuvre des mesures contraignantes : l'écotaxe pour les poids lourds, mesure phare des lois Grenelle, a été définitivement abandonnée en 2014 ; de même l'augmentation prévue de la taxe carbone, introduite en 2015, a été suspendue puis annulée en 2019 à la suite du mouvement dit des « Gilets jaunes ».

Les auteurs du rapport affirment que « des engagements de plus en plus ambitieux ont été pris contre le réchauffement climatique ». Mais dans la période récente, l'Etat s'est contenté de sa contribution au 4ème appel à projets, l'essentiel des financements ayant été fourni par les collectivités locales, et de la rénovation de quelques lignes régionales : il n'a strictement rien fait pour développer le transport public, routier ou ferroviaire, dans les zones

➤ périurbaines. D'autre part, on voit mal quels ont été les efforts de l'Etat, en particulier en matière de sobriété énergétique. Toute limitation de la vitesse sur les routes a été éliminée (FNAUT Infos 294).

● **la dépendance automobile des communes périurbaines et rurales** est présentée comme une fatalité : or le transport par autocar peut efficacement se développer à un coût acceptable par les collectivités locales, comme le démontre l'exemple très convaincant du réseau du Vorarlberg, en Autriche, qui attire massivement le public car il est remarquablement exploité (FNAUT Infos 270). Un autre exemple instructif est la réouverture de la ligne italienne Merano-Malles (Sud Tyrol italien).

Il faudrait chercher aussi à densifier les zones périurbaines, en particulier au voisinage des gares périurbaines (FNAUT Infos 183), afin de redonner de l'efficacité à la marche et au vélo.

● **La hausse tarifaire des transports urbains** n'est acceptable par la FNAUT que si elle est progressive et modérée, si son produit n'est pas affecté au budget général des collectivités locales, enfin si elle est accompagnée d'une nette amélioration de l'offre et d'investissements.

● la FNAUT est réticente face à la perspective d'une **décarbonation de la mobilité automobile** : favoriser une électrification rapide du parc de véhicules particuliers et utilitaires légers serait d'un coût prohibitif (le rapport préconise d'augmenter les subventions à la voiture électrique) et risqué concernant le report modal, qui serait dissuadé par un coût faible de l'électricité et par suite un coût marginal trop faible d'usage de la voiture (FNAUT Infos 295). On peut se demander si une attribution directe des sommes englouties à ce jour dans la décarbonation du parc (entre 4 et 5 milliards) et surtout les pertes fiscales (comprises entre 9 et 12 Md€ d'ici 2030 selon l'expertise de 6t) qui en résulteraient ne seraient pas mieux utilisées dans un soutien direct au report modal.

L'idée d'une limitation de l'abonnement domicile-travail aux déplacements domicile-travail ne semble pas judicieuse, c'est une entrave au report modal.

● **le maintien des « petites lignes »** est, pour la FNAUT, un point essentiel pour l'aménagement du territoire ; ces lignes, souvent concurrencées par des lignes routières, sont très mal exploitées par SNCF Mobilités et à un coût inacceptable. La proportion de 60 % de lignes à abandonner est manifestement trop forte, il faut analyser la situation de chaque ligne au cas par cas.

● **le report des nouvelles LGV ne peut être que provisoire** : le projet GPSO vise la désaturation des nœuds Bordeaux et Toulouse. De même, le prolongement de la LGV Rhin-Rhône vers l'Alsace doit comprendre la désaturation de la ligne Mulhouse-Lutterbach (FNAUT Infos 290).

La France est un pays riche, qui peut à la fois assurer financièrement la construction de nouvelles LGV (comme l'Allemagne, l'Espagne ou la Grande-Bretagne) et la rénovation de son réseau classique ; tous les déplacements ferroviaires, de longue ou courte distance, sont à encourager.

Rien n'est dit sur les gares TGV « exurbanisées » telles que la gare lorraine de Louvigny : une liaison avec le TER apporterait pourtant du trafic aux petites lignes.

● Le rapport suggère aussi de donner la **priorité aux trains de fret sur les TER**. Il propose de donner priorité aux sillons fret sur des plages en journée et ce sur les grands axes ferroviaires fret : une perspective difficilement acceptable par les Régions et les usagers.

### Une dispersion des investissements

Le rapport propose une certaine dispersion des investissements sur l'ensemble des modes de transport. La FNAUT estime au contraire que le mode ferroviaire doit concentrer l'essentiel des investissements (FNAUT Infos 295), le réseau routier étant loin d'être dans une situation critique, ce qui est le cas du réseau ferré qui « n'est plus adapté aux besoins actuels » : « l'âge moyen des voies françaises est de 29 ans, il n'est que de 17 ans en Allemagne ». **Le rapport souhaite au contraire régénérer un réseau routier**

**essentiel à la mobilité des Français en lui consacrant les sommes nécessaires à sa remise en état ».**

La FNAUT regrette que le rapport ne préconise pas un arrêt des investissements routiers. « Les investissements doivent être diversifiés et s'étendre à toutes les infrastructures de transport ».

Le canal Seine-Nord-Europe, très coûteux et peu générateur de report modal en raison de la concurrence autoroutière, ne fait l'objet d'aucune critique.

Concernant le transport aérien, le rapport est trop timoré, il ne propose pas de supprimer les petits aéroports déficitaires de province, pourtant en surnombre évident. L'aviation intérieure française n'est pas pertinente vu le réchauffement climatique, le rapport recommande cependant d'investir pour améliorer l'avion qui restera indispensable pour les long-courriers.

Jean Sivardière ■

### En bref...

#### Jeunes et climat

Une étude sur la justice climatique menée par « WeWorld » auprès de jeunes de toute l'Europe est arrivée l'année dernière à la conclusion suivante : en Autriche, plus de la moitié des jeunes considèrent que le changement climatique est le plus grand défi mondial de notre temps.

### Bien dit

S'appuyant sur les résultats d'une enquête qu'elle a fait réaliser, l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne (ANMSM) souhaite renforcer ses relations avec la SNCF et les transporteurs locaux afin d'aider les élus à favoriser l'utilisation du train pour se rendre dans les stations de sports d'hiver.

