

Un changement de cap dangereux

En 2017, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis : une réduction des émissions de CO2 du secteur des transports ; un alignement du prix du diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures. La FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Les Assises de la mobilité n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs. **Elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre** : les crédits nécessaires pour développer le report sur les modes respectueux de l'environnement ont été sous-estimés.

Les avancées partielles mais indiscutables du Pacte ferroviaire et les promesses d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à débattre et enrichir, sont effacées par l'annulation des mesures fiscales sur les carburants (alors même que le prix du pétrole vient de baisser de 35%) et par l'accroissement de la dépendance automobile : les engagements de la France lors de la COP 21 sont oubliés.

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers - un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des gouvernements précédents - confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics. Au total c'est un recul de 15 ou 20 ans dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives partagées et sous la menace d'une double récession : physique faute de financements, et sociétale faute de mise en œuvre de la politique annoncée.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Transferts sur autocar des services ferroviaires	2-5
Le GCO, l'A45, la gare d'Allan	6
La chronique du Lyon-Turin	7
Le TGV Ouigo	8
L'attractivité du transport ferroviaire	9
La mobilité des zones périphériques	10
La concertation sur les services TER	11
La médiation dans les transports	12

Transferts sur autocar des services ferroviaires : le retour des voyageurs à la voiture

Une expertise commandée par la FNAUT et réalisée par le cabinet Trans-Missions confirme, à partir de l'analyse de 12 cas particuliers, un phénomène souvent observé dans le passé : en cas de transfert d'un service ferroviaire sur autocar, de nombreux usagers reprennent leur voiture, ou ne se déplacent plus. Les effets du passage du mode ferroviaire au mode routier et des variations de la fréquence des services et de la durée des trajets ont été dissociés. La perte de clientèle du transport public liée au seul changement de mode a alors été quantifiée : le « malus car » moyen est de 37 %. Le cas inverse des réouvertures de lignes ferroviaires a également été étudié : le « bonus train » moyen est de 65 %.

Carton rouge

Dans le numéro 20 (novembre 2018) de Mobilités Magazine, Patrice Vergriete, maire DivG de Dunkerque, s'en prend violemment à la position de la FNAUT sur la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268) : « *préjugés idiots, arguments débiles, totalement stupides, discours dogmatiques, âneries racontées par une vieille génération ne connaissant rien à la gestion d'une collectivité* ».

Tout élu devrait au contraire favoriser le dialogue et enrichir le débat avec les associations, et au moins lire leurs arguments. Le maire affirme pourtant souhaiter « *un débat adulte et raisonnable, fondé sur des arguments non fallacieux* »... mais il oublie de montrer l'exemple. Les militants de la FNAUT emploient, eux, un vocabulaire plus respectueux de leurs interlocuteurs.

Ces invectives méprisantes et prétentieuses prouvent surtout que M. Vergriete est gêné par la position de la FNAUT, à laquelle il ne répond par aucun argument rationnel.

Il cite le soutien que lui apporte un laboratoire de l'université de Perpignan, mais se garde bien d'évoquer les deux rapports d'experts remis récemment à Mmes Péresse et Hidalgo, très critiques du principe de la gratuité...

Selon lui, « *la gratuité va profondément transformer les modes de vie et révolutionner les transports publics à Dunkerque* ».

Mais peut-on parler de révolution alors que la fréquentation du réseau, très faible auparavant, n'a augmenté (selon la municipalité) que de 50 % les jours ouvrables, qu'une partie de cette augmentation est due à l'amélioration de l'offre qui a accompagné l'introduction de la gratuité, et qu'elle pouvait à l'évidence être obtenue sans la gratuité ?

Une vraie révolution aurait consisté à adopter le tramway, comme l'ont fait des agglomérations (Le Mans, Besançon) moins peuplées que Dunkerque, ou d'introduire le péage urbain, pour réduire vraiment le volume du trafic automobile.

Jean Sivardière ■

Pourquoi une expertise sur les transferts sur route ?



