

Transport publics, urbains et régionaux : vers la régression ?

La situation des usagers de transports publics urbains, péri-urbains et régionaux s'est brutalement dégradée depuis la rentrée.

Alors que la fréquentation a retrouvé ou retrouve les chiffres d'avant Covid, l'offre de transport reste souvent en deçà de l'offre nominale : -25 % des bus en Ile-de-France et dans différents réseaux de province, -20 % de TER dans plusieurs régions.

Les raisons avancées sont diverses : difficultés de recrutement, retards dans la maintenance des matériels. Cela se traduit par des fréquences moindres, des retards, des annulations de services, des temps d'attente doublés voir triplés et des conditions de transports dégradées : véhicules bondés, lignes saturées. S'ajoutent à cela des difficultés financières importantes liées au coût de l'énergie et des équilibres budgétaires difficiles à trouver.

Les pouvoirs publics ont annoncé des mesures pour le covoiturage et le vélo (doublement du plan vélo mais pas de plan « marche »), mesures utiles mais marginales au regard des besoins de financement des transports publics.

Le ferroviaire est systématiquement négligé. Aucune perspective n'est tracée pour le développement des Intercités, la résorption des nœuds ferroviaires, la réalisation des réseaux express métropolitains, la rénovation des lignes de desserte fine.

Ces perspectives sont indispensables vu les difficultés à s'affranchir des énergies fossiles et à réduire la dépendance automobile. Une loi de programmation est nécessaire pour les rendre crédibles et donner la priorité aux transports publics.

Bruno Gazeau ■



Les ZFE, quel rôle dans une politique de la mobilité, comment les mettre en place ?

(Bordeaux © MD)

Pour réduire la pollution atmosphérique, la loi d'orientation des mobilités a créé les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) afin de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Elles sont aujourd'hui déployées sur les territoires de 11 métropoles (Aix-Marseille, Grand Paris, Grenoble, Lyon, Montpellier, Nice, Reims, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse). La loi Climat et Résilience prévoit la mise en place de ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024.

Après avoir développé les différentes approches pour réduire la place de la voiture dans les zones denses (FNAUT infos 288), la FNAUT s'exprime dans le dossier plus précisément sur les mesures d'accompagnement pour la mise en place des ZFE et les modalités à observer afin que leur implantation soit concertée et non synonyme d'exclusion.

Sommaire

Dossier - Zones à faibles émissions - m et politiques locales de mobilité	1 à 4
Dossier - La corrélation entre la part modale de la voiture et sa part dans le partage de la voirie	5
Actualités - Donnons la priorité au ferroviaire !	6-7
Actualités - Les transports, un secteur en constante évolution	7-8
Nouvelles des régions - Navette ferroviaire de Périgueux, un exemple remarquable	9
Regards sur l'Europe - Ticket à 9€ : ce que nous dit son succès	10
Actualités - Voyage sans voiture : en Allemagne avec le 9-euro-ticket !	11
Actualités - Régions : les associations se mobilisent !	12

Zones à faibles émissions - m et politiques locales de mobilité

(T9 Porte de Choisy © MD)

La FNAUT, représentée par Alain Richner et Dominique Romann, a été auditionnée par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale le 15.09 2022 sur la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE). Nous présentons ici les positions de notre fédération sur le sujet.

Les zones à faibles émissions (ZFE) ayant pour seul objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les collectivités devraient chercher à mettre en oeuvre une politique globale pour répondre à l'ensemble des problématiques touchant les zones urbaines : diminution de la congestion et des dépenses énergétiques, baisse des accidents, amélioration de la qualité de l'air et de l'attractivité des villes au bénéfice des habitants et des visiteurs.

Comme l'a souligné la FNAUT dans ses différentes interventions, la politique d'amélioration des déplacements dans les agglomérations et les aires urbaines, comme solution à la congestion et à la pollution urbaines, passe notamment par :

- le transfert modal vers les modes actifs et les transports collectifs, ferrés et routiers ;
- l'utilisation de différents outils, en particulier les plans de mobilité et les zones à trafic limité en accompagnement de la ZFE ;
- le renforcement du lien entre l'urbanisation et les transports, avec des collectivités locales ou des regroupements de collectivités maîtrisant les deux domaines ;
- les incitations et aides individuelles au changement et la participation des habitants et usagers.

L'objectif de cette politique globale est de conduire à une ville plus sereine.

L'électrification des véhicules individuels ne permet pas de réduire les nuisances relatives à la congestion et à l'occupation de l'espace par les automobiles, au détriment de la qualité de vie en ville. Elle ne constitue pas un frein à l'étalement périurbain et accroît les difficultés d'accès aux services de la ville pour les ménages les plus modestes.

1 - Elever les institutions et les moyens à l'échelle des problèmes de mobilité

La question du périmètre de la ZFE est importante car dans certaines agglomérations, le périmètre choisi n'est pas celui de l'autorité organisatrice de mobilité.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 permet la création de bassins de mobilité qui, s'ils sont bien conçus, regroupent l'agglomération centrale et les intercommunalités périphériques dans son aire d'attraction. Ces bassins de mobilité semblent à la bonne échelle des mobilités quotidiennes et des sources de pollution, mais, instances ponctuelles de concertation avec la région, ne disposent ni de compétences « mobilité », ni de moyens. La constitution d'un syndicat mixte serait alors une solution adaptée.

La ZFE est placée sur le territoire et sous la responsabilité de l'agglomération centrale, alors qu'elle reçoit des automobilistes extérieurs, qui disposent souvent de trop peu d'alternatives, le réseau de

transport en commun le plus attractif étant limité à l'agglomération centrale. Celle-ci dispose également de plus de moyens pour coordonner à son échelle les transports et l'urbanisation, ce qui est rarement le cas dans les intercommunalités périphériques, qui ont d'autres priorités.

De fait, l'amélioration de la mobilité des habitants périurbains dépend d'une volonté commune de la région, qui maîtrise le réseau TER (trains et cars) et de l'autorité de mobilité urbaine, qui pilote le réseau urbain de transport. Développer les dessertes ferroviaires métropolitaines nécessite la coordination et la mobilisation des régions et des autorités métropolitaines, comme le montrent les relations entre la région Nouvelle Aquitaine et la métropole de Bordeaux d'une part ainsi que la région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg d'autre part.

Cette volonté de coopération ne se manifeste pas partout. Le chauvinisme régional ou municipal qui existe chez certains élus, et parfois même chez les habitants, ne permet pas d'aborder correctement les sujets de mobilité qui concernent des aires urbaines de grandes dimensions.

Des incitations de l'État incitant et facilitant les coopérations sont nécessaires.

2 - Réaliser des études et des concertations préalables

La mise en place d'une ZFE doit être accompagnée d'études préalables associant tous les partenaires concernés, en particulier les associations d'usagers.