Pour Jean-Luc Bloch, président de l'ANMSM, l'explication est claire : « les Français sont de plus en plus sensibles à leur empreinte environnementale. Ils seraient prêts à changer massivement leurs habitudes de mobilité si l'offre de train était meilleure ».

# Contrat de Performance Etat- SNCF Réseau : un grave échec

(Gare d'Abbeville © MD)

SNCF Réseau a rendu public le 9 juin la signature du contrat dit « de performance » entre l'Etat et SNCF Réseau, intervenue confidentiellement le 6 avril. Ce contrat fixe les investissements prévus pour entretenir et rénover le réseau ferré jusqu'en 2030. Le document a beau s'appeler « Développer l'usage du train », le montant annuel alloué de 2,9 Mrd€ est notoirement insuffisant et contraste douloureusement avec les dizaines de milliards octroyés aux filières automobile et aéronautique.

Pour la FNAUT, c'est une occasion manquée et l'impossibilité d'impulser l'élan nécessaire pour accélérer le report modal vers le ferroviaire et engager une « programmation écologique » crédible. En moyenne, explique l'Ademe, le train pollue huit fois moins que la voiture et 14 fois moins que l'avion. Alors que le transport représente un quart des gaz à effet de serre émis par l'Union européenne et que l'objectif des 27 est la neutralité carbone d'ici 2050, le développement du train apparaît comme un levier incontournable.

Il faut faire du ferroviaire la colonne vertébrale des mobilités, pour réaliser un aménagement des territoires équilibré entre métropoles et villes petites et moyennes, permettre un accès aux services publics (éducation, santé, culture...) et réduire la dépendance automobile en offrant plus de possibilités de transport public.

## Le contrat de performance met en danger SNCF Réseau

Unanimement critiqué par l'Autorité de Régulation des Transports (ART), par les régions et le Sénat, qui n'y voient pas un document stratégique pour l'avenir du ferroviaire, et par la FNAUT qui en a souligné l'insuffisance financière d'au moins 1 milliard par an, ce contrat entérine le vieillissement de certaines lignes et confirme le retard dans le programme de régénération et d'investissement. Il entraîne un renchérissement du coût des sillons, détériore un peu plus le modèle économique du ferroviaire en

concurrence avec les « routes gratuites » et accroît le coût pour l'utilisateur.

En ne finançant pas l'ERTMS\* ni la commande centralisée des aiguillages, il ne donne pas à l'entreprise les moyens de réaliser les gains de productivité inscrits dans le contrat.

## Le manque de financement révèle l'absence de volonté politique

Les insuffisances du contrat traduisent l'absence de volonté politique au contraire de nos voisins européens qui tous investissent massivement dans leur réseau ferroviaire.

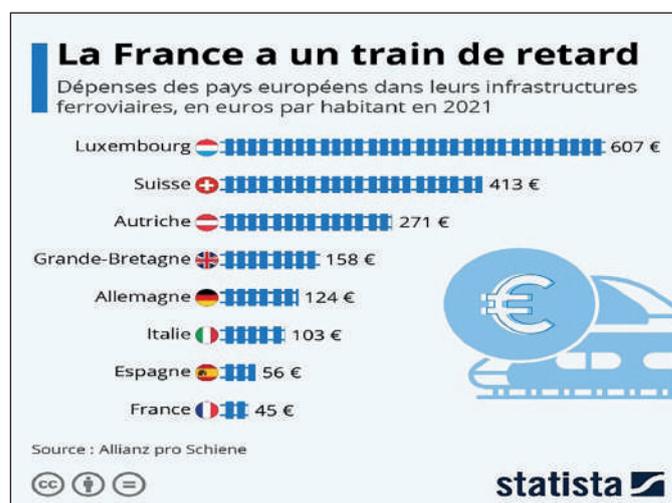
Luc Lallemand, PDG de SNCF Réseau a même déclaré que le financement prévu par le contrat ne suffirait pas vu l'inflation qui réduit les marges de manœuvre de l'entreprise. La seule variante d'ajustement est alors de réduire le montant de régénération du réseau classique : « maintenir le niveau de qualité et de sécurité mais réduire le périmètre d'activité ». SNCF Réseau sera donc amené à diviser le réseau en 2 catégories, les lignes super-structurantes (2 à 4) qu'il entretiendra et les structurantes (5 à 6) qui ne seront plus entretenues.

**Rappel :** les lignes sont classées de 1 à 9 selon le tonnage transporté (sans lien

avec leur utilité sociale). Les petites lignes classées 7 à 9 sont de fait renouvelées par les régions, qui peuvent les fermer si elles n'arrivent pas à les maintenir. Certaines lignes classées 7, que l'Etat avait remises à la charge de SNCF Réseau pour aider les régions seraient alors condamnées. Les lignes classées 5 et 6, structurantes pour les régions, ne seraient donc plus régénérées par SNCF Réseau. Elles subiront, sinon des fermetures, mais au moins des ralentissements, ce qui réduira fortement leur attractivité et freinera le report modal. Certaines régions pourront financer leur entretien mais d'autres n'en n'auront pas la capacité.

Il ne suffit pas de parler d'égalité entre les territoires, de développement des transports collectifs, de lutte contre le réchauffement climatique, il faut se donner les moyens de le faire. La FNAUT invite la Première ministre à confier au ministre délégué aux transports une feuille de route ambitieuse et financée pour les 5 ans à venir, qui revoie ce contrat catastrophique et oriente les politiques de mobilité vers une décarbonation accélérée pour respecter les objectifs que la France et l'Europe se sont fixés.

\* *ERTMS (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)*



# Pour une politique de mobilité ambitieuse et cohérente

(Gare de Calais © Pixabay)

Bruno Gazeau, président de la FNAUT a été interviewé par TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement) à la suite du grand débat organisé par TDIE et Mobilettr à l'occasion des élections. Il a développé les positions de la FNAUT au regard des besoins des usagers et de l'urgence climatique.