Ligne TER en gare de Rosporden (MD)

Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont été examinés pour analyser les réactions des voyageurs.

La FNAUT considère que les services TER sur les lignes secondaires à faible trafic doivent être préservés :

- ces services restent pertinents en termes de service public, d'aménagement du territoire, d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

- il est possible de les pérenniser en réduisant leur coût financier pour la collectivité et en améliorant leur qualité (ponctualité, vitesse, fréquence, horaires, correspondances), donc les recettes commerciales.

Depuis son congrès de Tours (1992), la FNAUT préconise leur exploitation en délégation de service public (FNAUT Infos 264). Une étude des cabinets Beauvais Consultants, KCW et Rail Concept a montré que l'ouverture du TER à la concurrence pouvait permettre, à budget public constant, d'éviter les transferts sur route et de développer l'offre TER (FNAUT Infos 208 et 213). Ses conclusions ont été confirmées par une étude plus récente du CEREMA (FNAUT Infos 257).

La FNAUT dénonce donc les affirmations de la Cour des Comptes (rapport de 2009 sur le TER), du rapport Spinetta, du ministère de l'Économie, de bien des élus régionaux et de la SNCF elle-même : elle constate qu'un transfert sur route, sauf cas très particulier, entraîne une dégradation du service public.

La FNAUT ne s'oppose pas dogmatiquement à ces transferts, mais elle estime qu'il faut auparavant bien connaître leur impact, positif ou négatif, social et environnemental.

Un paramètre à actualiser

En 2012, la FNAUT a demandé à Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, trois experts reconnus, de préciser la plage de pertinence énergétique des transferts sur route en fonction du remplissage des trains TER (FNAUT Infos 212). Les conclusions de ce travail confirmaient le point de vue de la FNAUT, mais étaient sensibles à un paramètre crucial et mal connu : les réactions de la clientèle du train à la suite d'un transfert sur route.

La plupart des études disponibles mettant en évidence une fuite de la clientèle vers la voiture mais datant d'une vingtaine d'années (encadré), il était nécessaire d'en actualiser les résultats, d'autant que l'avenir des « petites lignes » est en cours de discussion (FNAUT Infos 264).

Depuis 20 ans, le réseau routier s'est amélioré, la voiture est devenue plus fiable, son coût d'usage a diminué (FNAUT Infos 260), le taux de motorisation des ménages a augmenté, l'autocar régional a été modernisé, le covoiturage s'est développé alors que l'attractivité du service ferroviaire s'est au contraire dégradée, qu'il s'agisse de l'infrastructure (ralentissements) ou de l'exploitation. Ces évolutions variées ont-elles modifié les réactions de la clientèle en cas de transfert sur route ?

Une nouvelle expertise

La FNAUT a demandé aux cabinets Trans-Missions (Béatrice Jarrige, Mathias Cureau, Marc Barrau, Thibault Rapenne) et Beauvais Consultants de déterminer dans quelle mesure les voyageurs sont sensibles au mode de transport proposé, train ou car :

- les résultats des études précédentes sont-ils encore valables ? Le taux d'évasion de la clientèle vers la voiture, en cas de transfert sur route, s'est-il accentué ou réduit ?

- retrouve-t-on, ou non, à l'échelle régionale, la préférence marquée du public pour le mode ferroviaire observée en milieu urbain ? L'introduction d'un BHNS augmente la clientèle du transport public de 30 à 50 %, celle d'un tramway de 100 % et souvent bien davantage (FNAUT Infos 265).

L'objectif de l'expertise n'était pas de justifier ou de dénoncer le principe des transferts sur route mais d'analyser les réactions des voyageurs.

Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont donc été examinés. Les situations sont variées : il peut s'agir d'événements récents ou anciens, limités ou non aux heures creuses, temporaires ou définitifs, intervenus dans des zones rurales ou urbanisées.

Les études précédentes

Les études sur les réactions de la clientèle lors des transferts sur route sont peu nombreuses.