Au cours des dernières décennies, le développement de la périurbanisation a conduit certaines populations à

habiter dans les zones les moins denses des aires urbaines. De ce fait, l'accès à certains centres commerciaux ou zones d'activité, mal desservis en transport collectif, nécessite le recours à un véhicule particulier. Certains équipements publics récents (lycées et hôpitaux par exemple) sont parfois construits à l'écart des axes de transport collectif.

Les autorités compétentes en la matière, préoccupées par les questions foncières et l'architecture des bâtiments, ne prennent pas en compte la problématique des déplacements des personnes qui utiliseront ces équipements durant plusieurs décennies.

Des études préalables sont nécessaires pour déterminer l'impact d'une ZFE sur les habitants et les activités à l'intérieur de la zone et pour les personnes résidant dans l'aire urbaine à l'extérieur du périmètre envisagé. Les conséquences sociales doivent être approfondies : des politiques de solidarité sont nécessaires en faveur des familles qui doivent habiter loin des centres, en raison du coût du logement : aides au rapprochement domicile travail, aides au changement de mode de transport, rapprochement de services, programme mobilité de transition par exemple.

Un réexamen des politiques d'aménagement et de périurbanisation est nécessaire pour réussir la mise en place d'une zone à trafic limité ou d'une zone à faibles émissions.

Les questions relatives aux interventions des artisans, à la logistique et aux livraisons urbaines doivent faire l'objet d'études particulières en liaison avec les interlocuteurs concernés. Des mesures spécifiques sont à envisager pour ces professions qui sont des acteurs économiques importants en milieu urbain.

Le traitement de ces questions dans le cadre des plans de mobilité urbaine est un préalable à la mise en place de zones à faibles émissions.

3 - Développer des alternatives à la voiture individuelle

La mise en place d'une ZFE doit être accompagnée du développement d'alternatives à l'usage des véhicules auto-

mobiles. Alors que les aires d'attraction des villes atteignent un diamètre de près de 100 km, la complémentarité entre les transports collectifs et les modes actifs est l'alternative au tout voiture.

Aux Pays Bas, la moitié des usagers du train vient à la gare à vélo et les services ferroviaires sont fréquents ; dans des villes attractives du Nord, marche, vélos, transports publics ont chacun une part modale entre 20 et 30 %, à tempérer évidemment par les kilomètres parcourus. La voiture n'a plus alors qu'une part modale minoritaire, réduisant de facto les pollutions et les consommations d'énergie. La modification des réglementations, la réorganisation de la voirie, la création systématique de pôles d'échange vélo/transport public ont accompagné le renforcement des services de transport public.

Dans les métropoles et les grandes agglomérations françaises, le développement de services ferroviaires métropolitains, très peu développés, est indispensable. Dans son rapport au Comité économique, social et environnemental, la FNAUT avait exprimé la position suivante :

Le réseau ferroviaire constitue l'armature du réseau de mobilité à partir duquel il est possible d'organiser les déplacements, soit par transport collectif, soit par taxi ou VTC, soit par covoiturage, soit en vélo, soit même à pied lorsque c'est possible.

Dans les zones périurbaines, le développement des services ferroviaires métropolitains est une première réponse pour structurer l'urbanisation et la mobilité. Le report modal sur des dessertes ferroviaires renforcées s'impose si l'on veut lutter efficacement contre la congestion, les gaz à effet de serre, et plus largement, le changement climatique.

Des investissements très importants sont à prévoir pour réaliser des dessertes ferroviaires métropolitaines dignes de ce nom. Les travaux s'étaleront sur plusieurs années. Une forte volonté politique et une coordination efficace sont nécessaires entre les régions et les métropoles. L'aide de l'Etat est indispensable.

Les solutions alternatives doivent permettre aux habitants des aires urbaines

et des zones peu denses des agglomérations qui ne sont pas desservies directement par les transports en commun de rejoindre une gare, ou un arrêt de ligne d'autocar à haut débit, à pied ou à vélo pour ne pas avoir à supporter l'achat d'un véhicule à faibles émissions.

Des tarifications unifiées et attractives, des fréquences élevées sont nécessaires pour faciliter l'usage successif des TER et des réseaux urbains et interurbains.

Dans son rapport au CESE, la FNAUT recommande de s'inspirer des pratiques des pays voisins, notamment l'Allemagne, les Pays Bas, l'Autriche, l'Italie et la Suisse.

Au sein des AOM, lorsqu'il n'y a pas de ligne de métro ou de tramway, les voies réservées aux autobus doivent être développées afin d'améliorer la vitesse et la régularité des transports collectifs. Le trolleybus, véhicule électrique non polluant qui a fait ses preuves pourrait être déployé dans de nombreuses agglomérations, sur les lignes à haut niveau de service.

Des parkings relais sont nécessaires aux terminus des principales lignes de transport collectif. Les usagers venant des aires urbaines pourront ainsi laisser leur véhicule en périphérie de l'agglomération et utiliser les transports collectifs. Les voies réservées doivent être bien aménagées et surveillées afin d'être uniquement réservées aux transports collectifs.

Pour les trajets en zone urbaine, l'usage de la marche à pied et du vélo est à encourager par des aménagements adéquats continus (sécurisation des trajets et du stationnement), non seulement dans le centre mais aussi dans l'ensemble de la ville. Les limitations de vitesse mises en place par les autorités compétentes (30 ou 50 km/h selon les cas) doivent être respectées.

Sur les routes départementales des aires urbaines, des trottoirs sont à réaliser pour permettre la marche à pied ; des voies routières doivent être converties en bandes réservées multifonctionnelles lorsque c'est possible, et des pistes ou des bandes spécifiques doivent être construites lorsque la largeur de la

voirie ne permet pas l'usage des modes actifs en toute sécurité.

Le covoiturage en zone périurbaine, en général pour trajets courts, hors entraide de proximité, accroît les charges de la collectivité locale, pour des résultats qui semblent rester modestes, en termes de personnes transportées et de réduction de la pollution.

L'autopartage semble plus efficace, par sa forte incitation à la démotorisation : il permet à des usagers du transport ou à des cyclistes une utilisation ponctuelle de complément. Néanmoins, l'autopartage nécessite des stations situées de préférence à proximité des pôles de transport.

Le vélo à assistance électrique (VAE) a élargi fortement le rayon d'action du cycle, réduit ses contraintes (pente), permis d'intéresser de nouvelles catégories de population, qui ont abandonné la voiture sur des trajets courts. Le vélo connaît des taux de croissance importants.

La complémentarité entre le transport public et le vélo passe par un équipement systématique des points d'arrêt en abris avec sécurisation contre le vol ou au moins avec un appui vélo. L'empport de vélos dans le transport public est à soumettre à des règles liées à la fréquentation ou limitatives (par exemple à Strasbourg, une seule porte d'accès du tram autorisée). L'empport d'engins à faible encombrement doit toujours être possible.

