

Meilleurs vœux pour le ferroviaire dès 2023

L'année 2022 a vu la demande du ferroviaire se développer fortement, dépassant les derniers chiffres de 2019 de 10 à 20% selon les trains et les régions. La croissance de la fréquentation semble retrouver la courbe qui était la sienne avant le Covid.

La demande est largement supérieure à une offre diminuée de 10 à 15 % et qui va le rester plusieurs mois encore, faute de conducteurs, de contrôleurs, de personnels de maintenance, mais aussi faute de matériel. Cette offre insuffisante s'accompagne d'une baisse de qualité de service (ponctualité, fiabilité, information, respect des compositions).

Parallèlement et c'est heureux, le développement du ferroviaire est envisagé avec la relance des trains de nuit, des liaisons Intercités, des RER métropolitains et une régénération plus rapide du réseau.

Tout cela est positif, si à cette première étape succèdent les autres étapes, corrigeant les insuffisances et répondant aux demandes, si les budgets et leur programmation sont également affectés et surtout, condition préalable aux circulations, si le réseau le permet, si les travaux d'entretien, de réparation, de développement sont financés dès à présent pour permettre les mises en service avant 2025/2030.

**L'urgence, c'est maintenant !
Puisse le Comité d'Orientation des Infrastructures être ambitieux et en obtenir les moyens.**

Bruno Gazeau ■



Réduire la place de la voiture en ville Le cas des grandes villes

(Paris © Frantz REIN)

La présence de la voiture reste très forte dans toutes les villes françaises, malgré les progrès constatés récemment. Les causes en sont connues : périurbanisation, transports collectifs insuffisants, faible coût du stationnement...

Une précédente étude « Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite » (FNAUT infos n° 280), donnait des leviers pour y maîtriser l'usage de la voiture. Dans une nouvelle expertise présentée dans le dossier, Bruno Cordier (cabinet ADETEC) se penche sur le cas des grandes villes et analyse les facteurs explicatifs des écarts de parts modales. Des pistes sont suggérées pour réduire la place de la voiture au profit des transports collectifs et des modes actifs.

Le dossier est complété par une contribution d'Alain Richner, responsable du réseau « mobilité urbaine » de la FNAUT, qui montre combien la structure des réseaux de bus est déterminante pour favoriser leur utilisation.

Sommaire

Dossier - Les déplacements dans les grandes villes françaises : Résultats et facteurs de réussite	1 à 5
Dossier - Pourquoi s'intéresser à la structure des réseaux de bus ?	6-7
Interview - Tarifs régionaux en Allemagne : coopération entre les autorités de rigueur	8-9
Actualités - Quelle mobilité pour respecter les 1,5° de l'Accord de Paris ?	9
Regards sur l'Europe - Accord européen sur la continuation des voyages internationaux en cas de perturbations.....	10
Actualités - Marche, vélo et transports collectifs complémentaires et indissociables.....	11
Actualités - Harcèlement et violences sexistes dans les transports	11
Nouvelles des régions - TER PACA une nouvelle gamme tarifaire injuste et dissuasive.....	12

Les déplacements dans les grandes villes françaises : Résultats et facteurs de réussite

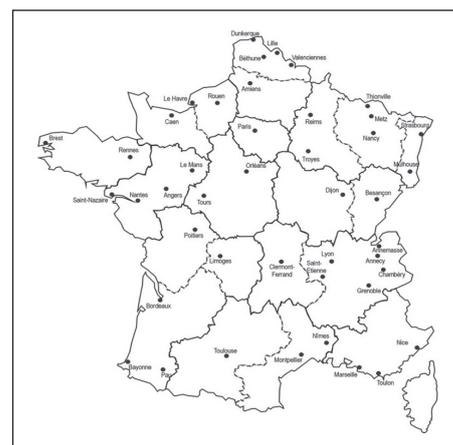
(Paris © Frantz REIN)

Contexte :

L'étude Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite (ADETEC, 2019) a permis de connaître de manière détaillée les parts modales dans 37 villes moyennes et les facteurs explicatifs des écarts de parts modales.

L'étude Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite (ADETEC, 2022) vient d'achever le même travail dans les grandes villes françaises. Elle a porté sur 47 villes, cartographiées ci-contre.

Ces deux études ont été réalisées par Bruno Cordier, directeur d'ADETEC, pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont fait partie la FNAUT. Elles sont téléchargeables sur les sites de la FNAUT (www.fnaut.fr/type/etudes-et-debats/) et d'ADETEC (www.adetec-deplacements.com/etudes.htm).



Les parts modales

Afin de disposer de données comparables, les parts modales ont été calculées pour chaque ville aux 5 échelles géographiques suivantes : ville-centre, banlieue, pôle urbain, couronne périurbaine et aire urbaine.

On observe une forte hausse de l'usage de la voiture quand on s'éloigne de la

ville-centre. Sa part est en moyenne de 49 % dans les villes-centres, 70 % dans les banlieues et 74,8 % dans les couronnes périurbaines.

La marche arrive en deuxième position à toutes les échelles géographiques (elle dépasse même la voiture dans 10 villes), suivie des transports collectifs et du vélo.

A l'échelle des villes-centres, les meilleurs résultats sont les suivants :

● **Pour la limitation de l'usage de la voiture :**

- 1^{er} Paris 13 %,
- 2^e Lyon 27 %,
- 3^e Grenoble 32 %,
- 4^e Rennes 33 %,
- 5^e Strasbourg 36 %.

● **Pour la marche :**

- 1^{er} Paris 52 %,
- 2^e Nancy 45 %,
- 3^e Lyon et Nice 44 %,
- 5^e Rouen et Rennes 45 %.

● **Pour les transports collectifs :**

- 1^{er} Paris 32 %,
- 2^e Lyon 26 %,
- 3^e Toulouse 21 %,
- 4^e Grenoble 20 %,
- 5^e Nantes, Rennes et Lille 19 %.

● **Pour le vélo :**

- 1^{er} Strasbourg 9 %,
- 2^e Bordeaux et Orléans 6 %,
- 4^e Grenoble et Rennes 5 %.

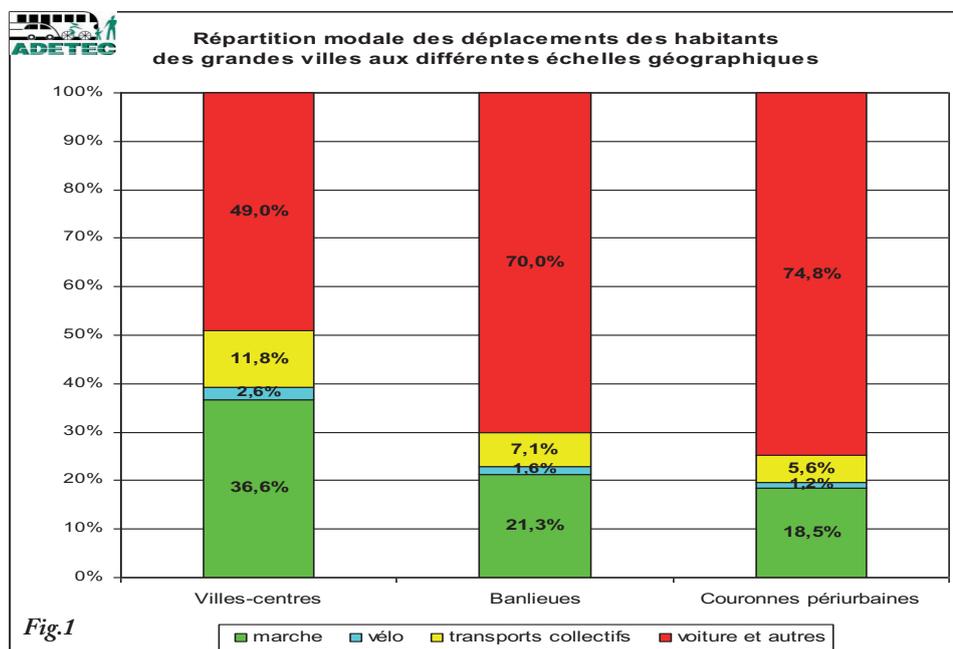


Fig.1

A l'échelle des villes-centres, les meilleurs résultats sont les suivants :

● Pour la limitation de l'usage de la voiture :

- 1^{er} Paris 13 %,
- 2^e Lyon 27 %,
- 3^e Grenoble 32 %,
- 4^e Rennes 33 %,
- 5^e Strasbourg 36 %.