Dans une étude réalisée en 1996 pour l'Observatoire régional des transports de la Région Pays de la Loire, Alain Gaudefoy a montré que près d'un tiers (30 %) de la clientèle retourne à l'automobile du seul fait du passage du train au car. Il a chiffré l'influence de la durée du trajet (en général allongée lors du passage du train au car) et de la fréquence : qu'il s'agisse de l'autorail ou de l'autocar, une durée du trajet augmentée de 10 % entraîne une baisse de 20 % de la fréquentation et une fréquence augmentée de 10 % une hausse de 7 % de la fréquentation.

Dans leur ouvrage « des omnibus au TER » (La Vie du Rail, 2002), Pierre-Henri Emangard, Bernard Collardey et Pierre Zembri citent des pertes de clientèle du transport public de 37 % (en moyenne sur 20 lignes) lors des transferts des années 1970.

Dans son ouvrage « Rail et aménagement du territoire » (Edisud, 1995), Jean-François Troin confirme cette tendance mais signale le cas, très particulier semble-t-il, de la ligne Bort-les-Orques - Neussargues, dont la fermeture en 1990 a entraîné un doublement de la clientèle, certes marginale avant la fermeture, la desserte des bourgs étant mieux assurée par des arrêts dans les centres que dans les gares situées à l'écart des agglomérations sur une ligne sinueuse aux performances par ailleurs très limitées.

En 2007, le rapport Gratadour (FNAUT Infos 257) a chiffré à 30 % la perte de clientèle du transport public qui suit un transfert sur route.

En 2009, la Direction Générale du Trésor et de la Politique Économique a analysé les politiques de 4 Régions (Midi-Pyrénées, Auvergne, Basse-Normandie, Lorraine). Elle a chiffré la baisse de clientèle à environ 30 %. La DGTPÉ suggère que la fréquence du car ou taxi de substitution soit portée à 20 services par jour pour compenser la perte de confort et maintenir le niveau de la clientèle. Une baisse des tarifs et une hausse du nombre des points d'arrêt ont été envisagées.

Enfin, dans le cadre d'un bilan socio-économique des politiques publiques relatives aux trains TET et aux liaisons aériennes d'aménagement du territoire (janvier 2014), la Commission des Comptes Transport de la Nation estime qu'en cas de remplacement du train par l'autocar, 36 % des voyageurs se reportent sur la voiture, 25 % sur le TER, 11 % sur le TGV, 5 % sur l'avion, et 23 % ne se déplacent plus.

La méthodologie de l'expertise

L'objectif de l'expertise

Lors du transfert sur route d'un service ferroviaire, une partie de la clientèle se reporte sur le car, une autre partie se reporte sur la voiture en solo ou sur le covoiturage, voire renonce à se déplacer. L'objectif était de mesurer la variation de la fréquentation du transport public après fermeture de la ligne et d'*isoler l'effet « modal »*, *imputable au seul passage de l'autorail à l'autocar*, en excluant l'impact des autres modifications de l'offre (fréquence, itinéraire, arrêts desservis, temps de parcours, voire tarification). Il faut raisonner toutes choses égales par ailleurs, c'est la difficulté majeure de l'expertise.

Il s'agit donc d'une recherche originale, la plupart des travaux réalisés en France portant sur le report modal de la voiture individuelle directement sur le transport collectif.

Les difficultés méthodologiques

La collecte d'informations, difficile, a porté sur l'offre de transport ferroviaire et routier (fréquence, durée du parcours, finesse de la desserte, tarification), et sur la fréquentation.

Des recherches ont été effectuées dans les archives des collectivités et de la SNCF ; des entretiens avec des acteurs concernés ont été menés, en particulier avec des associations d'usagers.

1 - Certaines fiches horaires ne sont plus disponibles aujourd'hui.

2 - Les données relatives à la fréquentation sont difficiles à obtenir des opérateurs et/ou de l'autorité organisatrice. Les données obtenues concernent généralement toute la ligne, même si elle n'a été fermée que sur un tronçon. Il arrive que les données annuelles recouvrent une période avec autorail et une période avec autocar.