Parmi les engins adaptés à l'empport en transport public, le vélo pliant est très polyvalent. La trottinette est plus adaptée aux trajets courts, sur surface unie. L'embarquement est aisé, au moins pour ce qui est de la trottinette « musculaire » par opposition à la trottinette à batterie, plus lourde et encombrante, et qui pose d'autres problèmes en ville.

4 - Solliciter l'Etat pour le financement des infrastructures de transport collectif

L'Etat a dégagé des moyens très importants pour l'électrification des véhicules individuels : lors de la dernière assemblée générale du Groupement des Autorités Responsables de Transport, un montant de dépenses de 7,5 mil-

liards a été évoqué. L'aide apportée à nos concitoyens qui sont dans l'obligation d'acquérir un véhicule à faibles émissions devrait être ciblée en faveur des ménages qui en ont le plus besoin et qui sont éloignés du transport public.

La relance des services ferroviaires métropolitains nécessite une concertation approfondie des élus des collectivités concernées et **un engagement important de l'État**, d'autant qu'il s'agit d'infrastructures sous sa responsabilité et à multiples usages : trafic métropolitain, mais aussi trains régionaux, nationaux, de fret.

Un nouvel appel à projets doit être lancé par l'Etat afin de développer les services ferroviaires métropolitains et les transports collectifs en site propre. Parallèlement l'effort de l'Etat en faveur des infrastructures ferroviaires, y compris des petites lignes, doit être augmenté, afin de ne pas laisser villes moyennes et territoires à l'écart de mesures bénéficiant aux grandes agglomérations, et afin de ne pas surcharger celles-ci de trafics routiers exogènes.

5 - Bien informer les différentes parties prenantes

Lorsque la mise en place d'une ZFE est décidée, une large information est nécessaire dans tout le bassin de mobilité. Il en est de même lors de la mise en place de zones piétonnes et de l'extension du stationnement payant.

Pour qu'elles soient bien comprises, ces politiques doivent être expliquées aux habitants (comités de quartier) aux associations d'usagers et aux différentes parties prenantes. Les bonnes pratiques, en France et chez nos voisins, peuvent être mises en valeur afin de démontrer à nos concitoyens que ces mesures sont bénéfiques et amélioreront à terme la santé et la mobilité de tous.

En Belgique, il est prévu un dispositif à points permettant aux personnes habitant en dehors du périmètre de la ZFE de se rendre épisodiquement dans l'agglomération avec un véhicule ne répondant pas aux normes. Cette possibilité doit être transitoire car toute règle sans limitation de durée est désincitative et pourrait entraîner des effets rebonds négatifs.

Pour être efficace, la mise en place d'une ZFE doit s'accompagner de plans de mobilité volontaristes et d'un développement des modes actifs et des transports collectifs. L'adhésion de la population à ces mesures peut être obtenue comme le montre le succès des tramways développés dans de nombreuses agglomérations françaises depuis 1985.

Cette politique globale de déplacements, nécessitant une forte volonté des élus et une large concertation pour le développement des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture, sera une des conditions de réussite de la mise en place progressive d'une zone à faibles émissions.

A. Richner - D. Romann ■



(© Bruno Daval - Pixabay)

La corrélation entre la part modale de la voiture et sa part dans le partage de la voirie

(Paris © Pixabay)

Bruno Cordier, ADETEC, ayant montré qu'il existe une corrélation entre la part modale de la voiture et sa part dans le partage de la voirie (FNAUT Infos 293), Mathieu Rabaud et ses collègues du CEREMA ont précisé cette corrélation : ils ont montré sur quelques quartiers de Montpellier, Rennes et Lille comment les évolutions du partage de la voirie, mais aussi les aménagements et l'évolution des services de mobilité alternatifs à la voiture ont pu influencer sur les pratiques. D'autres paramètres sont à prendre en compte, comme l'évolution de la composition de la population résidente du quartier ou encore la quantité et la nature des visiteurs qui viennent y réaliser une part de leurs activités quotidiennes.

Les critères de choix des quartiers

Il faut disposer de données de mobilité de type « Enquêtes ménages déplacements » sur les années 2000 et sur les années 2010 ; les quartiers doivent présenter des profils relativement variés en termes de mobilité (un minimum de 160 personnes et 70 ménages par zone, auxquels vient s'ajouter celle d'éventuels visiteurs, ont été interrogés), et présenter à l'inverse des caractéristiques assez similaires de territoire afin de ne pas comparer une petite ville moyenne sans couloirs bus avec une métropole disposant de tramways et de métros.

Les agglomérations retenues ont finalement été les suivantes :

- Rennes : moins de 400 000 habitants, relativement forte pratique du vélo en 2007 (4%) ;

- Montpellier : environ 450 000 habitants, forte progression de l'usage des TC (de 7 à 11%) ;

- Lille : environ 1,1 million d'habitants, usage de la voiture en hausse.

Au sein de chaque territoire, quatre quartiers ont été recherchés avec des profils variés :

- un quartier ayant amélioré les conditions de circulation et de séjour des piétons (aire piétonne, zone de rencontre...), nommé par la suite « quartier marche » ;

- un quartier ayant été réaménagé pour faciliter la pratique du vélo, dénommé par la suite « quartier vélo ».

Enseignements

1 - Si le partage physique de l'espace compte évidemment, comme l'a montré Bruno Cordier, (implantation de BHNS à Rennes par exemple), l'évolution des services et des réglementations est aussi importante.

Réduire la vitesse maximale autorisée (quartier piéton de Lille), mettre en place des cédez-le-passage cycliste aux feux tricolores, augmenter la fréquence ou l'amplitude horaire d'une ligne de bus (Lille) : cela n'a pas d'impact direct sur le partage de la voirie mais cela peut être efficace pour réorienter les pratiques de mobilité.

2 - Globalement, on peut noter que les **efforts généraux** sur les territoires apportent aussi des avancées. Ce n'est pas étonnant : pour le vélo et les TC, et dans une moindre mesure parfois pour la marche, la distance parcourue lors des déplacements alternatifs à l'automobile dépasse l'échelle des quartiers retenus.

D'où l'importance de bien prendre en compte les **visiteurs**. En effet, les choix modaux peuvent être décidés en début de parcours uniquement par la configuration d'arrivée de l'activité principale (par exemple l'existence de problèmes de

stationnement au centre-ville alors que la congestion est supportable, ou l'inverse).

3 - Au-delà du partage de la voirie, nous avons identifié d'autres critères amenant à faire évoluer l'usage des modes de déplacements. Les **profils-types** de population résidant dans le quartier vont forcément faire évoluer les pratiques de mobilité (quartier vélo de Montpellier : augmentation de la population étudiante).

4 - Le sujet des **motifs de déplacements** est important : certains motifs de déplacements sont plus propices aux modes actifs (les achats en petits commerces, aller à l'école, etc.) que d'autres (aller travailler loin, faire des achats en hyper-marché). Si les motifs de déplacement évoluent, cela aura une incidence sur les pratiques modales sans rapport avec l'évolution du partage de la voirie et des services de mobilité.