● Pour la marche :

- 1^{er} Paris 52 %,
- 2^e Nancy 45 %,
- 3^e Lyon et Nice 44 %,
- 5^e Rouen et Rennes 45 %.

● Pour les transports collectifs :

- 1^{er} Paris 32 %,
- 2^e Lyon 26 %,
- 3^e Toulouse 21 %,
- 4^e Grenoble 20 %,
- 5^e Nantes, Rennes et Lille 19 %.

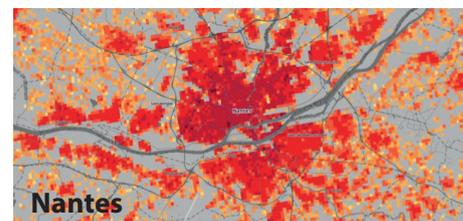
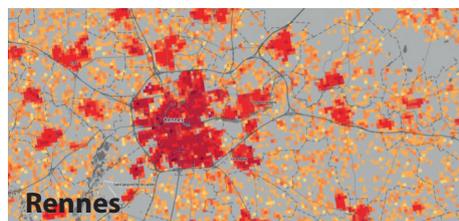
● Pour le vélo :

- 1^{er} Strasbourg 9 %,
- 2^e Bordeaux et Orléans 6 %,
- 4^e Grenoble et Rennes 5 %.

marche, des transports collectifs et du vélo, en particulier :

- la densité de population (Fig. 3),

- une part élevée d'étudiants,
- un faible taux de vacance commerciale en centre-ville.



Les deux cartes sont à la même échelle. Les petits carrés font 200 m de côté. Leur couleur indique la densité de population, du rouge foncé (très forte densité) au jaune pâle (très faible densité) et au gris (pas d'habitant).

Les facteurs explicatifs

Pas de déterminisme géographique

La carte (Fig. 2) montre qu'il n'y a pas de déterminisme géographique, avec des résultats très divers dans toutes les régions de l'hexagone.

Démographie et urbanisme

Les formes urbaines ont une grande influence sur les parts modales, comme le montre par exemple la comparaison entre Rennes et Nantes. Rennes a mieux réussi que Nantes à contenir l'urbanisation à l'intérieur de sa rocade et dans ses bourgs (urbanisation en archipel) et à garder des espaces intermédiaires peu peuplés. La part modale de la voiture est de 33 % à Rennes et 43 % à Nantes. Les écarts s'observent également à l'échelle des pôles urbains (43 % vs 57 %) et des aires urbaines (56 % vs 63 %).

D'autres facteurs démographiques et urbanistiques permettent de limiter l'usage de la voiture en faveur de la

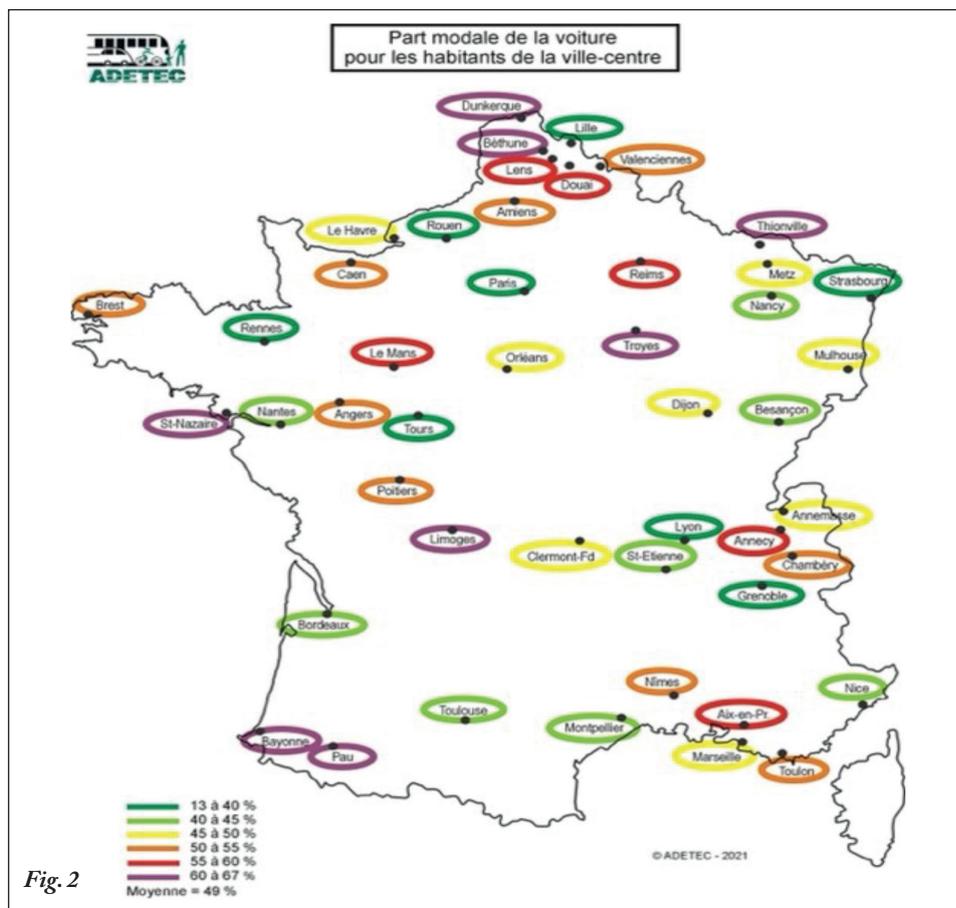
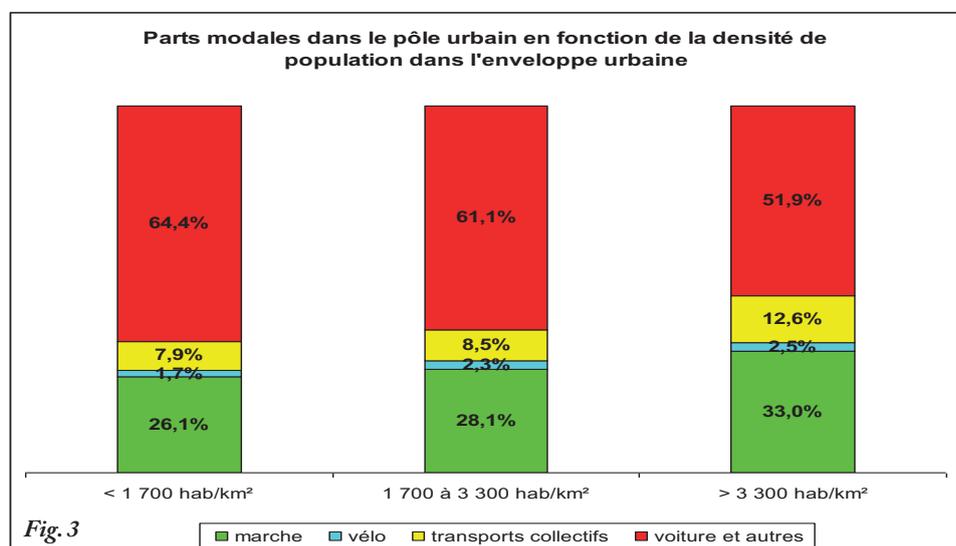


Fig. 2



Plans de déplacements urbains (PDU)

Plus les villes ont élaboré leur premier PDU tôt, plus la part de la voiture y est basse et celles des transports collectifs, de la marche et du vélo élevées.