## 1. Remettre les mobilités au cœur de l'action gouvernementale

Au lendemain des élections législatives, force est de constater que le débat n'a pas eu plus de place que lors des présidentielles. Le transport et la mobilité, qui sont avec le logement responsables de 70 % des émissions de CO<sub>2</sub>, n'ont pas été davantage reconnus ni pris en compte, voire honorés par la nomination d'un ministre dans le premier gouvernement. Il a fallu attendre la formation de la deuxième équipe pour qu'un ministre délégué chargé des transports soit enfin nommé.

Il est urgent que le secteur des transports et de la mobilité devienne une préoccupation essentielle du gouvernement.

## 2. Accompagner systématiquement les mesures de courte durée de décisions financières de moyen terme

La grande majorité des formations politiques ont retenu comme arguments de campagne le plafonnement des prix de l'énergie et la baisse des taxes.

À l'évidence le pouvoir d'achat est une préoccupation importante de nos concitoyens et tout gouvernement doit l'entendre mais la FNAUT lui adresse trois recommandations :

- Tout signal prix qui rend l'usage de la voiture et des camions plus facile et moins douloureux va à l'encontre du message de sobriété dans la consommation des énergies fossiles. Cela va à l'encontre du message encourageant l'interdiction des ventes de véhicules essence et diesel dans le délai rapide de 2035 et du nécessaire basculement du parc vers l'énergie électrique à cette même date.

- Les aides indispensables pour répondre aux besoins d'utiliser la route

doivent être ciblées **sur les activités et les publics qui le nécessitent le plus**, être dégressives et limitées dans le temps.

- Les aides doivent être corrélées à des investissements importants dans les transports publics ferroviaires et les mobilités alternatives qui seuls offrent une réponse à la dépendance automobile et aux énergies fossiles.

- Elles doivent être accompagnées par des messages et signaux qui ouvrent des perspectives à moyen terme, évitant que la dépendance à la voiture ne se pérennise et que la question du pouvoir d'achat ne se repose avec toujours plus d'acuité car le prix de l'énergie va s'enlever durablement.

## 3. Une ambition plutôt que du malthusianisme

L'actualité récente de reprise économique, la sortie progressive du COVID ont remis les transports publics sur la trajectoire de 2018/2019 soit une croissance de 4 à 5 % des transports ferroviaires et urbains.

Cette appétence des Français pour la mobilité se retrouve dans la saturation durable des réseaux de transport, l'explosion des réservations (+10 % par rapport au record historique de juin 2019 par la SNCF) et l'insuffisance de l'offre.

**La SNCF qui n'a pas été recapitalisée** comme l'ont été Renault et Air France, qui n'a pas été aidée comme l'ont été les filières automobiles et aéronautiques, en paie aujourd'hui le prix en étant dans l'incapacité de réaliser les investissements indispensables.

- Pour le réseau ferré, **les insuffisances du contrat de performance** sont criantes et dénoncées par tous les acteurs (GART, FNAUT, opérateurs).

- La SNCF est également incapable de financer les achats de matériels pour répondre au pari des « fois 2 »\* annoncé par son président et aux besoins exprimés par les usagers.

- Les régions en charge des TER et de nombreux Intercités n'ont pas reçu les ressources financières suffisantes pour accroître leur parc matériel et permettre ainsi un meilleur cadencement et une offre attractive.

- Rétablir la réservation obligatoire sur les Intercités, ce qui limite la fréquentation, bloquer les réservations et afficher complet, renvoyant les usagers à la route ou au non-déplacement, sont des mesures malthusiennes que la FNAUT refuse et combat.

## 4. Pas de liberté sans responsabilité de l'unité ferroviaire

La liberté tarifaire octroyée aux Régions est une bonne réponse pour promouvoir des politiques de mobilité régionales cohérentes et multimodales.

Si elle est une réponse adaptée aux déplacements intrarégionaux, elle ne répond pas à l'exigence d'unité ferroviaire pour les déplacements extra régionaux.

Douze tarifications régionales et une tarification nationale pour des déplacements dans la France entière, associant TGV, TER, autocars rendent le système illisible pour les usagers. Des cartes « Avantage » non compatibles, des catégories d'usagers définies de façon différente, des conditions d'achats, d'échanges et de remboursements variées rendent le fonctionnement inintelligible et inadapté au déplacement de « bout en bout ».

**Retrouver l'unité ferroviaire devient une nécessité urgente.**

*\* « Si vraiment on le veut, ce "fois 2", en fret comme en voyageurs, il faudra de l'argent sur le réseau. » Déclaration de JP Farandou devant la commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale en décembre 2021.*

Bruno Gazeau ■

# Un effet méconnu du réchauffement climatique : la dégradation des infrastructures de transport

© PxHere

**Une conséquence du réchauffement est peu connue de l'opinion : les infrastructures de transport sont directement affectées et fragilisées. Tous les modes de transport sont concernés : ferroviaire, routier, aérien, fluvial. La menace est spécialement grave pour les voies ferrées, car le réseau ferré classique est aujourd'hui faiblement maillé : de nombreux itinéraires de détournement des trains ont disparu. Quant aux flux routiers, ils se concentrent sur un nombre limité d'axes routiers ou autoroutiers, souvent situés dans des zones à risques telles que les vallées alpines ou des traversées forestières.**

## Canicules

Le réchauffement climatique se traduit par des canicules, qui seront « de plus en plus précoces, fréquentes, intenses et prolongées » selon le climatologue Jean Jouzel. Ces canicules touchent les voies ferrées, car la température des rails et des caténaires peut monter au-delà de 50 °C, les rails se déforment, on baisse les vitesses pour assurer la sécurité et les incidents de caténaires sont plus nombreux : entre le 19 et le 20 juillet des passagers d'un train Paris-Clermont Ferrand ont vécu une nuit et une journée de galère. Ils sont arrivés à Clermont-Ferrand avec plus de 16 heures de retard à cause d'une rupture de caténaire liée à la chaleur.

Le trafic ferroviaire est également affecté par les incendies dans les zones riveraines des voies ferrées et les feux de talus.