5 - Un autre point particulièrement important est la proportion de visiteurs par rapport à la population résidente du quartier : suivant l'**attractivité de la zone**, les chiffres peuvent varier très fortement : dans notre étude, les visiteurs effectuent de moins de 25% (Montpellier) à plus de 80% des déplacements (quartier Marche de Lille)... Agir auprès des habitants du quartier est donc important, mais sûrement insuffisant pour infléchir les pratiques des visiteurs.

Malgré nos efforts, il a été impossible d'identifier une piste unique expliquant certaines évolutions des pratiques. Par exemple **un gros employeur du quartier** a pu mettre en place une politique vélo, **une nouvelle tendance** peut apparaître (par exemple de nouveaux modes de déplacements comme la voiturette sans permis ou la trottinette électrique).

Jean Sivardière ■

Donnons la priorité au ferroviaire !

(© Pixabay)

Bruno Gazeau, Président de la FNAUT, s'est exprimé le 14 septembre dernier dans une tribune du journal *Le Monde* afin de réaffirmer la position de la FNAUT de donner la priorité au ferroviaire.

« Il est impératif et urgent d'agir. Osons le train, celui du climat ne passera pas deux fois. »

Ne soyons pas la génération du renoncement et du malthusianisme ferroviaire. Il n'échappe à personne que le coût des énergies fossiles ne baissera pas, du fait de l'instabilité du monde, de la multiplication des zones de conflit et des conséquences du changement climatique. Se pencher sérieusement sur le modèle économique des mobilités est indispensable. La mobilité sera de plus en plus chère et n'est pas payée à son vrai coût.

Les Français se sont habitués à un carburant bon marché qui, en réalité, n'est pas plus cher aujourd'hui qu'il y a trente ans. Dans l'aérien, les vols low cost, pour l'équivalent de quelques pleins, ont bousculé les repères. Quant au train, perçu comme cher pour les TGV, l'usager des transports régionaux n'en paie que 26 % du coût.

Des modèles opaques

Les marchandises, en outre, voyagent et traversent le monde, de l'Asie vers l'Europe, par conteneurs entiers, tant le coût du transport est faible dans le prix de vente final. Plus près de nous, les commandes chez Amazon ou les repas livrés à domicile affichent souvent la mention « livraison gratuite », accréditant l'idée que la mobilité ne vaut que « trois fois rien ». L'exemple allemand du passe à 9 euros [cet été], aubaine pour les usagers, occulte son coût réel [1 milliard d'euros par mois], équivalent à une année d'investissement sur le réseau français.

Le coût des externalités (pollution, accidents, coût d'usage des routes et des voiries) n'est pas pris en compte et rend opaques les modèles économiques depuis des décennies. Certains modes de déplacement sont défiscalisés ou bénéficient d'aides fiscales spécifiques (avion, voiture, camion...). Hormis sur l'autoroute, l'automobiliste ne paie pas l'usage de la route à son vrai coût alors que le train paie un droit de passage avec la tarification des sillons ferroviaires, qui représente de 30 % à 40 % du prix du billet.

D'autres modes, comme le train ou les transports publics, sont subventionnés soit par l'État soit par les autorités organisatrices, par voie de contrat. Il en résulte une absence de perception du coût réel des mobilités. Il est donc difficile de les comparer et, dès lors, de proposer des politiques de mobilité comprises et acceptées par les citoyens.

Les partis politiques, pour beaucoup d'entre eux, ont plébiscité la baisse des taxes au nom du pouvoir d'achat, conservant à la voiture toute sa place. Cette politique coûteuse (3 milliards d'euros* sur trois mois pour un carburant à environ 1,80 euro), qui va à l'encontre de la moindre dépendance aux énergies fossiles est cependant temporairement nécessaire, si elle est associée à des mesures de rééquilibrage des modes de transport, à des investissements massifs dans les modes vertueux et à une pédagogie qui invite nos concitoyens à faire évoluer leurs comportements.

Autopartage, covoiturage, vélo et marche

La première ministre a remis la question des mobilités dans le débat politique, et a déclaré que le ferroviaire en serait « l'épine dorsale » [ou la « colonne vertébrale »]. Mais la signature du contrat de performance de SNCF Réseau, unanimement critiqué pour son insuffisance et son malthusianisme, ainsi que l'engagement sur la voiture électrique en leasing viennent tempérer cet enthousiasme.

Pourtant, l'intention est louable, car aligner nos efforts sur ceux de nos voisins (qui leur coûtent 7 milliards d'euros par an pendant dix ou quinze ans) est nécessaire pour disposer d'un réseau rajeuni et fiable, mettre en place les RER métropolitains, financer les lignes régionales et Intercités essentielles pour les territoires et indispensables à la réduction de la dépendance automobile, tenir les engagements de l'ancien premier ministre [Jean Castex] de financer les premières phases des nouvelles lignes littorales (Nice-Marseille et Montpellier-Perpignan) et résoudre la question des nœuds ferroviaires (Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse) pour répondre aux besoins du fret et des transports du quotidien.

Pour autant, un système ferroviaire « épine dorsale » suppose d'autres systèmes complémentaires de mobilité venant s'y greffer : l'autopartage, le covoiturage, les dessertes de rabattement par autocar, sur les gares et les pôles d'échanges, ainsi que les modes actifs tels que le vélo et la marche, ont toute leur place.

Ils exigent que l'organisation des correspondances, l'information et la gestion des situations perturbées progressent en même temps. Force est de constater que la priorité donnée au

ferroviaire est relative, les investissements routiers (rocales périurbaines, nouveaux kilomètres autoroutiers) demeurent. Mais, entre le RER métropolitain ou la rocade autoroutière, il faut choisir, de la même façon qu'il convient de limiter l'usage de la voiture en ville et de mieux répartir l'usage de la voirie.

Équité et bon sens

Oui, le saut à réaliser est important, puisque donner la priorité au ferroviaire nécessite un doublement des investissements qui lui sont consacrés, quand de nombreux secteurs réclament eux aussi des investissements conséquents.

Mais c'est possible, en prenant les mesures qui relèvent de la réponse au changement climatique et celles qui répondent à l'équité ou au bon sens, souvent déjà expérimentées : rétablir l'écotaxe, dont l'abandon est la cause du retard important d'investissement ; capter la plus-value immobilière résultant de l'investissement public dans les infrastructures ; donner un prix aux livraisons en ville au titre du droit d'usage de la voirie ; mettre en œuvre le péage urbain, qu'il soit de stock (stationnement) ou de flux.