Motorisation des ménages

Moins les ménages sont motorisés, plus la part de la voiture est basse et celles des transports collectifs, de la marche et du vélo élevées. Les deux facteurs s'entretiennent, dans un cercle vertueux : motorisation basse -> usage

modéré de la voiture -> motorisation basse -> etc.

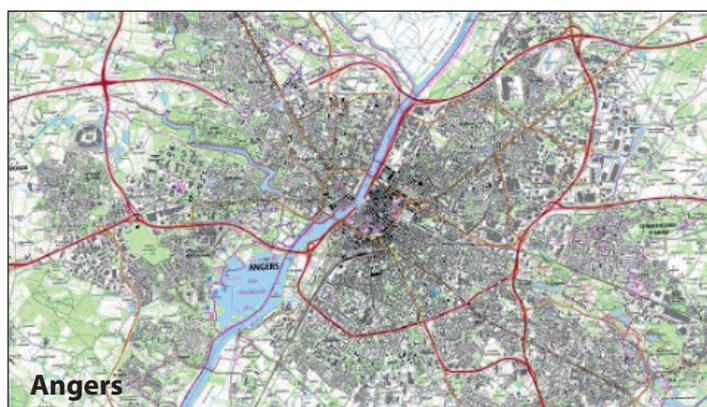
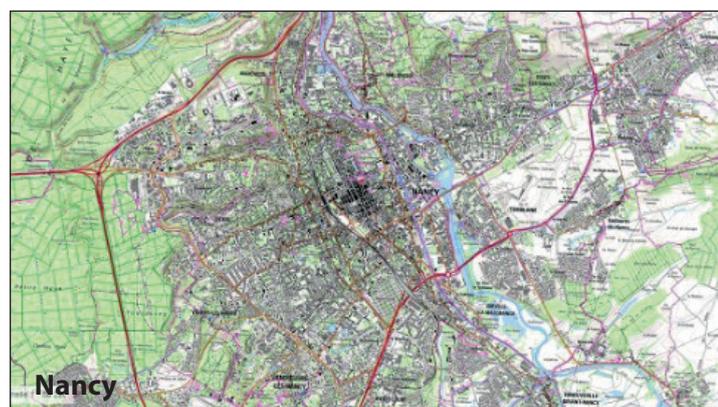
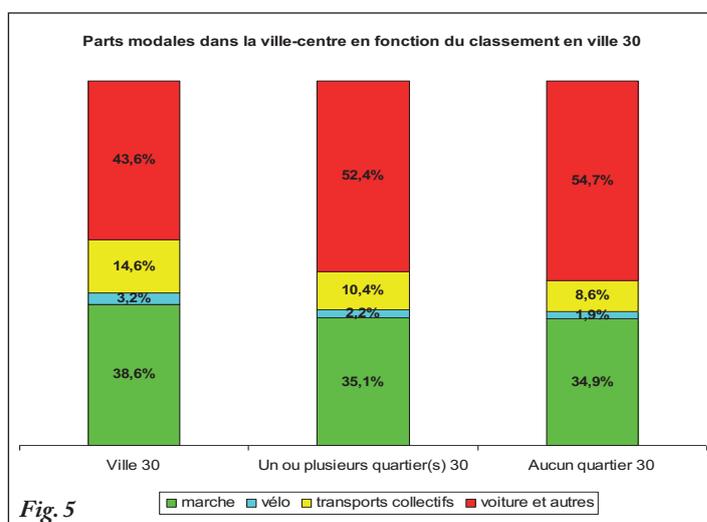
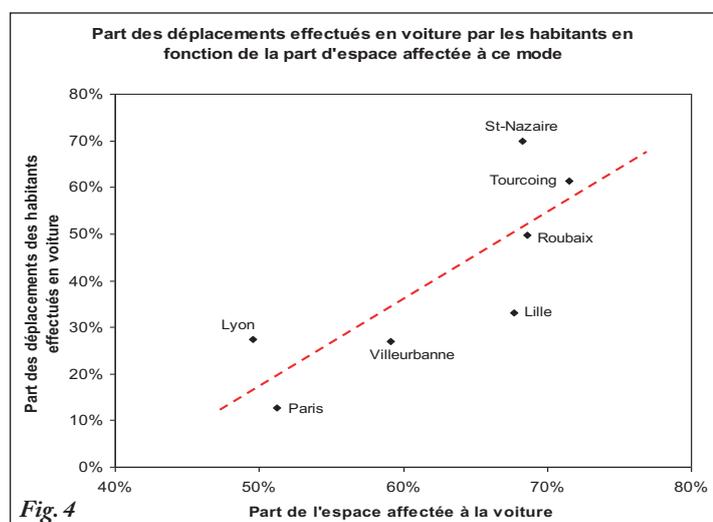
Voirie

Il y a une forte corrélation entre la part d'espace affecté respectivement à la voiture et l'usage de ce mode (Fig. 4). A contrario, l'usage de la voiture est nettement plus bas dans les villes 30, c'est-à-dire les villes ayant limité la majorité de leurs rues à 30 km/h (Fig. 5).

Il y a par ailleurs une forte corrélation entre la présence de grandes infrastructures routières (rocales, autoroutes,

pénétrantes) en milieu urbain et l'usage de la voiture, comme le montre par exemple la comparaison entre Nancy et Angers.

A Nancy, les grandes infrastructures routières contournent largement la ville. A l'inverse, Angers est ceinturée par deux rocales, l'une sur la rive droite de la Maine, l'autre sur la rive gauche, avec de nombreux échangeurs. La part modale de la voiture est de 40 % à Nancy et 54 % à Angers. Les écarts s'observent également à l'échelle des pôles urbains (54 % vs 60 %) et des aires urbaines (58 % vs 67 %)



Les deux cartes sont à la même échelle.

Stationnement

Moins il est facile de stationner à destination, moins la voiture est utilisée, comme le montre le graphique ci-contre pour les déplacements vers le lieu de travail ou d'études (source : Cerema - Fig 6).

Transports collectifs

Comme le montre le graphique ci-contre, La taille de l'agglomération et

l'existence de tramways ou métros figurent parmi les principaux facteurs favorisant l'usage des transports collectifs. (Cf Fig. 7)

Vélo et marche à pied

Parmi les principaux facteurs favorisant l'usage du vélo, on peut citer l'ancienneté de la politique cyclable, la modération des vitesses et la qualité des aménagements cyclables, du stationnement

et des services aux cyclistes et la formation des techniciens.

Bien qu'étant le 2^e mode le plus utilisé après la voiture, la marche à pied reste le parent pauvre des politiques de mobilité. Parmi les principaux facteurs favorisant son usage, figurent sa prise en compte dans un schéma directeur dédié, la modération des vitesses, la formation des techniciens et des comportements civils et courtois (absence de stationnement

sauvage sur les trottoirs et de déjections canines, bon respect des piétons par les automobilistes lors des traversées...).

Tant pour le vélo que pour la marche, la qualité des aménagements et les ha-

bitudes prises depuis des années dans les villes obtenant les meilleurs résultats contribuent également à ce bon fonctionnement, dans un cercle vertueux : quand beaucoup d'habitants se

déplacent à pied ou à vélo, même ponctuellement, ils connaissent les besoins et contraintes des piétons et cyclistes et les respectent davantage.