Lors des canicules, les revêtements routiers peuvent subir des modifications dangereuses pour les automobilistes et surtout les utilisateurs des deux-roues. Le « ressuage » est fréquent : le bitume remonte vers la surface et recouvre les gravillons, ce qui crée des bandes molles au passage des roues des véhicules (orniérage) et une perte d'adhérence ; la surface de la route peut même être arrachée au passage des camions.

Même le transport aérien est affecté : quand l'air se dilate, la portance des avions diminue et le nombre des annulations de vols augmente et le tarmac des aéroports peut aussi être inutilisable.

## Sécheresses

En cas de sécheresse, des routes sont impactées par le phénomène de « retrait-

gonflement » des sols argileux, qui entraîne des tassements, des fissures, des affaissements sur les bas-côtés.

Tous les phénomènes qui menacent les voies ferrées et les routes accélèrent leur vieillissement et leurs performances et impliquent d'importants coûts d'entretien à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales.

La navigation sur le Rhin, essentielle à l'économie européenne, est menacée en cas de sécheresse. En octobre 2018, des centaines de conteneurs se sont empilés dans le port de Cologne en attendant leur acheminement vers Rotterdam ou Anvers. La même difficulté a été observée sur l'Elbe, qui dessert le port de Hambourg. Le futur canal Seine-Nord pourrait être difficilement approvisionné en eau, un risque insuffisamment étudié.

## Eboulements

La fonte du pergélisol des parois montagneuses provoque des glissements de terrain et des effondrements de remblais. Le 2 juillet 2019, un éboulement a coupé la voie ferrée de Maurienne pendant une dizaine de jours, la voie étant été recouverte d'une couche de boue sur 60 m et SNCF Réseau ayant dû purger les parois rocheuses.

Tous les trafics ferroviaires ont été bloqués : TER Chambéry-Modane, trains de voyageurs France-Italie (TGV SNCF Paris-Milan et trains de nuit Thello Paris-Venise, remplacés par des cars peu attractifs), trains classiques de fret et autoroute ferroviaire alpine. L'autoroute de Maurienne A43, parallèle à la voie ferrée, certes moins atteinte, a été coupée

elle aussi (le temps de rejeter la boue qui l'obstruait sur la voie ferrée ! ...).

Comme le souligne l'association suisse Initiative des Alpes, les forêts souffrent aussi : or elles empêchent les avalanches et les chutes de pierres de dévaster les villages, les routes et les voies ferrées. Le 6 octobre 2019, le trafic Nice-Vintimille a été interrompu pendant plusieurs heures suite à une chute de rochers à Eze.

## Inondations

Les épisodes dits « méditerranéens » ou « cévenols », dont la fréquence augmente, provoquent des pluies abondantes, des crues et des inondations. La ligne littorale Montpellier-Narbonne a été coupée et le trafic ferroviaire perturbé pendant plusieurs jours. La ligne Nantes-Bordeaux a été coupée par une tempête au Sud de la Rochelle. Route et voie ferrée ont aussi été détruites sur plusieurs kilomètres dans la vallée de la Roya. L'épisode d'inondations en Belgique et en Allemagne à l'été 2021 a lui aussi gravement endommagé les infrastructures de transports, certaines ne sont toujours pas rétablies un an après.

La montée du niveau des mers, si le réchauffement dépasse le seuil des deux degrés, pourrait être de 1 m d'ici 2100. C'est la conséquence de la dilatation des océans et de la fonte accélérée de la banquise et des glaciers. Elle constitue une autre menace, qui affecte peu à peu les lignes littorales telles que Narbonne-Perpignan. Toutes les infrastructures situées en zones de polders (Marais poitevin, étangs côtiers du Languedoc, Flandres) sont exposées à des risques semblables.

## Tempêtes

On peut ajouter aussi l'accroissement du nombre de tempêtes violentes et de mini-cyclones qui vont de plus en plus interrompre toute circulation à cause des chutes d'arbres et des débris divers...

Jean Sivardière ■

# Abandon du projet TET Grand Est Sud de la France par la DGITM

## Un exemple du malthusianisme de la SNCF !

(Gare de Metz © MD)

**Nous nous faisons l'écho de la réaction de la FNAUT Grand Est et des associations locales face à la décision de l'État de renoncer au projet de liaison TET entre l'Est et le Sud de la France.**

La DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) dans son rapport initial de 2015 prévoyait la mise en service de trains TET (Trains d'Équilibre du Territoire) de jour au départ de Metz en passant par Nancy, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, puis vers Grenoble pour une branche, vers Bordeaux pour une autre branche. Avec une mise en service pour 2023.

Pour la FNAUT Grand Est, ces liaisons qui permettent de reconnecter le territoire lorrain et sud champardenais au sud de la France, participent de l'élan vertueux nécessaire pour accélérer le report modal vers le ferroviaire, infléchir la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre et engager une « programmation écologique » crédible. Tous les acteurs locaux et régionaux convergent en effet pour faire du ferroviaire une réponse au changement climatique (FNAUT Grand Est, Région Grand Est, Départements, Communautés de commune, associations, FNE-France Nature Environnement).

Malheureusement, l'enthousiasme pour le projet est bien déçu : en effet dans son nouveau rapport de 2022 la DGITM explique ne plus vouloir mettre en œuvre les TET de jour Grand Est - Sud de la France. Les raisons invoquées ?

- le manque de rentabilité mais sans aucune étude crédible ;

- le manque de matériel roulant : apparemment, quand ce n'est pas pour le Ouigo vitesse classique, il n'y a pas de possibilité de trouver du matériel !

L'abandon de cette desserte se fait donc sans raison claire et sans la moindre concertation avec les différents partenaires. Aucune réflexion sur les conséquences pour la desserte locale, les reports modaux ou le tourisme n'a été menée.

La Lorraine, déjà privée de son interconnexion entre la LGV est-européenne et le réseau TER à Vandières, et le sud de la Champagne Ardenne n'auraient-ils plus le droit de voir leur territoire redynamisé par le train ?