Enfin, le gouvernement et les collectivités locales doivent développer une

pédagogie de la prise en compte par chacun du coût de la mobilité. Une loi de programmation est indispensable pour dessiner l'avenir : comment inviter les citoyens à choisir leur domicile en prenant en compte le coût de la mobilité quotidienne, comment leur demander de renoncer à la deuxième voiture s'ils ignorent les possibilités offertes par les réseaux de transports publics dans les dix ans qui viennent et s'ils n'entendent parler que de fermeture de lignes et de trains supprimés. Il est impératif et urgent d'agir. Osons le train, celui du climat ne passera pas deux fois.

Bruno Gazeau ■

* 7,6 milliards d'euros depuis avril (NDLR)



Les transports, un secteur en constante évolution

(Tramway, Montpellier © Pixabay)

Il y a 50 ans, analyser le secteur des transports était assez simple :

- On trouvait manifestement trop de voitures dans les villes, trop de camions circulant sur de longues distances, trop d'avions volant sur de courtes distances. Les pouvoirs publics avaient privilégié systématiquement les modes de déplacements les plus dangereux, les plus encombrants, les plus bruyants, les plus polluants, les plus énergivores, les plus coûteux pour les usagers et surtout les contribuables.

- Des alternatives fiables mais sous-utilisées existaient, il fallait les promouvoir au plus vite en jouant sur les investissements, la réglementation, la fiscalité (le produit des taxes étant utilisé pour financer les comportements vertueux), la qualité de service. Mais les responsables politiques, pour la plupart soumis aux pressions des lobbies rou-

tier et aérien, s'y opposaient ou n'y croyaient pas.

Malgré les progrès évidents accomplis en un peu plus d'une génération, ce constat et ces principes sont toujours d'actualité. Ce qui a changé profondément, c'est le contexte social, urbanistique, technique, institutionnel, financier et environnemental : ce contexte s'est à la fois renouvelé et complexifié.

Les besoins ont évolué car la répartition de la population sur le territoire s'est modifiée.

- Avec près de 13 millions d'habitants et 25 millions de déplacements quotidiens, l'Ile-de-France concentre aussi le tiers du trafic ferroviaire français sur 10% du réseau national.

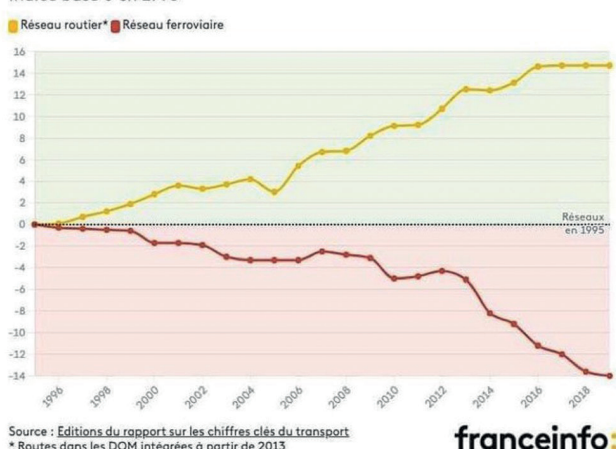
- Le rôle économique et culturel des métropoles, en particulier celles du sud-

ouest (Rennes, Nantes, Bordeaux) s'est renforcé. Les campagnes se sont désertifiées malgré la périurbanisation (voir la diagonale du vide Ariège-Ardenne).

La voiture est devenue le mode de déplacement le plus utilisé par les Français, le taux de motorisation a fortement augmenté (84%). C'est en particulier le cas en dehors de la région Ile-de-France (79%), et en zone rurale et périurbaine (86 %). La voiture reste majoritaire y compris dans les centres urbains (60%). Les zones périurbaines se sont rapidement développées avec la construction de maisons individuelles avec jardin, on parle aujourd'hui de mitage de l'espace périurbain et rural. Bien que son utilisation soit moins forte en Ile-de-France (55%), la voiture reste tout de même majoritaire d'un facteur deux.

Le vieillissement de la population exige une meilleure accessibilité des transports ➤

Evolution en pourcentage des longueurs des réseaux en France Indice base 0 en 1995



publics : 12 millions de français environ (sur 66 millions) sont touchés par un handicap (moteur, visuel, auditif).

De nouvelles techniques, bien ou mal maîtrisées suivant les cas, sont apparues : métros automatiques, TGV, tramway et ses variantes, téléphérique urbain, trottinette. Les rocade autoroutières et les autoroutes de liaison se sont multipliées. Le carburant diesel s'est généralisé.

Le tourisme et l'avion. En Suède cependant, la campagne anti-avion de la militante Greta Thunberg a déjà provoqué une baisse du trafic aérien de l'ordre de 10 %. Une personne sur cinq sur les 6 000 interrogées lors d'une enquête de la banque suisse UBS a déclaré que la « honte de prendre l'avion » l'avait incité à changer de comportement. Selon UBS, si ces tendances se confirment, la croissance attendue du trafic aérien pourrait être réduite de moitié.

Les besoins de mobilité des marchandises ont évolué eux aussi, sous l'effet de la désindustrialisation ; le camion s'est généralisé.

De nouveaux centres de gouvernance sont apparus et se sont peu à peu imposés : Union européenne, RFF puis SNCF Réseau, conseils régionaux (2002), intercommunalités (AOM). La loi SRU en 2002, et plus récemment les lois MAPTAM, NOTRe et LOM ont renforcé le pouvoir des Régions (les Régions, les Intercommunalités, les métropoles).

Ces régions ont été agrandies (la région Nouvelle-Aquitaine est grande comme l'Autriche).

Le réseau ferroviaire a été réduit de 15 %, le réseau routier a augmenté de 15 %.

De nouvelles méthodes de gestion des transports publics ont émergé : tarification en fonction de la capacité disponible (yield management),

De nouvelles contraintes financières ont été créées par l'endettement de notre pays, la crise économique,

la montée des dépenses sociales, pour l'Etat comme pour les collectivités territoriales, voire l'Union Européenne.

La fiscalité et les prélèvements sur les usagers ont évolué : le carburant diesel s'est généralisé ; son prix a explosé récemment.

L'ampleur du réchauffement climatique est incontournable.

La crise sanitaire a introduit un grand nombre d'incertitudes et aggravé les difficultés financières de l'Etat et des collectivités : elle a renforcé la part modale de la voiture.

Enfin les idées évoluent aussi, l'émergence de la sensibilité environnementale s'est renforcée, même

chez les élus locaux... on est loin aujourd'hui des déclarations résignées de Georges Pompidou (« la voiture existe, il faut s'en accommoder et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile »). Une idée nouvelle a peu à peu vu le jour : quand on vit en ville, on n'a pas de voiture. Après une étude de la Direction Générale du Trésor (chapitre 5) sur les coûts externes de la route, le récent rapport Duron (2021) est révélateur (chapitre 26) : il va jusqu'à envisager une contribution des recettes de la route (taxes sur les carburants, recettes de stationnement) au financement des transports publics (FNAUT Infos 292).