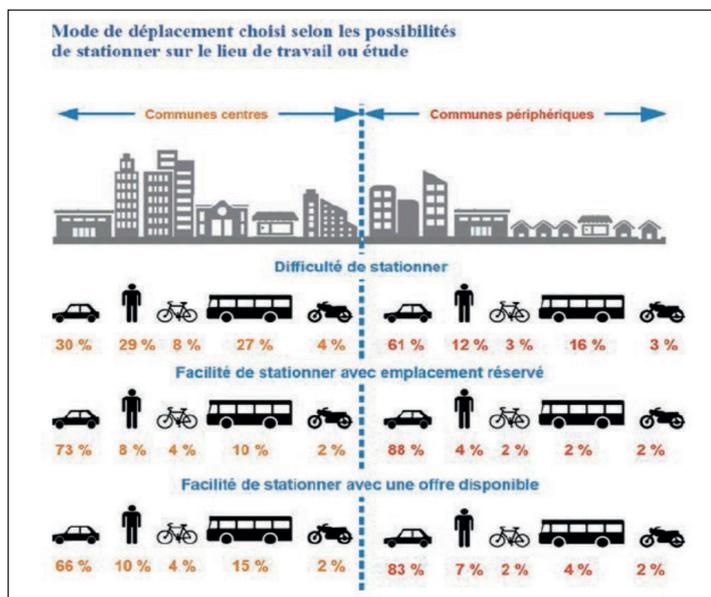


Fig. 6

Conclusion

On retrouve les mêmes facteurs explicatifs que dans les villes moyennes, mais certains sont pour l'instant plus développés dans les grandes villes (stationnement, transports collectifs...).

Tous ces facteurs sont complémentaires et même synergiques, d'où la nécessité de travailler sur tous les tableaux et dans la durée.

Bruno Cordier ■

Point de vue de la FNAUT

Les résultats de cette étude confirme les analyses et les préconisations de la FNAUT

- Le graphique fait apparaître une **forte corrélation entre l'offre et la fréquentation**. Comme le souligne souvent la FNAUT, c'est la qualité de l'offre (fréquence, amplitude horaire, offre de week-end) plus que la gratuité qui est déterminante : le réseau lyonnais se distingue avec une fréquentation plus élevée que ses homologues au regard de son offre.
- Les réseaux sans métro ni tram obtiennent de moins bons résultats. **Le choix du tramway** comme moyen de transport pertinent dans les grandes villes a toujours été défendu par la FNAUT et l'étude fait apparaître l'anomalie toulonnaise, grand pôle urbain sans tramway (573 000 habitants).
- **La lutte contre la construction de grandes infrastructures routières** (rocales, autoroutes, pénétrantes) en milieu urbain est absolument nécessaire. Elles facilitent l'utilisation de la voiture, y compris pour les habitants des villes-centres.
- **La limitation et la réglementation du stationnement automobile sur l'espace public permettent de réguler l'usage de la voiture et favorise l'usage des autres modes**

Le choix du mode de déplacement dépend très fortement des conditions de stationnement à destination, surtout dans les villes-centres.

● **L'aménagement du territoire** est un élément important: la part modale de la voiture est moindre si l'agglomération a pu limiter le mitage, c'est le cas de Rennes qui a mieux réussi que Nantes à contenir l'urbanisation à l'intérieur de sa rocade et dans les bourgs. Avec un plus fort mitage de l'espace, Nantes présente une part modale de la voiture plus grande. A noter que le maintien du commerce en centre-ville est un déterminant très fort des pratiques de mobilité.

● **Volonté politique et formation des techniciens sont indispensables** : les villes qui ont adopté très tôt une démarche prospective (plan de déplacements urbains) ont aussi réduit la part modale de la voiture. La formation des agents est déterminante et doit être encouragée. L'étude met l'accent sur le besoin d'aménagements de qualité pour les pistes cyclables et les transports collectifs, sans oublier les trottoirs, la marche restant souvent le parent pauvre de la mobilité.

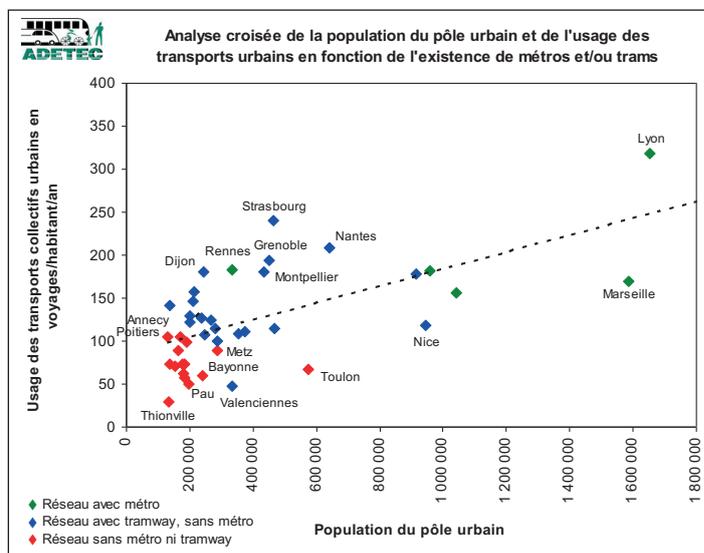


Fig. 7

Pourquoi s'intéresser à la structure des réseaux de bus ?

(Gare d'Avallon © Pixabay)

A l'occasion des appels d'offres des réseaux de transport urbain, la notion de « restructuration du réseau » apparaît souvent comme critère de choix de l'appel d'offres par l'autorité organisatrice de mobilité.

L'arrivée de nouvelles lignes de métro, de tramway ou de BHNS est aussi l'occasion de restructurer un réseau pour amener le maximum de voyageurs sur l'axe en site propre nouveau, qui, après quelques années, se trouve parfois saturé. Les candidats s'efforcent de se distinguer par un nouveau « design » du réseau.

Dans certains réseaux importants, des lignes de bus sont parfois mises bout à bout pour constituer des axes structurants de grande longueur. La hiérarchisation des lignes est à la mode : Les services de transport collectif, considérés comme des produits, sont différenciés.

De quoi s'agit-il et pourquoi les associations membres de la FNAUT doivent-elles s'y intéresser ?

Lien entre urbanisation, périurbanisation et desserte par les transports collectifs

La desserte par les transports collectifs, même s'il s'agit d'autobus, doit être prévue dès la conception d'un équipement public : à Saint-Étienne et à Grenoble, des lignes de tramway amènent les voyageurs au plus près des centres hospitaliers. A Dijon, le centre commercial de la Toison d'Or a toujours fait l'objet d'une bonne desserte par bus ou par tramway. Inversement, certains centres commerciaux périphériques obligent les usagers des transports collectifs à traverser les parkings pour rejoindre l'arrêt de bus le plus proche !

Les investisseurs privés ne sont pas les seuls à concevoir des équipements

accessibles uniquement en voiture particulière : certains centres hospitaliers récents sont construits en dehors des agglomérations et l'accès est avant tout conçu pour l'automobile.

- Du fait de la périurbanisation, d'un réseau de voirie comportant des échangeurs et du développement de zones pavillonnaires, certaines lignes de bus se voient imposer des détours qui pénalisent les temps de parcours. Pour la maîtrise de la vitesse, les coussins berlinois, aisément franchissables par les bus, sont préférables aux ralentisseurs traditionnels.

Les élus locaux sont parfois séduits par des itinéraires qui couvrent le maximum de quartiers ou de zones pavillonnaires : cette vision est trompeuse car les fréquences sont alors plus faibles et les nombreux détours rendent les trajets trop longs pour les voyageurs qui effectuent la totalité du parcours.

Si les trottoirs et des cheminements piétons sont bien entretenus et éclairés, y compris dans les quartiers périurbains, on peut concevoir que l'usager fasse quelques centaines de mètres à pied pour rejoindre l'arrêt de transport collectif.