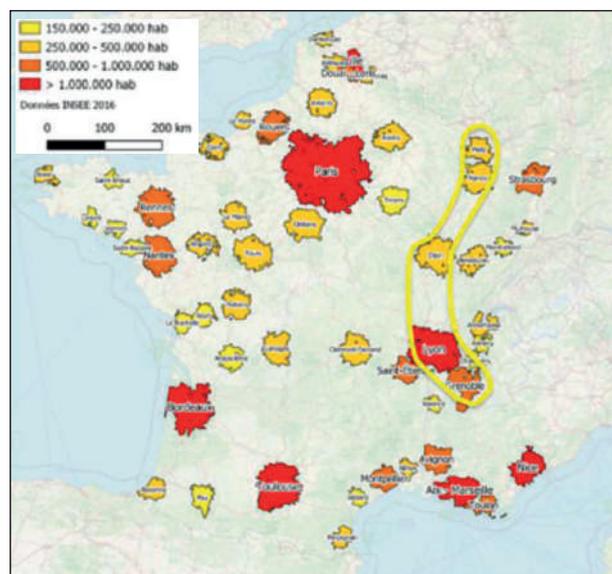
La DGITM ne saurait limiter ses critères d'appréciation au seul aspect commercial et s'affranchir de l'intérêt général de nos territoires.

Cette décision est unanimement critiquée par la Région Grand Est, la FNAUT Grand Est et les associations locales qui n'y voient pas le signe d'une stratégie d'avenir du ferroviaire, détériorant un peu plus un modèle économique en concurrence avec les « routes gratuites » et accroissant le coût pour l'utilisateur.

En ne finançant pas ces liaisons TET de jour, la DGITM, et donc l'État, précipitent un peu plus dans la décroissance la Lorraine et le sud de la Champagne Ardenne et ne donne pas aux usagers la possibilité d'avoir un réel moyen de substitution à la voiture.

Le manque de financement révèle une absence de volonté politique de la part de l'État, au contraire de nos voisins européens qui, tous, investissent massivement dans leur réseau ferroviaire. La FNAUT Grand Est et les associations locales invitent le ministre des transports à développer une stratégie ferroviaire ambitieuse pour un réel maillage du territoire et un désenclavement effectif de la Lorraine et du sud de la Champagne-Ardenne. Elles l'invitent également à mener une politique de mobilité respectant les objectifs de décarbonation du secteur et à penser aux générations futures. La mise en circulation de TET nord-sud est une occasion à ne pas manquer.

**L. BLAISE (AUT Lorraine) ■**  
**B. CHAUVEZ (APMB) ■**  
**F. GIORDANI (FNAUT Grand Est) ■**  
**E. JANDOT (ADURNE) ■**  
**E. MARÉCHAL (DPLACE) ■**  
**F. MANRIQUE (AUT Sud Alsace) ■**  
**J. L. VINOT (ADELE-S) ■**



**Corridor Metz - Lyon - Grenoble / Population des aires urbaines (données Insee 2016)**

# La France à 20 minutes à vélo : et si 75% de nos déplacements pouvaient se faire à vélo au quotidien ?

(© MD)

Pendant des dizaines d'années l'urbanisme s'est développé sans trop s'occuper des transports : à quoi bon puisque la voiture permettait d'aller partout. Heureusement depuis quelques années les urbanistes (re)découvrent que la mobilité et l'urbanisme se conçoivent ensemble.

On a ainsi vu émerger en 2016 le concept de l'idéale « ville du quart d'heure », où tous les services seraient disponibles à un quart d'heure de marche de chez soi, un concept adopté en 2020 par de nombreuses grandes villes (Paris, Milan, Dublin, Valencia,...).

Le cabinet BL-évolution a étudié, pour sa part, « la France à 20 minutes à vélo ». Une perspective intéressante si l'on pense qu'en 20 minutes à vélo on parcourt 5 km (voire plus à vélo à assistance électrique), contre 1 km en un quart d'heure à pied. La surface accessible est ainsi 25 fois plus étendue, grâce à l'effet multiplicateur du vélo.

Ainsi la quasi-totalité de la population française se situe à moins de 20 minutes à vélo d'une offre commerciale alimentaire. Les achats peuvent facilement être réalisés puisqu'un vélo équipé de sacoches peut embarquer 20 à 30 kg de denrées. Parmi les 12 millions d'élèves qui se déplacent 4 à 6 fois par semaine (souvent au prix d'un transport scolaire coûteux), 88 % des écoliers vivent à moins de 8 minutes à vélo de leur établissement, 81 % des collégiens et 67 % des lycéens à moins de 20 minutes.

Même en milieu rural, l'électrification des voitures n'est pas la seule alternative : des petits véhicules légers, comme un vélo à assistance électrique, sont amenés à se développer. 28 % de la population rurale a accès à une gare « voyageurs » en moins de 20 minutes à vélo; 37 % de la population rurale est située à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie. Contrairement à une idée répandue, les kilomètres ne sont pas plus longs à la campagne qu'en ville. Et ni le covoiturage ni les transports en commun ne peuvent desservir convenablement les zones peu denses.

60 % de la population française est située à moins de 20 minutes à vélo d'une gare principale. L'intermodalité vélo-train est donc déjà possible pour une grande partie de la population française. Il faut maintenir et renforcer le réseau de gares et densifier leur desserte, tout en augmentant les stationnements vélos : une gare à 2 millions de voyageurs annuels (La Rochelle, Béthune, Bourg-en-Bresse, Besançon...), soit environ 5 500 voyageurs par jour, devrait avoir environ 500 places de stationnement vélo minimum.

En outre le vélo présente un avantage considérable : le temps de trajet est relativement constant quel que soit le contexte du territoire (pas de bouchons, temps de stationnement rapide, etc) : le gisement vélocipédique est donc considérable. A condition que des trajets sécurisés existent.