Certes certaines mesures prises ont été efficaces, surtout dans les métropoles (Paris, Lyon, Grenoble, Rennes, Nantes, Strasbourg, Rouen). Sur 47 villes-centres, d'après l'expertise de Bruno Cordier (FNAUT Infos 293), elles ont permis de stabiliser, puis de réduire peu à peu à 49 % la part modale moyenne de la voiture malgré l'extension rapide de l'habitat dans les banlieues et les zones périurbaines. Mais la part modale moyenne de la voiture sur 44 pôles urbains est encore de 60 %, rien ou presque n'ayant été fait pour maîtriser la voiture dans les périphéries urbaines. Le péage urbain suscite encore de nombreuses réticences.

Jean Sivardière ■

L'ultimatum de la Commission européenne aux entreprises ferroviaires

Les compagnies ferroviaires ont jusqu'à la fin de 2022 pour mettre en place une billetterie via une application accessible à l'ensemble des Européens.

Frans Timmermans, Vice-président de la Commission européenne, hausse le ton : il devrait être à la portée de tous de commander un billet de bout en bout en un seul clic pour voyager en train pour toute destination à l'intérieur de l'Union, comme cela se passe pour l'avion.

« J'en ai assez. Les gens veulent prendre le train, mais pour cela, il faut que ce soit simple (...). Dès que ce sera le cas, ils prendront le train plutôt que l'avion pour voyager sur des distances de 600 à 800 km ».

Le message s'adresse principalement aux grandes compagnies nationales qui s'entendent entre elles par des accords bilatéraux sélectifs protégeant leur tarification nationale, qui ne permettent souvent pas de commander un seul billet pour un trajet international.

Michel Quidort ■

Navette ferroviaire de Périgueux, un exemple remarquable

(Gare de Périgueux © Déclit et Décolle)

La ville de Périgueux dispose d'une étoile ferroviaire à quatre branches qui permettent des liaisons vers Agen, Bordeaux, Brive et Limoges. En 1990, le Conseil Général de la Dordogne a constitué un groupe de travail chargé de réfléchir au développement de la desserte ferroviaire du département (la FNAUT y était représentée par Yves VIALLE). Cette étude publiée en juin de la même année évoque déjà la possibilité de créer une navette ferroviaire autour de la ville.

Elaboration du projet

Ce projet connaîtra des périodes d'oubli mais ne disparaîtra jamais complètement, sa flamme étant régulièrement ranimée par les syndicats de cheminots. Au début des années 2000, le dossier refait surface sous l'égide de la Communauté d'Agglomération de Périgueux. Les propositions sont très ambitieuses et parlent d'un train toutes les 15 mn. En 2008, après les présentations publiques, notre association (Périgord Rail Plus, adhérente à la FNAUT) fait des propositions dont les principales seront retenues, notamment l'extension plus à l'ouest jusqu'à Mussidan et le phasage des mises en service (augmentation progressive au fil des années en fonction de la fréquentation). L'objectif était de se concentrer d'abord sur les horaires de pointe, quand la circulation automobile est importante, et de laisser le temps aux mentalités d'évoluer pour adopter un autre mode de déplacement. En effet la voiture en zone rurale, avec peu d'offre de transports en communs, semble souvent incontournable et il faut du temps pour convaincre de l'abandonner.

En 2013, la Région Aquitaine, le Département et les Communautés de Communes concernées signent un contrat d'axe qui globalise le projet et le renforce avec 43 objectifs qui vont de la desserte ferroviaire à la coordination avec les cars et les bus en passant par les plans d'urbanisme (pistes cyclables, parkings...)

Du projet à sa réalisation

La nouvelle communauté de communes (Le Grand Périgueux, un peu plus de 100 000 habitants) a pris les commandes depuis plusieurs années et le 2 juillet dernier, la navette a été mise en service.

Les trains créés viennent compléter l'offre TER notamment le matin et le soir offrant un choix d'horaires plus attractifs. Les points d'arrêts sont modernisés pour permettre des accès faciles. Le terminus de Niversac (entrée Est de l'agglomération) a été complètement réaménagé et son patrimoine ferroviaire restauré et mis en valeur. Les lignes de bus urbains de Périgueux qui passent par la gare sont cadencées à 12mn, matin et soir, pour pallier tous retards des trains. Des lignes de cars permettent des rabattements vers les points d'arrêts ferroviaires y compris en zone rurale. Des abris vélos sécurisés sont implantés dans toutes les gares desservies par la navette. Des locations de vélos en longue durée ou une aide à l'achat viennent renforcer le tout. Une offre de vélo en libre service est déjà à l'étude.

Et décision digne d'être soulignée, l'agglomération qui va s'installer près de la gare de Périgueux dans des nouveaux locaux ne disposera pas de parking automobile. C'est un choix volontariste de son président afin que la collectivité et son personnel montre l'exemple...

Une vision d'avenir

Bien sûr nous sommes loin du RER parisien mais cet effort pour une offre

intermodale complète, avec comme armature le réseau ferroviaire, est probablement unique en France pour une collectivité de cette taille. C'est d'autant plus remarquable que la communauté participe, en sus des investissements pour les aménagements des gares et des pistes cyclables, au financement du fonctionnement des trains supplémentaires à hauteur de 800 000 €/an.

Les services de l'agglomération et les usagers travaillent déjà à l'extension du service au delà de Niversac vers Brive et Le Buisson pour faciliter l'accès à l'emploi et à la formation (l'agglomération de Périgueux comporte 13 lycées sur les 34 de Dordogne) ainsi que sur les tronçons nord et sud qui desservent des bourgades comme Thiviers et son pôle d'excellence des métiers du cuir et du luxe ou les Eyzies avec sa renommée préhistorique internationale.

J.F. Martinet

Président de Périgord Rail Plus

En bref

Moins de voitures en Île-de-France

Depuis 2018, la métropole du Grand Paris perd en moyenne 6800 voitures par an, soit 0,2 % du parc. Après une augmentation constante de 2012 à 2018, le nombre de véhicules immatriculés a commencé à diminuer. Information transmise par l'Atelier parisien d'urbanisme dans sa dernière enquête sur l'évolution du parc automobile.

Il faut donc poursuivre sans relâche les investissements dans les alternatives à la voiture : transports collectifs et modes actifs !

Ticket à 9€ : ce que nous dit son succès

© Pixabay

Quels enseignements tirer du « 9€-Ticket » allemand mis en place en juin, juillet et août derniers ? FNAUT Infos vous en a déjà parlé dans ses numéros 296 et 297, mais la dimension et le bilan de l'expérience, tout comme son succès populaire, confirment quelques pistes qui devraient inspirer une tarification des transports publics en phase avec les souhaits des voyageurs, l'équité sociale et l'urgence climatique.