Adapter l'offre aux besoins des usagers

Les besoins de mobilité induits par un centre hospitalier, un centre commercial, une zone d'activité ou une université, par exemple, diffèrent sensiblement : les jours et heures de fréquentation ne sont pas les mêmes et l'offre doit être adaptée aux besoins de déplacement des usagers.

La hiérarchisation des lignes, souvent fondée sur la différenciation marketing des services, peut conduire à des baisses d'offre sur les itinéraires appelés alors « lignes de quartier » ou lignes de « desserte fine » et obliger les voyageurs à des correspondances : or la population vieillit et les personnes à mobilité réduite n'apprécient pas les ruptures de charge.

Le recours aux autobus articulés doit être limité aux lignes qui disposent déjà d'une forte fréquence. Il suffit de voyager en Allemagne et en Suisse pour constater que les fréquences des lignes de bus sont généralement plus élevées que dans les agglomérations françaises.

Chez nos voisins, l'amplitude de l'offre est également plus importante, avec des services en soirée et des fréquences qui restent attractives les samedis, dimanches et jours fériés.

Plus que le mode de propulsion des véhicules, le niveau d'offre est un élément important dans le choix modal entre transport collectif et voiture particulière.

Or, certains élus politiques, entichés de modernité, entraînent les autorités organisatrices dans des achats coûteux de véhicules innovants, parfois sans lendemain, comme les autobus électriques Aptis qui ont connu de graves défauts de sécurité peu après leur mise en service.

La restructuration des lignes de bus en liaison avec une ligne en site propre : risques et opportunités

La mise en service d'un prolongement de métro, d'un nouveau tramway ou d'un BHNS est souvent l'occasion d'effectuer une restructuration du réseau pour amener le maximum de voyageurs sur l'axe en

site propre nouveau, qui, après quelques années, se trouve parfois saturé. De ce fait, certains quartiers perdent parfois une liaison directe avec le centre-ville, remplacée par une ligne de rabattement et un trajet sur le nouvel axe.

Si l'opération peut faire gagner du temps aux voyageurs aux heures de pointe, elle en fait perdre durant toutes les autres périodes et dissuade les usagers d'utiliser les transports collectifs. Or les heures de pointe ne représentent qu'une faible partie de l'amplitude du service !

Les restructurations sont souvent conçues à partir de programmes d'affectation de trafic fondés sur les flux d'heures de pointe qui prennent mal en compte les périodes d'offre réduite comme la soirée, les vacances scolaires, les dimanches et les jours fériés.

Les lignes de bus trop longues : les risques d'une mauvaise qualité de service

Dans certaines agglomérations, certaines lignes radiales ont parfois été fusionnées deux à deux pour devenir des lignes diamétrales : or la fusion de deux lignes n'a de sens que l'on si l'on dessert des zones d'un poids équivalent ou des quartiers qui ont besoin de communiquer entre eux, du fait de la présence d'équipements publics d'un côté et non de l'autre, par exemple.

Les lignes de transport collectif n'ont pas toutes la même typologie de clientèle :

- Une ligne desservant une université ou des établissements scolaires connaîtra des pointes marquées durant les jours de semaine.

- Une ligne desservant un centre commercial sera très fréquentée le samedi, voire le dimanche et pendant les vacances scolaires.

Fusionner deux lignes de ce type peut conduire à ne pas répondre de façon précise aux besoins des usagers.

Les lignes doivent constituer des itinéraires lisibles et cohérents pour les voyageurs : certaines lignes diamétrales en forme de V ne permettent pas des liaisons inter-quartiers satisfaisantes. Il arrive que des impératifs d'exploita-

tion mal fondés, comme la réduction des temps de battement aux terminus, conduisent à mettre bout à bout des itinéraires qui correspondent mal aux besoins de mobilité induits par la vie sociale.

Force est de constater que l'autobus est parfois mal aimé de certains élus politiques qui ne souhaitent pas les voir stationner en centre-ville ! Or la visibilité d'un bus qui stationne à son terminus est une forme évidente de promotion du service en centre-ville ou à la sortie d'une gare par exemple.

Compte tenu des mauvaises conditions d'exploitation des lignes d'autobus dans les agglomérations françaises, du manque de voies réservées aux bus et de l'absence de priorités aux feux, les lignes dépassant 10 km de longueur risquent d'avoir une mauvaise régularité et n'offrent généralement pas un bon service aux voyageurs, notamment à la fin du parcours.

La structure des réseaux : quelques définitions

La fréquentation d'une ligne de transport en commun dépend essentiellement du nombre et de l'importance des pôles générateurs de trafic qu'elle dessert (zones d'habitation, zones d'activité, quartiers d'affaires, centres commerciaux, établissements d'enseignement, hôpitaux et résidences pour personnes âgées, établissements publics, centres sociaux, culturels, sportifs, etc.) et des points de correspondance avec les autres modes de transport (aéroports, gares de chemins de fer et routières).

Les pôles générateurs de trafics, constitués par de l'habitat, de l'emploi ou des activités sont émetteurs et récepteurs de déplacements. Il en résulte qu'une desserte attractive par les transports collectifs ne peut se concevoir sans une certaine densité, tant du point de vue de l'habitat que du point de vue des activités.

On distingue schématiquement les lignes radiales, les lignes diamétrales, les lignes de rocade, les lignes de rabattement. Il va de soi que ce schéma est plus ou moins compliqué, en fonction du site de l'agglomération et de sa taille.

● Les lignes radiales

Elles assurent une liaison centre-périphérie, suivant généralement une voie de pénétration importante. Historiquement, la plupart des réseaux de transport collectif se sont développés à partir de lignes radiales.

Certaines lignes possèdent une ou plusieurs antennes : cette solution qui améliore la finesse de la desserte n'est pourtant guère satisfaisante, ni pour l'utilisateur (car les fréquences sont faibles sur chaque antenne) ni pour l'exploitant (car le trafic et les temps de parcours ne sont pas forcément les mêmes sur chaque antenne). L'information des clients se révèle, dans ce cas, plus difficile à assurer.

● Les lignes diamétrales.

Elles relient deux points de la périphérie en passant par le centre. Elles suivent en général des voies importantes. On peut trouver, sur les lignes diamétrales comme sur les lignes radiales, des terminus partiels et des antennes.

● Les lignes de rocade.

Ce sont des lignes reliant deux points de la périphérie sans traverser le centre. Leur trafic est plus souvent lié à un ou quelques pôles générateurs de trafic (hôpital, lycée, université ou centre commercial par exemple).

● Les lignes obliques

Dans les grandes agglomérations, en particulier dans les quartiers périphériques, ces lignes remplissent simultanément une fonction radiale et une fonction de rocade.

● Les lignes de rabattement.

Elles assurent une liaison située entièrement en périphérie et donnent correspondance à une ligne radiale ou diamétrale plus importante. Elles sont fréquentes lorsqu'il existe un axe majeur de déplacements ou des lignes en site propre (métros et tramways).

● Les services spécifiques.

L'hyper-centre, s'il comprend des zones piétonnes étendues, fait parfois l'objet d'une desserte spécifique : desserte de la Presqu'île de Lyon par exemple.

Alain Richner ■



Tarifs régionaux en Allemagne : coopération entre les autorités de rigueur

Les interrogations posées en France par la régionalisation ferroviaire et l'ouverture à la concurrence des services régionaux ont incité la FNAUT à voir comment nos voisins allemands traitent le sujet de la tarification. Werner Schreiner, de la communauté des transports Rhein-Neckar VRN, répond à FNAUT Infos.