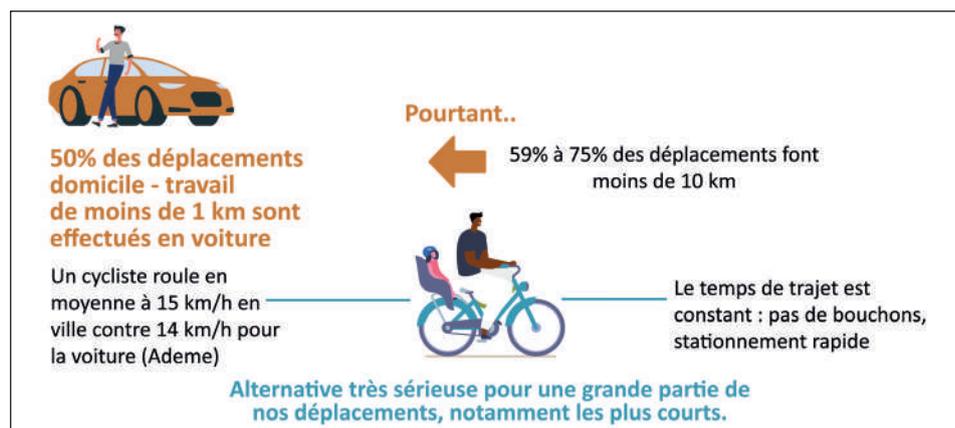
C'est un choix pragmatique : bien qu'un aménagement cyclable de qualité ait un coût, celui-ci est faible face à celui d'autres moyens de transport dans des

zones peu denses. Sans compter l'incidence directe sur la santé des populations devenues de plus en plus sédentaires (ou motorisées, ce qui revient au même), dans un pays où la moitié des déplacements motorisés font... moins de un kilomètre.

Pour parvenir à ce développement, l'étude pointe sept priorités : aménager un réseau cyclable entre tous les pôles d'activités, renforcer le poids des usagers dans l'aménagement des territoires, doter les territoires de financements et de moyens humains à la hauteur des enjeux, développer l'intermodalité avec le train, soutenir le développement de l'écosystème vélo, bâtir une culture et expertise cyclable à tous les niveaux institutionnels en s'appuyant sur les meilleurs standards et mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets routiers.

« Le potentiel du vélo est phénoménal mais nécessite une approche différente de nos modes de vie » conclut l'étude. Celle-ci montre que l'offre actuelle permet d'importants espoirs en termes de potentiels déplacements à vélo, et que viser 20 % ou même 30 % de déplacements à vélo ne serait pas utopiste. Le vélo ne peut pas tout faire mais il pourrait faire beaucoup plus, notamment en complémentarité avec le train.

Gilles Laurent ■



## Forces et faiblesses des TER en région Normandie

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la Région Normandie a pris la gouvernance des ex trains Intercités sur les radiales de Paris vers Le Havre, Caen, Cherbourg, Trouville-Deauville, Granville et la transversale Caen-Tours. La nouvelle convention signée avec la SNCF couvre la période 2020-2029. Le « TER normand » est maintenant constitué de deux sous-ensembles aux caractéristiques différentes :

- **Le périmètre de l'ex-TER** : 7,3 millions de Train-km conventionnés, 6,78 M Train-km circulés en 2019. Cet ensemble est très hétérogène, avec une fréquentation autour de 400 millions de Voyageur-km, en baisse (abonnés et occasionnels) et des recettes qui régressent depuis 2015 (En 2017, la recette au T-km, légèrement inférieure à 4,50 €, était la plus faible de France). Avec des coûts de production en hausse, le taux de couverture recette/dépenses se dégrade et n'est plus que de 18 % en 2019. Depuis 2018, la tarification régionale « Tempo » est de 4 € par 25 km jusqu'à 200 km puis 2 € par palier de 20 km. Si le tarif des abonnements Jeunes - 26 ans a baissé, la Normandie est la seule région à avoir supprimé l'abonnement hebdomadaire. Le TER Normand est mal cadencé, les nœuds de correspondances de Caen et Rouen ne sont pas optimisés, l'amplitude journalière est faible et certaines gares sont très mal desservies. Il n'y a pas d'offre Paris-Serquigny le week-end, la gare de Pontorson-Mont-St-Michel n'est desservie que par 2 trains/jour. La nouvelle convention n'a prévue aucune évolution des dessertes, la région ne souhaitant pas augmenter sa contribution (138,5 millions en 2019).

- **Le périmètre des ex-Intercités baptisé Krono +** : 7,5 millions de T-km circulés, et une fréquentation de 1 957 millions de V-km en 2019, soit 5 fois plus que le « TER ». Les 40 nouveaux trains Bombardier « Omneo Premium » financés par l'État, ont remplacé, à la satisfaction générale, les anciens Corail. La Région a financé des ateliers de maintenance à Sotteville, Caen et des équipements complémentaires au Havre et à

Cherbourg. La Région prend en charge le déficit de ces lignes, environ 30 millions €, avec l'objectif assigné à SNCF Voyageurs d'atteindre l'équilibre financier, perturbé par la pandémie de Covid ! La Région avait mis en place un renforcement de l'offre en 2020 sur Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg. Cette nouvelle offre n'a jamais vraiment bien fonctionné à cause du matériel, de la pandémie, de personnels en nombre insuffisant. En mars 2022, la Région a décidé, pour diminuer sa contribution financière, de supprimer 19 trains quotidiens. En sortie de la crise Covid, cette politique à contre-courant de la tendance nationale d'une hausse de la fréquentation, converge avec les difficultés de SNCF Voyageurs qui a toujours peine à produire le service nominal. Si le volume de l'offre reste au niveau de 2019, la suppression des trains dans la grille 2020 crée des trous de desserte qui n'existaient pas. Ni la Région, ni la SNCF ne se prononcent sur l'échéance du retour au service complet.