3 - Lors d'une réouverture de ligne, certains services peuvent être assurés par train, d'autres par car.

4 - Train et car peuvent avoir un itinéraire et des arrêts différents.

5 - L'offre de transport n'est pas restée inchangée lors du transfert sur route. Le car peut être plus fréquent que l'autorail. Inversement, il est en général plus lent que le train, surtout s'il dessert à la fois les centres des bourgs et les gares, souvent excentrées.

6 - D'autres paramètres ont pu varier : prix des carburants, habitat et activités au voisinage des gares, consistance des infrastructures routières.

Un exemple : Tours-Chinon

La ligne a été fermée le 28 septembre 1980 sur la seule section Chinon-Ballan (40 km), le rapport dépenses/recettes

étant jugé trop élevé : 6,2 (ramené à 3,9 après le transfert sur route). Elle a été rouverte le 4 janvier 1982 sur décision du ministre Charles Fiterman, suite aux pressions (usagers, élus et FNAUT).

Les statistiques de fréquentation portent sur 1979, année intégralement « ferroviaire », 1980 et 1981, année intégralement « routière ».

Les données relatives à la section Ballan-Tours (9 km) ont été éliminées car l'exploitation ferroviaire a subsisté pour permettre aux voyageurs d'éviter les embouteillages à l'entrée de l'agglomération tourangelle.

La fréquentation F de l'autorail Chinon-Ballan en 1979 a été de 3,08 millions de voyageurs.km (MVK), et celle du car en 1981, sur la même section, de 2,35 MVK, soit **une baisse de 29 %**.

Il s'agit alors d'estimer la baisse de fréquentation *si l'offre n'avait pas été modifiée au moment de la fermeture*.

Entre l'hiver 1979 et l'hiver 1981, l'offre O a augmenté en moyenne de 67 %, passant de 3 allers-retours (AR) à 2 AR express (ne desservant qu'Azay-le-Rideau) et 3 AR omnibus desservant toutes les communes traversées les jours ouvrables.

Inversement le temps de parcours moyen de gare à gare est passé de 66 min en train à 88 min en autocar, soit une augmentation de **33 %**. Mais ce qui compte pour le voyageur est en fait *la durée porte-à-porte généralisée du déplacement*. Cette durée généralisée D est la somme de trois composantes :

- la durée du trajet gare-à-gare (+ 33 %), donnée par les fiches horaires ; elle comprend le temps d'attente à Ballan (10 min lorsqu'on passe du car au train, 5 min quand on passe du train au car) ;

- la durée totale des parcours terminaux, inchangée lors du transfert (14 min : 7 min entre le domicile et la gare de dé-

part, 2 min de marge pour ne pas rater le train ou le car, 5 min entre la gare d'arrivée et le lieu d'activité) ;

- et un équivalent de la pénibilité liée à la rupture de charge, évalué à 10 minutes (en plus du temps d'attente à Ballan, déjà compris dans la durée du trajet de bout-en-bout).

Lors du transfert sur route, la durée généralisée D est finalement passée de 80 min à 112, soit une hausse de **40 %**.

L'évaluation de l'effet modal

Selon le ministère des Transports, l'élasticité de la fréquentation F à l'offre O est de $a = +0,9$: si on augmente la fréquence de 10 %, la clientèle augmente de 9 %.