Fnaut Infos : *En France, 50% des déplacements régionaux ont lieu entre deux régions, or les tarifs des TER ne sont la plupart du temps pas coordonnés – par exemple, les âges sont différents entre régions pour pouvoir prétendre aux tarifs « jeunes » ou « senior ». Comment cette question est-elle traitée en Allemagne ?*

Werner Schreiner : Il existe en Allemagne plus de 40 communautés tarifaires ou de transport. Ces dernières sont essentiellement dominées par de grandes villes, comme le Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) autour de Francfort, le Münchner Verkehrsverbund (MVV) à Munich, ou le Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mais il existe aussi des autorités de transport régional qui sont très rurales comme le Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), ou encore, comme le Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), qui sont responsables des services qui chevauchent trois Länder : Bade-Wurtemberg, Hesse et Rhénanie-Palatinat. Lorsque les offres concernent différents territoires, comme par exemple la région métropolitaine Rhin-Neckar ou la région technologique de Karlsruhe, nous devons dans chaque cas examiner comment nous pouvons « tailler » les offres tarifaires pour les citoyens. Ce sont toujours les communes membres de la communauté concernée qui décident, pas l'Etat, et cela ne peut se faire que dans le cadre de négociations entre les différentes communautés de transport ou tarifaires. Le billet « Senior » à partir de 60 ans est répandu dans la plupart des communautés de transport, mais ce titre n'est généralement disponible qu'en abonnement annuel. Par exemple, dans la région des transports du VRN (Rhein-Neckar), cet abonnement coûte 548 €/an, et il est toujours possible de prendre un abon-

nement de raccordement à prix réduit pour l'association voisine. Le VRN et le KVV (région de Karlsruhe) proposent ainsi un abonnement à prix réduit complémentaire permettant de voyager sur leurs territoires respectifs. Certaines villes et communes, comme Heidelberg, subventionnent également l'achat de la carte pour les personnes de plus de 60 ans, très répandue. Le « Job-Ticket » est aussi populaire : les entreprises concluent un contrat avec l'autorité des transports pour les déplacements domicile-travail de leurs employés, qui leur permet en outre de se faire accompagner comme p.ex. dans le VRN, par quatre personnes après 19 heures en semaine et pendant toute la journée le week-end.

Fnaut Infos : *Existe-t-il des abonnements pour les déplacements réguliers entre deux Länder ?*

W. Schreiner : Naturellement, il existe aussi des titres de transport de la Deutsche Bahn pour deux Länder pour les travailleurs qui ont de longues distances à parcourir et qui effectuent une partie de leur trajet dans un train grandes lignes, puis en train de banlieue, en bus ou en tram. Mais parfois, il est aussi plus avantageux d'acheter les billets auprès des deux réseaux, cela dépend de la situation. Et bien sûr le cas existe où l'on doit emprunter deux réseaux dans un même Land. Lorsque je vais de mon domicile à Neustadt an der Weinstrasse à mon bureau à Mayence, j'utilise à titre principal mon Jobticket VRN et dans le train, j'achète ensuite sur mon portable en complément le billet du Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund qui me permet aussi d'utiliser le bus de la gare à mon bureau. Les communautés conseillent leurs membres sur les différentes solutions tarifaires existantes.

Fnaut Infos : *Comment les tarifs pour aller d'un Land à l'autre sont-ils calculés, et comment le client est-il informé du calcul du prix demandé ?*

W. Schreiner : Il existe différentes méthodes de calcul selon les communautés. Chacune d'elles indique le prix total du trajet, mais il n'y a pas de taux kilométrique fixe. Certaines communautés sont dites « à prix élevés », comme celle de Rhein-Main (Francfort/M.). Celle du VRN (Rhein-Neckar) a choisi de générer des recettes en pratiquant des prix moins élevés, espérant ainsi conquérir de nombreux clients. Depuis quelque temps, les communautés de transport définissent les tarifs selon la méthode « à vol d'oiseau », qui ne sont plus assis sur la longueur réelle du trajet, mais sur la distance en ligne droite, et qui ne peuvent dépasser un prix maximum. Celui-ci ne tient désormais plus compte des frontières entre Etats fédérés et les communautés tarifaires travaillent ensemble pour trouver une solution à ces problèmes.

Fnaut Infos : *Toujours pour les déplacements régionaux entre Länder, comment s'organise le système d'information et de vente aux voyageurs ?*

W. Schreiner : Chaque communauté a son propre système d'information et de vente. Mais il est toutefois possible d'obtenir des informations sur l'ensemble des transports en Allemagne sur les pages du VRN, comme sur celles de toutes les communautés, sur son téléphone portable ou son ordinateur. Si l'on utilise les transports régionaux, la Deutsche Bahn commercialise les titres de transport de toutes les communautés. Mais cela ne vaut plus la peine de « morceler » ses achats, puisque dès 2023, un ticket mensuel du type abonnement va permettre d'utiliser tous les moyens de transport locaux de la République Fédérale pour 49 € par mois.

Fnaut Infos : *Existe-t-il des « billets uniques » entre transports régionaux et grandes lignes et entre transports régionaux et transports urbains ?*

W. Schreiner : Oui, cela existe, et c'est souvent utile lorsqu'on quitte un train grandes lignes pour emprunter un service régional, en particulier s'il s'agit des dernières correspondances et que le train grandes lignes est retardé : si la correspondance n'est plus assurée à cause du retard, on peut alors souvent obtenir un bon pour un taxi par la DB. Les titres d'une communauté des transports ou tarifaire englobent toujours l'ensemble des moyens de transport public routiers et ferroviaires de leur territoire.

Fnaut Infos : *Les billets, uniques ou non, sont-ils disponibles sur tous les canaux de vente ou est-il nécessaire de disposer d'un ordinateur, d'une imprimante ou d'un smartphone pour les acheter ?*

W. Schreiner : Les abonnements sont généralement disponibles sous forme de carte plastifiée, mais on peut aussi les charger sur son téléphone portable. C'est très variable, et de nombreux titres peuvent

bien sûr être imprimé sur ordinateur. L'obligation d'installer des distributeurs automatiques (*) varie selon les communautés. Dans celle de Rhein-Neckar, les réseaux des grandes villes comme Mannheim ou Heidelberg ont des distributeurs à presque tous les arrêts, qui vendent aussi l'ensemble des titres de la communauté, et pas seulement ceux de la ville. Cela vaut également pour les distributeurs de la DB qui vendent tous les titres en vigueur dans chaque communauté de transport.

Fnaut Infos : *Les Länder coopèrent-ils pour harmoniser les correspondances des trains entre eux ?*

W. Schreiner : Les autorités organisatrices se mettent toujours d'accord entre elles, c'est ce qu'exigent habituellement les appels d'offres chez nous. Un horaire-cible certifié par DB Netz (gestionnaire d'infrastructure, Ndlr) doit alors être présenté. Par exemple, pour un train Mannheim-Trêves via Neustadt et Sarrebruck, quatre autorités organisatrices sont concernées. En règle générale, celles-ci demandent à DB Netz les horaires disponibles, ou s'adressent à DB

Netz avec l'exploitant de la ligne afin de trouver la meilleure solution pour les clients, tout en tenant compte des correspondances en cours de route et de celles avec les services d'autobus.

Propos recueillis par Michel Quidort.

() L'obligation d'installer des distributeurs automatiques (« Automatenpflicht ») oblige la DB à installer sur l'ensemble du territoire du VRN un distributeur sur tous les quais, ou sur le chemin d'accès en cas de quai de petite dimension. L'agent d'accompagnement du train reçoit sur son téléphone portable l'ensemble des avis de dysfonctionnement des distributeurs ou des oblitérateurs. Il peut ainsi vérifier immédiatement les déclarations des voyageurs invoquant une panne. 90% des passagers disposant d'un abonnement, ces incidents sont assez rares. Les nouveaux instruments dont sont dotés depuis peu les agents à bord leur permettent de vendre des titres, ce qui arrive parfois en transport local lorsqu'un appareil est défaillant. (Nota : il y a un agent à bord de tous les trains régionaux à partir de 18 h ou 19 h et jusqu'à la fin du service ; pendant le reste de la journée, c'est la DB qui en décide.)*

Quelle mobilité pour respecter les 1,5° de l'Accord de Paris ?