- **Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022**, la Région a décidé, sur la forte insistance de SNCF Voyageurs, de **généraliser la réservation obligatoire**, pour les relations avec Paris, sur les trains K+ et Krono Paris-Argentan-Granville (Les trajets intra régionaux restent sans réservation obligatoire). Avec l'argument d'une place assise garantie, la SNCF se donne les moyens de limiter les ventes face à une offre insuffisante en période de pointe. Quand tous les trains sont complets, il n'est plus possible d'acheter un billet pour une destination « bas-normande ». Seul l'axe Paris-Rouen bénéficie d'une segmentation de l'offre (K+ et « TER »). Les abonnés restent mobi-

lisés sur le maintien de places dédiées sur les trains de pointe. La tarification « yieldée » appliquée à ces trains, sur une base différente de la tarification « Tempo » génère un système d'une rare complexité. A notre demande, un billet flexible a été créé mais à un tarif majoré. Alors que tous les trains sont sous la gouvernance régionale, l'application de la juxtaposition tarifaire a abouti à une augmentation du prix des trajets avec correspondance. Pour les trajets intrarégionaux, les prix sont différents au distributeur de billets régionaux (Tempo) ou sur une borne Libre-service /SNCF Connect (tarif K+).

### Des améliorations nécessaires

Les résultats mitigés des « ex TER » doivent conduire à des changements indispensables alors qu'il peut être tentant d'en cacher les faiblesses en les mixant avec les bons chiffres des ex-Intercités ! La FNAUT Normandie et les associations adhérentes font des propositions pour l'amélioration des dessertes périurbaines et intervilles (cadencement minimum aux deux heures généralisé en heures creuses). Nous demandons le retour à un système unique de tarification à base kilométrique et un système de commercialisation intermodal train + autocars régionaux.

La réalisation des tronçons prioritaires de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est une impérieuse nécessité pour augmenter l'offre entre Paris et la Normandie (FNAUT Infos n°290). La désaturation du nœud rouennais est indispensable pour créer un RER à l'échelle de la métropole. Sans ces investissements, le système ferroviaire ne sera pas capable d'absorber un transfert modal massif de la voiture vers le train.

Daniel Grébouval,  
Président de la FNAUT Normandie ■

## Allemagne : le « 9 €-Ticket » dépassé par son succès

Décidé par le gouvernement, le billet à 9 € a permis à tous d'utiliser les transports publics locaux et régionaux pour 9 € par mois en juin, juillet et août (voir FNAUT Infos 296) avec comme objectif un report modal vers le train pendant l'été, les grandes lignes et les autocars SLO étant exclus du dispositif. L'application correspondante a été mise en place en quelques semaines et était opérationnelle dès le 23 mai en ligne et dans tous les terminaux de vente des exploitants publics et privés. Ce ticket était combinable avec des billets grandes lignes, accompagné des garanties quant aux droits des voyageurs en cas de correspondance manquée. Précisons que le transport des vélos était compris (2 millions de cyclistes embarqués dès les deux premières semaines de juin) et que les abonnés mensuels ou annuels ont automatiquement été remboursés de la différence entre le prix de leur abonnement et les 9 €.

Le premier bilan de cette initiative est contrasté mais riche d'enseignements. Fin juillet, plus de 21 millions de billets avaient été vendus (10 millions par la DB, 2 millions par le réseau de Berlin, 1,3 million par transdev GmbH, etc.), 52 % étant achetés en ligne. Le trafic a augmenté de 41 % en juin avec une fréquentation des transports publics supérieure à celle d'avant la pandémie. Selon les premières enquêtes, 20 % des utilisateurs n'auraient pas voyagé si ce ticket n'avait pas existé ; en revanche, le transfert modal de la voiture vers le train serait décevant, alors que c'était l'objectif principal de l'opération. La contrepartie du succès de l'opération s'est traduite par des trains bondés, des gares saturées (à Cologne, la police a dû interdire l'accès aux quais surchargés...), entraînant des retards et des annulations de trains sur l'ensemble du réseau et des conditions de transport parfois « limites ». A cet égard, le résultat de l'opération a été contraire à l'objectif recherché.

Le gouvernement allemand ne compte toutefois pas s'arrêter en si bon chemin et réfléchit pour la suite à la mise en place

d'un « Klima-Ticket » permettant d'utiliser l'ensemble des transports publics locaux et régionaux pour 1 € par jour, soit 29 € par mois. Les Länder seraient appelés à contribuer à son financement, contrairement au ticket à 9 €, qui avait été financé par l'Etat fédéral à hauteur de 3,7 milliards €.

## La Suisse va financer les infrastructures ferroviaires en France et en Italie

La Confédération va cofinancer la mise au standard européen des lignes Strasbourg-(Lauterbourg)-Wörth (Allemagne), Lötschberg-Simplon côté italien, et la construction d'un nouveau terminal de fret à Milan. Pour Peter Füglistaler, directeur des transports terrestres à l'Office fédéral des transports, « il est de notre devoir constitutionnel de permettre le transfert modal en dehors de la Suisse si cela doit bénéficier à notre pays ». L'enjeu est de taille : limiter le trafic transalpin de camions (850 000 en 2020) à un maximum annuel de 650 000.

Pour la ligne Strasbourg-Wörth, il s'agit de constituer, avec ses 72 km, dont 61 en France, un itinéraire bis de la ligne allemande sur la rive droite du Rhin en la mettant au gabarit européen pour l'intégrer au grand itinéraire de fret transeuropéen Rhin-Alpes (Rotterdam-Gênes), victime de graves incidents à répétition côté allemand ces dernières années. Le « barreau » Strasbourg-Wörth permettrait par la même occasion de relier le port d'Anvers au réseau nord-sud de fret européen. Côté italien, la ligne du Simplon serait aménagée pour faciliter les accès à Novara, Domodossola et Milan, où la Suisse cofinancerait le développement du nouveau terminal de fret Hupac à Smistamento, tourné vers le sud-est de la Péninsule.

## 100 villes intelligentes et décarbonées en 2030

La Commission européenne a publié au printemps dernier la liste des 100 villes de l'Union sélectionnées pour atteindre la neutralité carbone en 2030. A cette occasion, la Commission a rappelé que 75 % des Européens vivent en

agglomération et qu'au niveau mondial, les villes consomment 65 % de l'énergie en émettant 70 % du CO<sub>2</sub>. Une politique européenne de réduction des émissions s'impose dans la perspective d'une Europe neutre en carbone en 2050. Un premier budget de 360 millions € a été débloqué pour 2022 et 2023 afin d'aider ces villes à développer les mobilités douces, à verdir l'urbanisation et accroître leur efficacité énergétique.