Un succès populaire

Le succès populaire est indéniable, puisque 52 millions de personnes ont acheté le Ticket à 9€ entre juin et août 2022 : remarquable pour un pays de 84 millions d'habitants. Selon le VDV, l'association des entreprises de transport public, l'étude de marché (6 000 interviews par semaine pendant les trois mois) montre que, parmi les nouveaux utilisateurs venus aux transports collectifs à cette occasion, les principaux motifs de ce changement de comportement sont pour 56 % le prix intéressant et pour 43 % d'éviter de prendre leur voiture. Autres chiffres : 88 % de l'ensemble des utilisateurs sont satisfaits de l'expérience et 76 % ont apprécié la simplicité et la compréhension du tarif. Parmi les nouveaux venus, 17 % ont abandonné un autre mode de transport dont 10% leur voiture. Selon le VDV, ce transfert modal a permis, en trois mois, d'économiser autant de CO2 qu'une limitation de vitesse d'un an sur les autoroutes allemandes, soit 1,8 million de tonnes. Enfin, 31 % des voyages effectués avec le Ticket à 9€ sortaient d'une région pour aller dans une autre (le Ticket à 9€ n'était pas valable sur les grandes lignes, mais uniquement dans les transports publics locaux et régionaux).

Le prix, la simplicité

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : pour avoir du succès et capter de nouveaux clients, les transports collectifs doivent proposer une tarification simple et compréhensible. Tel était bien le cas du Ticket à 9€, valable sur l'ensemble du territoire, à tout moment et en tout lieu, dans la totalité des transports publics lo-

caux et régionaux, routiers et ferroviaires, sans aucune frontière géographique ou institutionnelle, permettant ainsi une intermodalité générale, facile à acheter – sur l'ensemble des automates de vente du pays et en ligne – et à utiliser pendant le ou les mois choisis. Et aussi proposer un tarif abordable : 20 % de ses utilisateurs ne se seraient pas déplacés pendant l'été si ce billet n'avait pas existé.

Le prix de 9€ par mois ne doit pas conduire à conclure que le transport quasi-gratuit serait la solution. L'action lancée par le gouvernement allemand visait les trois mois d'été pendant lesquelles les vacances sont synonymes de grandes migrations propices à un changement de comportement dans les pratiques de mobilité. Ce n'est évidemment pas le cas pour les neuf mois restants et il n'a jamais été dans l'intention de poursuivre cette expérience au-delà de juin, juillet et août. Le gouvernement et les Länder réfléchissent à la suite à donner et les réflexions s'orienteraient vers un billet annuel (« 365 Ticket » à un prix à définir) ou mensuel assortis des mêmes facilités que le Ticket à 9€, mais à un prix qui reste à fixer (29€, 49€, ...). Un Ticket annuel à 9€/mois aurait coûté 14 milliards et l'ensemble des partenaires : gouvernement, Länder et entreprises ont considéré que c'était inenvisageable, car cela se serait fait au détriment des investissements dans les infrastructures de transport public.

Pas de qualité sans capacité

Autre leçon à retenir de l'expérience : l'attractivité du transport public se mesure d'abord aux sommes investies, en particulier dans l'augmentation de capa-

cité des transports. Les goulots d'étranglement suscités par le succès du Ticket à 9€, en particulier dans les gares des grandes villes et sur les lignes des régions touristiques, montrent que les conditions doivent être réunies en amont pour que la qualité de service soit présente partout. Elle seule attirera de nouveaux voyageurs. Outre les investissements dans les infrastructures et le matériel roulant, la qualité exige d'investir en direction des passagers : services à bord, accessibilité, personnel dans les gares et les trains, aménagements urbains, sans oublier la formation des agents au service du public.

Alors, un Ticket à 9€ en France ? Ne rêvons pas : les transports publics français routiers et ferroviaires, à de rares exceptions près, sont loin de proposer la densité de desserte en amplitude et en fréquence des réseaux allemands (cf. l'article de Gilles Laurent dans ce numéro), et donc d'offrir les conditions indispensables permettant d'absorber une augmentation soudaine et massive du trafic. C'est regrettable et rien ne permet d'espérer que cela change à brève échéance.

Michel Quidort ■

En bref

Tallinn : questions sur la gratuité

Les transports publics de Tallinn sont gratuits depuis 9 ans. Selon l'Administration des transports, la part de marché de la voiture est depuis passée de 42 à 48% et le transfert modal, principal objectif de la gratuité, n'a pas eu lieu, puisqu'il s'avère que la gratuité a surtout attiré les piétons. Selon les experts des transports, l'enjeu essentiel est d'améliorer la qualité de service - confort et vitesse commerciale - et les connexions avec les autres modes, ce qui suppose d'investir, sinon la gratuité seule est inefficace pour changer les comportements de mobilité.

Voyage sans voiture : en Allemagne avec le 9-euro-ticket !

Cet été le 9-euro-ticket a été l'occasion d'un tourisme sans voiture autour de Coblenz, permettant d'apprécier la qualité des transports publics pour explorer les vallées de la Moselle (Trèves), du Rhin, et de la Lahn (Limburg, Bad Ems).

Le 9-euro-ticket

L'achat du pass mensuel à 9 € se faisait en trois clics dès la page d'accueil du site de la Deutsche Bahn ! Nous sommes descendus de notre ICE (Intercityexpress) à Aix-la-Chapelle et avons continué en trains régionaux. Nous n'avons pas constaté le « chaos sur les rails allemands » raconté dans certains articles. Nous étions certes debout la moitié du temps, il y a eu des retards mais nous avons toujours pu monter dans les trains. Les plus pénalisés étaient les abonnés réguliers (conditions de transport moins bonnes) et les cyclistes (l'import du vélo dans une gare intermédiaire étant aléatoire !).

Le réseau

La vallée du Rhin (des deux côtés) et la vallée de la Moselle, sont des axes très chargés en trains régionaux, longue distance et trains de marchandises. Des évitements actifs dans chaque sens existent dans la plupart des gares. La gestion du trafic sur ces lignes est sans doute complexe, mais elle est efficace car notre train s'est rarement arrêté en rase campagne.

Les dessertes

Le principe est que chaque gare ait un train par heure, de 6h à 22h voire minuit. Matériel exploité par diverses compagnies : National Express, DB Régio, Transdev, Abellio, CFL, etc... le tout étant totalement interchangeable pour l'utilisateur. Sur une même ligne, les omnibus et les directs pouvaient être d'opérateurs différents.

Sur une petite antenne touristique de 10 km, un autorail monocaisse exploité par Transdev fait la navette, de 6h à 22h, 10 places vélos (la vallée de la

Moselle est une véloroute très prisée). A bord du train distributeur de billets et documentation touristique !

L'info voyageurs

Dans les petites gares, annonce sonore avant chaque train, et annonce lumineuse sur un bandeau défilant. Et les affiches jaunes et blanches (départs/arrivées) imprimées pour chaque gare, même la plus petite !