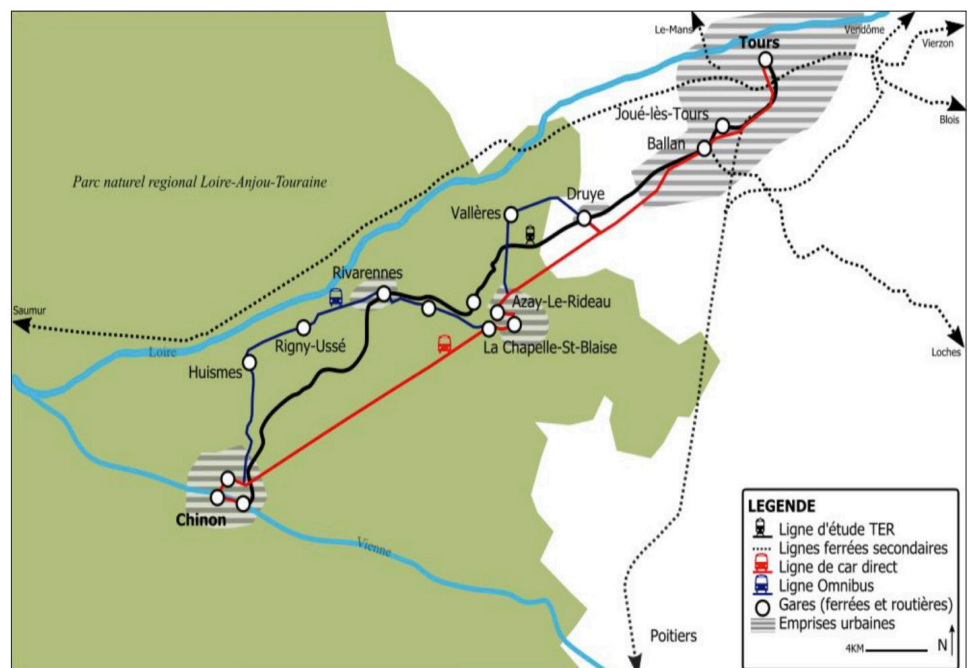
L'élasticité de F à la durée généralisée D a été supposée égale à $b = -0,9$: si la durée généralisée augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %.

L'élasticité au prix est égale à $c = -0,9$: si le prix augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %. Dans le cas présent, la tarification n'a pas varié.

La variation relative de fréquentation due à la variation de l'offre est donc : $dF/F = +0,9 \times 67\% = +60\%$, la variation relative due à la variation de la durée généralisée est : $dF/F = -0,9 \times 40\% = -36\%$. L'effet modal X, différence entre la variation brute de la fréquentation et sa variation corrigée, est donné par la formule :

$1 + dF/F = (1 + a dO/O) (1 + b dD/D) + X$
d'où : $X = -31\%$.

Si la fréquentation a baissé de 29 % grâce à l'augmentation de la fréquence, l'effet purement modal est un peu supérieur : le seul passage de l'autorail au car, à fréquence et temps de parcours identiques, aurait mené à une perte de clientèle de 31 %. Ici la différence est faible mais, dans d'autres cas, elle est bien plus importante.



Les résultats de l'expertise

Fermetures et réouvertures

Les variations de fréquentation du TER suite à un transfert rail/route ou route/rail et l'évolution de l'offre de transport ont été étudiées dans 12 situations très variées :

- 5 fermetures définitives (avec remplacement pérenne des services ferroviaires par des services routiers) : *Avallon-Autun, Digne-les-Bains - Saint-Auban, Clermont-Ferrand - Limoges, Vittel-Contrexéville, Alès-Bessèges* ;
- 4 fermetures temporaires pour travaux (il s'agit de fermetures d'une durée suffisante pour que les voyageurs adaptent leur comportement de manière rationnelle à l'offre de substitution proposée) : *Cannes-Grasse, Aix-en-Provence - Marseille, Nantes-Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie* ;
- 3 fermetures suivies de réouvertures : *Tours-Chinon, Avignon-Carpentras, Mulhouse-Chalempé-(Freiburg)*.

Recherche de l'effet modal

Le travail d'analyse des experts a été délicat et, dans plusieurs cas, aucun chiffrage du malus car ou du bonus train n'a pu être obtenu car les données fournies par la collectivité organisatrice ou l'exploitant des services étaient incomplètes ou manquaient de fiabilité.

Comme cela a été observé sur le cas d'Avignon-Carpentras, la montée en charge de la clientèle du train en cas de réouverture de ligne peut être lente (+ 64 % en deux ans).

Compte tenu de ces difficultés, les valeurs obtenues pour l'effet modal doivent être prises avec prudence, mais leur ordre de grandeur est significatif.