Les 100 villes sélectionnées s'engagent à signer chacune un « contrat urbain climatique » transversal incluant la gestion des déchets et de l'énergie, la construction immobilière et les transports. Les citoyens seront associés à leur élaboration, tout comme les instituts de recherche et le secteur privé. 377 autres villes de l'Union européenne devraient se joindre à cette action, auxquelles seront associées 12 agglomérations de pays non-UE, candidats à l'entrée dans l'Union ou partenaires : Albanie, Bosnie-Herzégovine, Irlande, Israël, Monténégro, Norvège, Royaume Uni et Turquie. Parmi les 100 villes sélectionnées, neuf agglomérations françaises : Angers, Bordeaux, Dijon, Dunkerque, Grenoble, Lyon, Marseille, Nantes et Paris.

## Italie : 160 milliards € pour l'infrastructure ferroviaire

Le « Plan industriel » prévu pour la période 2022-2031 ambitionne de faire progresser la part modale du chemin de fer en doublant le volume du trafic ferroviaire. A côté de cet investissement massif de 160 milliards € (dont 150 milliards pour la division infrastructure), la gouvernance de l'entreprise nationale va être redéfinie avec la création de quatre entités : RFI (infrastructures), Trenitalia (voyageurs), Mercitalia (fret) et Sistemi Urbani (transports publics locaux). Le fret est particulièrement choyé dans ce programme avec, entre autres, la connexion du port de Gênes au corridor Rhin-Alpes et la construction d'un terminal logistique intermodal à Milan, ce dernier avec un financement conjoint de la Suisse comme indiqué précédemment.

Michel Quidort ■



## La SNCF cherche-t-elle à remplir les trains ? Oui, mais pas tous...

Les logiciels de vente SNCF sont régulièrement critiqués pour être une « boîte noire tarifaire » dans laquelle les clients se perdent. Et de fait régulièrement le meilleur tarif n'est pas proposé (cartes Avantage ou régionales non appliquées sur des trajets TER par exemple). Il est moins connu qu'ils ne nous proposent pas tous les trains, par un algorithme tout aussi opaque et non paramétrable par le client.

Ainsi, lors d'une recherche Paris – Namur les seuls trains proposés sont avec Thalys via Bruxelles (et deux autres par TGV via... Luxembourg, ou via Lille avec 2 correspondances !...), bien plus chers que par le train le plus court en kilomètres : Paris – Maubeuge – Namur (subventionné par la Région mais très peu fréquenté). Il faut préciser « via Maubeuge » pour le voir apparaître !

Il en est de même pour un trajet Sablé-sur-Sarthe - Paris où seuls des TGV sont proposés pour arriver à Paris, les TER Le Mans - Paris sont ignorés sauf si on recherche les trains séparément...

En région Hauts-de-France il suffit de cocher la case « avec vélo » pour faire disparaître... tous les TER !

Tout cela résulte semble-t-il de « la rationalisation des relations commerciales dans le système informatique de la SNCF, de manière à ne privilégier que les itinéraires les plus empruntés. Cela permet d'éviter l'encombrement des systèmes avec un surplus de données, au regard des innombrables possibilités d'itinéraires » (réponse officielle). Autre explication « nous vous proposons les itinéraires les plus directs possibles. Dès lors, nous ne vous proposerons pas de trajets avec correspondance, si cela peut être évité. » Certes mais bien souvent il n'y a pas plus de correspondances avec un trajet alternatif...

Il n'en demeure pas moins que les clients aimeraient avoir le choix, surtout en cas de tarifs plus intéressants ! Le logiciel de recherche de la Deutsche Bahn par exemple, propose même en France tous les trains, de plus on peut choisir « trains régionaux uniquement » par exemple, et paramétrer son temps de correspondance... autant de fonctionnalités inexistantes avec les logiciels SNCF...

### Lu sur Twitter

#### Quotidien difficile pour les usagers des Hauts de France

Aucun train ne circulera le 15 juillet dès 13h30 et jusqu'à la fin de journée entre Lens et Don-Sainghin a annoncé la SNCF.

Cette suspension est due « à l'absence d'agents pour cause de maladie », précise TER Hauts-de-France sur son compte Twitter sans donner plus de détails.

Pour ces raisons, la SNCF recommande à ses clients de reporter leur voyage.

Un conseil qui passe mal auprès d'un usager : « Vous avez cru qu'aller travailler, c'est un voyage peut-être ? ».

Même message de TER Hauts de France le 17 juillet !

## Disparition

La FNAUT a la grande tristesse d'annoncer le décès de **Gabriel Exbrayat**, créateur de l'association ADTLS à Saint Etienne et ancien Président de la FNAUT Rhône Alpes. Militant convaincu, très attentif au sort concret des usagers des transports publics, il se battait en particulier pour une liaison directe entre Saint-Etienne et la gare de Lyon-Saint-Exupéry et avait publié un document de la FNAUT sur le cadencement du RER en région Rhone-Alpes.

Nicolas Peyrard, Président de la FNAUT AURA lui a rendu hommage : « Il aura été un fervent défenseur des transports, un ardent militant au franc parlé ! »

### En bref..

#### TER Centre Val-de-Loire complet au départ de Paris Austerlitz !

Samedi 18 juin 2022, au départ du TER « Centre - Val-de-Loire de 8h45 en gare de Paris Austerlitz, des voyageurs avec vélo se voient refuser l'accès au train Corail car celui-ci est complet ! En effet, il ne comporte que six voitures au lieu de neuf habituellement....

Même si la région Centre Val-de-Loire a créé une plate-forme de mobilité performante, la fréquentation ne peut augmenter si l'opérateur n'est pas au rendez-vous !

#### FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart

Crédits photo : Marc Debrincat (MD),

Daniel Grébouval, Pixabay

CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°297 - ISSN : 0983-172 X

Mise en page et Impression : STUDIO TERRITOIRES

Consortium Coopérative - Avenue de la Plage

86240 Ligugé

**Abonnement papier 1 an** : Individuels : 19 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €

Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT

de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <https://www.fnaut.fr>