Le **traité international sur le réchauffement climatique** adopté en 2015, dit « Accord de Paris », se donne pour objectif de limiter à 1,5° le réchauffement. Pour atteindre cet objectif, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites pour viser la neutralité carbone en 2050...

La France a décliné cet objectif dans sa « **Stratégie Nationale Bas Carbone** », toujours pour viser la neutralité carbone mais « à l'horizon » 2050... avec des « objectifs à court et moyen termes sous la forme de budgets carbone » (Source : Ministère de la Transition Ecologique). Formulation peu limpide sur les mesures à prendre à l'horizon 2030 ou 2035 pour y parvenir...

Quelles mesures faudrait-il prendre au juste pour respecter l'Accord de Paris ?

Le cabinet BL-évolution a réalisé en 2018 une étude pour concrétiser les efforts et changements de comportement à faire dans ce but : <https://www.bl-evolution.com/publication> : comment-s'aligner-sur-une-trajectoire-compatible-avec-les-15%. Propositions claires et bien éloignées des orientations gouvernementales actuelles !

POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF LES EMISSIONS DOIVENT BAISSER DE 63 % d'ici à 2030

Pour les transports, l'étude préconise une baisse des émissions de CO² de 100 Mt en 2018 à 20 Mt en 2030 obtenue comme suit (plusieurs de ces propositions étaient déjà émises par la Convention Citoyenne pour le Climat...) :

- Tout d'abord une baisse des besoins de mobilité de 11 % de 2018 à 2030.
- Des voitures neuves avec une consommation inférieure à 4 l/100 en 2020, 3 l/100 en 2023 et 2 l/100 en 2027. Une vitesse maximale de 110 km/h sur autoroutes. La mise en place du télétravail deux jours par semaine selon possibilité.
- Baisse de 50 % des kilomètres parcourus en voiture. Deux fois moins de voitures en circulation. Fin des voitures neuves thermiques en 2022. Baisse de 2 % par an pour les professionnels et 5 % par an pour les particuliers du kilométrage parcouru par les véhicules utilitaires légers.
- Poids lourds : une vitesse maximale des camions de 80 km/h, et une écotaxe poids lourds opérationnelle dès 2020. L'interdiction des poids lourds en transit en France. Diviser par trois le nombre de t.km transportées par camions.
- Suppression des lignes intérieures en avion avec alternative inférieure à 4h dès 2022.
- 50% de trains en plus d'ici 2030, doublement du nombre de bus et cars.
- Aménagements massifs pour les transports doux. La norme à atteindre est d'utiliser des transports doux pour tout trajet inférieur à 5 km. Multiplication par 6 du kilométrage parcouru à vélo par personne d'ici 2030.

Accord européen sur la continuation des voyages internationaux en cas de perturbations

© Pixabay

Le trafic international est négligé par les compagnies ferroviaires car il représente une part résiduelle minimale de leur activité. Les Etats membres de l'U.E. sont de leur côté plus intéressés aux résultats financiers de leur entreprise nationale pour savoir combien elle leur coûte et ne pas les pousser à s'aventurer sur des liaisons dont ils ne contrôlent pas le coût.

Enfin, les compagnies ne sont pas intéressées à développer une billetterie commune qui leur permettrait de proposer des billets de bout en bout avec correspondances, et préfèrent se concentrer sur leur système tarifaire national qu'elles maîtrisent entièrement. Voilà pourquoi il est impossible d'acheter un seul billet pour faire un trajet international au sein de l'Union, et que l'on est obligé de « tronçonner » son parcours entre différents opérateurs.

Le coup de poing sur la table du Vice-président de la Commission européenne, Frans Timmermans (cf. FNAUT Infos 298, p.8) semble avoir porté ses fruits. En effet, en octobre dernier, 15 grandes compagnies nationales (DB, ÖBB, RENFE, SNCB, SNCF, Trenitalia...) ont signé un accord selon lequel un voyageur qui manque sa correspondance à cause du retard de son train pourra, sans frais supplémentaires, emprunter le prochain train pour sa destination, quelle que soit la compagnie exploitante (à condition bien sûr qu'elle figure parmi les 15 signataires de l'accord), charge à lui de justifier du retard de son train.

Pour la FEV, un accord à compléter et à concrétiser rapidement

Il s'agit d'une évolution importante dans la prise en compte des voyageurs utilisant plusieurs compagnies pour leur voyage en Europe. Mais cette dynamique doit se poursuivre pour se traduire dans les faits. C'est ce que la Fédération européenne des voyageurs (FEV) a souligné dans un courrier à la Communauté européenne du rail (CER) en insistant sur la nécessaire information des voyageurs

sur leurs droits et sur la solution apportée en cas de dysfonctionnement, et ce lors de la réservation et dès que leur train est retardé. Il est aussi indispensable que l'obtention de la preuve du retard à fournir par les voyageurs suive une procédure harmonisée entre les différentes compagnies pour fluidifier le traitement des dossiers. Le numérique devrait aider à accélérer le processus pour une application fluide et simple de l'accord et éviter les queues interminables aux guichets pour obtenir le précieux document, et la formation des agents est une condition du succès de cette mesure. L'accord, dont les signataires représentent 70% du trafic, a vocation à s'étendre à d'autres compagnies, d'autant plus que la libéralisation fera apparaître de nouveaux prestataires de transport. Enfin, l'extension aux trajets intérieurs aux Etats serait le bienvenu : en France, grandes lignes et TER s'ignorent superbement, que ce soit pour leurs billetteries respectives ou dans une application lacunaire, sinon inexistante, des droits des voyageurs. La CER reste vague sur la date d'entrée en vigueur de ces dispositions (2024, 2025 ?). La FEV souhaite qu'elles soient effectives courant 2023.

Allemagne : accord-record pour le billet à 49 €

A l'issue de l'été 2022, qui a vu le succès populaire du billet à 9 €, il n'aura pas fallu deux mois au gouvernement et aux Länder pour s'entendre sur un abonnement mensuel à 49 € qui permettra d'utiliser tous les transports publics locaux et régionaux d'Allemagne, et sera en place au 1^{er} trimestre 2023. Cette coopération entre Berlin et les Etats fédérés doit être soulignée, chacune des parties apportant 1,5 Md€ pour financer ce « Deutschland-Ticket » destiné à promouvoir l'utilisation des transports publics (trains grandes lignes exclus du dispositif) et à combattre le réchauffement climatique. Berlin apporte en outre aux Länder une dotation supplémentaire d'1 Md€ au fonds de régionalisation des transports (8Md€/an.)

Ajoutons que ce billet mensuel national ne fera pas disparaître nombre d'abonnements locaux ou régionaux existants d'un montant inférieur aux 49 € du « Deutschland-Ticket » : à titre d'exemple, l'abonnement « Senior » pour les plus de 60 ans dans la région Rhin-Neckar (et dans de nombreuses autres régions) est de 548 €/an.

Geste politique très fort, la formule lancée en Allemagne tient à quelques principes auxquels devrait satisfaire toute politique tarifaire : un prix accessible, une simplicité d'usage, une validité en tous lieux et à toute heure et une disponibilité dans l'ensemble de canaux de vente : distributeurs automatiques, guichets, en ligne, sur la totalité du territoire de la République Fédérale.