Le modèle décrit page 3 a été utilisé pour évaluer l'effet modal (malus autocar ou bonus train), c'est-à-dire la réaction des usagers, en cas de fermeture ou de réouverture de ligne, face au changement de véhicule.

Le malus autocar

En cas de transfert définitif ou temporaire sur route d'un service ferroviaire (tableau ci-dessous), entre 25 et 51 % de la clientèle ferroviaire retourne à la voiture toutes choses égales par ailleurs (fréquence, durée du trajet, itinéraire et temps d'accès, tarification). Sur l'échantillon considéré, **le malus autocar est**

donc compris, en gros, entre 25 et 50 %, il est de 37 % en moyenne sur les 5 situations examinées et exploitables.

A noter qu'un léger gain de clientèle, + 7 %, a été observé lors de la fermeture d'Autun-Avallon, mais les experts ont considéré que ce cas n'était pas significatif car l'offre tant ferroviaire (avant la fermeture) que routière (après) était très faible.

Le bonus train

Dans le cas inverse d'une réouverture de ligne ferroviaire, la clientèle du transport public augmente de 27 à 83 % toutes choses égales par ailleurs sur l'échantillon considéré ; **le bonus train est donc, en gros, compris entre 30 et 80 %, il est de 65 % en moyenne** sur les 6 réouvertures considérées.

Commentaires

La variation de la fréquentation à la réouverture d'une ligne est plus forte qu'à sa fermeture. Cette particularité s'explique en partie mathématiquement. Lorsqu'on passe de 200 voyageurs à 100, la baisse de fréquentation est de 50 %, mais lorsqu'on passe de 100 voyageurs à 200, la hausse est de 100 %. Ce doublement du pourcentage s'applique à une fréquentation réduite de moitié, il ne traduit en fait qu'une récupération de la clientèle de départ, sans plus.

Le modèle ne tient compte ni de l'évolution de la population desservie, ni de l'apparition de nouveaux modes de transport (covoiturage, création de nouvelles voiries), ni des prix relatifs des modes en concurrence (variation du prix des carburants automobiles). Il tient compte seulement de la fréquence des services, de la durée généralisée des trajets et d'une éventuelle variation de la tarification du transport collectif.

Lors de la réouverture de Tours-Chinon, la hausse de la fréquentation a été très inférieure à la moyenne ; cela peut s'expliquer par l'absence d'amélioration de la voie, donc des performances et de l'attractivité du train, contrairement aux cas de fermeture temporaire pour travaux de modernisation de la ligne.

L'impact des fermetures sur le comportement de la clientèle semble se renforcer au cours des années. Il est cependant plus

faible que la moyenne si la fermeture est temporaire : l'usager semble « prendre son mal en patience » et revient vite au train à la réouverture.

Dans certains cas, les experts ont pu vérifier que la clientèle scolaire, captive du transport collectif, lui reste fidèle. Si cette clientèle scolaire est exclue, ils ont observé que **le bonus train est plus élevé que la moyenne pour les clientèles domicile-travail et occasionnelle**.

En Allemagne (encadré ci-dessous), le bonus train observé lors des premières réouvertures de lignes était faible, mais les réouvertures suivantes ont eu un succès considérable, y compris dans des zones rurales.

La préférence des voyageurs réguliers ou occasionnels pour le train s'explique aisément :

- le car est certes plus souple que le train, son itinéraire pouvant se rapprocher des zones urbanisées ;
- mais le train offre plus de confort (accessibilité, roulement, bruit intérieur, espace disponible à bord, transport des bagages, toilettes), il est plus rapide, plus sûr, plus fiable du fait qu'il dispose d'une infrastructure dédiée et dessert le centre des villes terminales.

En Allemagne

Le rapport Berschin, publié en 1998, a évalué à 30 % le bonus-train en cas de réouverture de ligne, le rapport Zöllner (2002) à 35-45 %.

Les réouvertures de lignes **en zones urbanisées** ont été des succès spectaculaires, la fréquentation du transport public a explosé.