A bord des trains, annonce sonore du prochain arrêt. Dans les rames récentes, affichage sur écran de toutes les correspondances, heure et quai, aussi bien trains que bus ou autocars !

Une mention spéciale pour l'appli de la DB sur smartphone : sur la page d'accueil, on indique départ, arrivée, jour et heure et hop ! Les trains possibles s'affichent, avec les numéros de voies de départ et d'arrivée pour les correspondances et les destinations à prendre, le tout mis à jour en temps réel en cas de retard et... une nouvelle correspondance recalculée si besoin !

Les bus de substitution

Sur la ligne directe Trèves – Cologne, les dégâts des inondations de juillet 2021 ne seront réparés que fin 2022. En attendant, bus de substitution, directs et omnibus, avec des informations très utiles : un lien fournit par exemple pour chaque gare le plan avec les arrêts de bus provisoires ainsi que les horaires...

Les autocars interurbains

La recherche horaire de la DB intègre les autocars locaux. Ainsi toute la vallée de la Moselle (le train s'en éloigne parfois)

peut se parcourir en car en combinant plusieurs lignes. Sur chaque ligne un bus par heure, tous les jours, même les WE ! Et ce de 5h30 à 22h... Il y a quelques années, le réseau des autocars de l'Eifel et de la Moselle a pris le nom de « RadBus » pour mettre en avant... le transport des vélos à l'arrière des véhicules.

Un 9-euro-ticket en France ? ...

Il faut bien dire que, mis à part les TGV, dont la fiabilité et la vitesse sont supérieures à celles des ICE, les services français de trains et d'autocars ont des décennies de retard sur les allemands : 40 ans de retard sur les RER en province, 30 ans de retard sur la mise en concurrence, un cadencement imparfait, un service insuffisant en soirée, des compartiments vélos sous-dimensionnés, des horaires tellement aléatoires qu'il n'y a plus ni affichages en gare ni fiches horaires... Et ce n'est pas près de s'arranger puisque la France investit 4 fois moins que l'Allemagne sur son réseau. Quant aux réseaux d'autocars, dont l'offre est déficiente en semaine et inexistante les week-ends, la qualité des arrêts et de l'information voyageurs est souvent médiocre, ne parlons même pas de coordination avec le train...

Le système français serait incapable de suivre l'augmentation de fréquentation d'une opération du style 9-euro-ticket : beaucoup de nos TER sont surchargés, supprimés ou en retard. D'ailleurs l'idée n'a même pas effleuré nos décideurs, qui ne font que fort peu de chose au plan national pour inciter à l'usage du train. Pourtant, par exemple, un système de pass forfaitaire national, à la journée, à la semaine ou au mois, faciliterait l'usage du train et rencontrerait le succès, comme le pass TER jeunes à l'été 2021. Non reconduit malheureusement.

Gilles Laurent ■

Régions : les associations se mobilisent !



Fermeture de guichets dans la région PACA : la FNAUT réagit

Les guichets seront fermés dans une cinquantaine de gares, qui disposeront à l'avenir uniquement de distributeurs de billets automatiques. A la gare de Nice-Ville, il ne restera plus dès novembre qu'un seul guichet pour la vente de voyages grandes lignes.

Jean-Michel Pascal, secrétaire de la FNAUT Provence Alpes Côte-d'Azur : « Ces fermetures sont inquiétantes. Tout comme la réduction des horaires d'ouverture. Pour certains usagers l'écran des automates est illisible. Et comment faire quand ils sont hors service ? Monter sans billet dans le train, c'est au mieux payer une majoration. Au pire, recevoir une verbalisation ». La défenseuse des droits a d'ailleurs dénoncé ces fermetures qui vont à l'encontre du droit à la mobilité pour tous.

La mobilisation de l'**Augad** (Association des usagers de la gare Les Arcs - Draguignan, membre de la FNAUT) a permis de sauver il y a 4 ans le guichet de la gare de Les Arcs-Draguignan : rassemblements devant la gare, pétitions, lettre à la ministre des Transports... Élus et voyageurs se sont mobilisés pour éviter la fermeture des guichets. Mais l'association redoute une nouvelle annonce de fermeture et reste très vigilante : « Même si les signaux sont bons, nous restons en alerte permanente. Nous savons très bien que notre combat n'est pas terminé ». Une grande banderole continue de flotter sur le parking de la gare : « Fermeture des guichets, l'Augad dit non ! ».

Toulon : le Collectif « Tramway et transports en commun » en colère !

En 2000, tout était prêt pour que la ville accueille un tramway et 22 ans plus tard, toujours rien, pas de tram, pas de bus à haut niveau de service (BHNS) **et toujours plus d'automobilistes et de pollution.**

Avec l'annonce du report de la mise en service du BHNS en 2026, les 470 000 habitants de la métropole toulonnaise voient une fois de plus s'éloigner la perspective d'un transport en commun efficace et confortable. Certes, le BHNS n'atteindra JAMAIS la qualité de service d'un tramway. Toutefois, compte tenu des difficultés de déplacement, il incarnait l'espoir d'une légère amélioration.

J.P. Guyetand, président du Collectif toulonnais, membre de la FNAUT, exprime sa colère. « Après l'abandon du tramway, c'est le BHNS qui est reporté. Alors que Nice en est à étudier sa quatrième ligne de tramway, les élus toulonnais n'arrivent pas à faire rouler un gros bus en site propre. Les attermoissements de nos élus seraient risibles s'ils n'entraînaient pas pour les Toulonnais des conditions de vie et de transport déplorables. Ils méritent mieux que cette politique brouillonne, incohérente, qui ne tient aucun compte de l'intérêt général ».

Rassemblement pour le retour du train sur la rive droite du Rhône

Depuis plusieurs années le Collectif des usagers des transports publics en Sud-Ardèche (Cutpsa), membre de la Fnaut, se bat pour le retour des trains-voyageurs.

Le 28 août 2022, un rassemblement a eu lieu devant la gare du Teil (Ardèche) pour faire accélérer ce retour. La mobilisation de la population reste indispensable alors que la région Occitanie, en avance sur Auvergne-Rhône-Alpes, inaugurera la réouverture de la rive droite du Rhône entre Avignon (Vaucluse) et Pont-Saint-Esprit (Gard).

Usagers des TER de la vallée du Rhône : manifestation réussie

Le 13 octobre 2022, l'Association des usagers des TER de la Vallée du Rhône (AuteVR, membre de la FNAUT) a réuni devant la gare de Vienne plus d'une centaine de voyageurs, élus locaux et syndicalistes.

Toutes et tous ont exprimé leurs attentes : plus de trains, plus de personnels, une qualité de service améliorée, et un changement radical d'orientation de la part de l'Etat, de la SNCF et de la région Auvergne-Rhône-Alpes. « Il faut plus de trains, plus de personnels, de la régularité et des conditions de transport dignes », a souligné Bruno Marchesini, président de l'association AuteVR.

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD), 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, entreprises, organisations : 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