Michel Quidort ■

USA : les élections à mi-mandat votent transport public à 80%

Personne n'en a parlé, mais les élections à mi-mandat de novembre 2022 se sont accompagnées de multiples référendums locaux portant sur les projets englobant éducation, voirie et transports publics, avec 80% des votes en leur faveur, avalisant ainsi 4 milliards de \$ d'investissements. Quelques exemples :

- Taxe sur les ventes de 0,5 cent à San Francisco, qui permettra à l'autorité des transports de lever pour 1,91 milliard de \$ d'obligations au cours des prochaines années.
- Emission d'obligations pour 52 millions de \$ (transports publics, piétons et voirie) dans le Comté d'Arlington (Virginie).
- Et de nombreux autres projets locaux, comme une taxe sur les ventes de 0,1% dédiée aux transports à Boulder city (Colorado).

Marche, vélo et transports collectifs complémentaires et indissociables

L'association Rue de l'Avenir *, membre de la FNAUT, regrette que les besoins de la marche et des piétons n'aient pas été pris en compte en même temps que le plan vélo annoncé en septembre 2022 par Madame Borne.

Un nombre de plus en plus significatif de nos concitoyens est attiré par l'usage du vélo et l'association s'en réjouit. Toutefois, c'est la quasi-totalité de la population qui est concernée par la marche. C'est de loin le mode de déplacement le plus répandu.

« Nous sommes une société vieillissante : le nombre des usagers connus sous le nom de « personnes à mobilité réduite » augmente et appelle à plus de confort et de sécurité dans les trajets. Les enfants, depuis longtemps, n'ont plus leur place dans l'espace public où ils sont en danger et en perte d'orientation spatiale.

Donner à chacun, quel que soit son âge ou sa catégorie sociale, le choix de son mode de déplacement est un objec-

tif d'équité et d'amélioration du bien-être collectif et individuel.

Marche et vélo sont complémentaires et doivent être aidés et soutenus financièrement de la même façon. Aux pistes cyclables qui se multiplient, nous attendons que correspondent non seulement des trottoirs confortables et sûrs, bien entretenus, mais aussi des cheminements hors voiries permettant de marcher dans le plaisir et le calme et formant un réseau de continuités piétonnes /.../

Aborder dans un même élan l'ensemble des mobilités actives est indispensable pour éviter de créer entre ces mobilités des conflits d'usages et apaiser ceux existants /.../ »

* <https://www.ruedelavenir.com>

Le 2^e baromètre des villes et villages marchables 2023 est lancé.

Voir le site www.placeauxpietons.eu

Harcèlement et violences sexistes dans les transports



Création d'un comité d'action

À l'occasion de la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes, Isabelle LONVIS-ROME, Ministre déléguée auprès de la Première Ministre chargée de l'Égalité entre les femmes et les hommes, de la Diversité et de l'Égalité des chances, et Clément BEAUNE, Ministre chargé des transports, ont annoncé la création d'un comité d'action contre le harcèlement et les violences sexistes et sexuelles dans les transports. En France, 87 % des usagères des transports en commun déclarent avoir déjà été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles ou de viols dans les transports en commun.*

Ce comité qui réunira les services de l'État, les autorités organisatrices, les opérateurs ainsi que les associations défendant les droits des femmes dans les transports et les usagers aura pour mission :

- de dialoguer avec les associations d'usagers et de droits des femmes mobilisées dans la lutte contre les violences à caractère sexuel ou sexiste ;
- d'élaborer une typologie d'actions qui fonctionnent en France et à l'étranger ;
- de fixer des indicateurs de mobilisation à tous les acteurs du transport ;
- d'identifier les réseaux les moins avancés en termes de prévention des violences sexistes et sexuelles et de renforcer leurs actions ;
- d'impliquer l'ensemble des acteurs des transports et des mobilités dans les actions à mener dans la prévention des violences sexistes et sexuelles.

(* Etude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics réalisée par la FNAUT en 2016 (<https://www.fnaut.fr/uploads/2016/06/db16reht.pdf>)

TER PACA une nouvelle gamme tarifaire injuste et dissuasive

Gare de Nice © Pixabay

Le 24 juin 2022, le Conseil Régional de Provence Alpes Côte d'Azur a voté en assemblée plénière la nouvelle gamme tarifaire concernant les trains et autocars régionaux, en la déclarant « plus juste, plus équitable, plus écologique » !

Dès mars 2022, la FNAUT PACA s'était opposée au projet de modification de la gamme tarifaire et avait demandé à être écoutée et consultée par le conseil régional. En l'absence de réponse, la FNAUT a publié le 22 juillet 2022, un encart dans le journal « La Provence » pour informer le public sur la nouvelle tarification et dénoncer le bien-fondé de la déclaration du Président de région en assemblée plénière : « **On n'augmente pas les tarifs, c'est un mensonge.** »

Une gamme tarifaire « juste, équitable et écologique » ???
Jugez en plûtôt ...

Mesure appliquée immédiatement :

- Les réductions permises par la carte avantage SNCF (jeunes, seniors, WE, famille) sont supprimées pour l'achat des billets TER Provence Alpes Côte d'Azur.

Mesures en application en janvier 2023 :

- La réduction d'achat des billets de 50% accordée à tout acheteur de la carte ZOU 50/75 sera réservée aux familles à quotient familial inférieur à 710 €.
- Une réduction de 90% sera accordée aux familles à quotient familial inférieur à 500 €.
- Pour les autres usagers, la réduction des billets de 50 % accordée jusqu'alors par la carte ZOU tombe à 30 %.
- La réduction de 75 % sur les billets achetés par 10 sera diminuée à 30 %, sauf à acheter par 30, 20, ou 10 voyages à la fois à utiliser sur 1 mois.

- Le tarif enfant (4 à 12 ans avec 50 % de réduction) deviendra non cumulable avec les autres réductions.

- Le prix minimum des trajets courts TER, actuellement de 1,20 € passera à 2,10 €.

Le seul point positif (création du tarif solidaire pour les familles à quotient familial inférieur à 500 €) concernera infiniment moins d'usagers que ceux victimes d'une augmentation massive dissuasive qui va vider les trains et autocars et rejeter sur les routes de nombreux usagers.

Les propositions de la FNAUT

- Le maintien du tarif enfant (4 à 12 ans à 50 %) cumulable avec les autres réductions ;
- Le maintien du prix minimum du billet à 1,20 € ;
- Une remise de 40 % minimum au lieu de 30 % sur les trajets de la carte ZOU à 30 € ;
- Une remise de 50 % minimum au lieu de 30 % sur les billets par 10 ;
- Le maintien des tarifs de la carte « Avantage », comme dans les autres régions de France.

Ces propositions à la fois équilibrées et équitables sont la seule solution pour réduire la place de la voiture face à l'urgence climatique et répondre aux besoins des usagers et à la baisse du pouvoir d'achat, elles doivent être prises en compte par le conseil régional PACA.

Région AuRA* : avenir bien sombre des TER

La FNAUT AuRA a publié en décembre 2022 un communiqué de presse intitulé : « En comparaison avec d'autres régions, l'avenir des TER en AURA apparaît bien sombre ». Elle y souligne le manque d'ambition de la région en matière ferroviaire.

La FNAUT dénonce en particulier la suppression de nombreux trains et la détérioration des conditions de transport, alors que le nombre de voyageurs augmente : plusieurs exemples ont été médiatisés, comme des malaises d'usagers en raison de l'entassement dans les trains sur la ligne Lyon - Bourg-en-Bresse.

La FNAUT AuRA s'interroge sur la mise en attente de nombreux projets comme le contournement de Lyon pour les trains de fret ou l'agrandissement de la gare de Lyon Part-Dieu.

La FNAUT insiste sur le manque de volonté de la région pour rouvrir des lignes (liaison fermée en 2016 entre Saint Etienne et Clermont-Ferrand, ligne de la rive droite du Rhône rouverte mais sur un parcours limité à la Région Occitanie !)

* *Auvergne Rhône-Alpes*

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information
Directrice de publication : Christiane Duprat
Crédits photo : Marc Debrincat (MD), Frantz Rein, Pixabay, Adobe stock
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>