Taunusbahn (1993) : de 1 500 à 11 000 voyageurs/jour (+ 633 %) ;

Schönbuchbahn (1996) : de 2 000 à 10 000 voyageurs/jour (+ 400 %) ;

Regiobahn (1998) : de 512 à 23 100 voyageurs/jour (+ 4 412 %) ;

Heidekrautbahn (2005) : de 1 884 à 4 417 voyageurs/jour (+ 134 %).

La même observation a été faite lors de la réouverture de **lignes rurales**.

Usedomer Bäderbahn (1995) : de 700 à 8 770 voyageurs/jour (+ 1 150 %).

Tschopautalbahn (2004) : de 660 à 1 310 voyageurs/jour (+ 99 %).

Extrait d'une recherche de Mathias Cureau et Andreas Wettig

Lignes	Fermeture	Clientèle	Fréquence	Durée	Malus	Ré/Ouverture	Clientèle	Fréquence	Durée	Bonus
Tours - Chinon	1979	-29%	67%	40%	-31%	1982	27%	-30%	-40%	27%
Avignon - Carpentras						2015	62%	10%	-14%	76%
Nantes - Saint Gilles	2014	-63%	0%	27%	-51%	2015	138%	0%	-38%	77%
Nantes - Pornic	2014	-58%	-3%	40%	-33%	2015	144%	0%	-37%	83%
Cannes - Grasse	2016	-52%	0%	17%	-43%	2017	129%	-15%	-15%	61%
Aix - Marseille	2007	-14%	96%	42%	-25%	2010	87%	-16%	-36%	65%
Avallon - Autun	2011	-74%	-83%	2%	+7%					

Les conclusions de la FNAUT

Contrairement à ce qu'affirment la Cour des comptes, le ministère de l'Economie, Jean-Cyril Spinetta ou la direction de la SNCF, il est souhaitable de jouer plus systématiquement la carte du train et non de chercher à se débarrasser des « petites lignes » sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car.

Les résultats du cabinet Trans-Missions confirment la très nette préférence du public pour le mode ferroviaire : une préférence du même ordre de grandeur a déjà observée en France pour la desserte urbaine (le bonus moyen du tramway est d'environ 131 %, le bonus moyen du BHNS n'est que de 34 %) (FNAUT Infos 265). En Suisse, en Allemagne, en Italie du Nord, en Ecosse, la desserte ferroviaire des petites villes et même des zones rurales connaît un grand succès (FNAUT Infos 270).

Le train reste pertinent

Les résultats de Trans-Missions justifient aussi l'intérêt que la FNAUT porte au train : si un territoire est irrigué par une voie ferrée, une desserte ferroviaire doit être privilégiée car elle peut capter une clientèle plus large qu'une desserte routière. Le maintien des services ferroviaires et les réouvertures de lignes périurbaines et interrégionales sélectionnées par la FNAUT sont donc rationnels. Bien entendu, si le territoire est dépourvu de voie ferrée, c'est une desserte routière attractive qui doit être développée, seule sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270) ou, pour les trafics plus modestes et les trajets plus courts, en complément du train.

Remarque sur le malus autocar

Le malus autocar serait sans doute plus élevé que déterminé lors de l'expertise de Trans-Missions :

- si on étudiait des lignes de grande longueur, le train étant d'autant plus regretté que le parcours est long ;
- si on étudiait des fermetures de lignes exploitées dans de bonnes conditions (horaires adaptés aux besoins, fréquence élevée...) ;
- si on mesurait la clientèle du car longtemps après le transfert sur route, la désaffection des voyageurs pouvant même s'accroître au cours du temps et entraîner la marginalisation, puis la disparition, du car de substitution (à l'inverse, les réouvertures de lignes effectuées dans de bonnes conditions sont irréversibles).

Quant à la hausse de fréquentation en cas de réouverture, elle serait certainement plus élevée si la réouverture s'accompagnait d'une modernisation de la voie autorisant des vitesses plus élevées, ce qui n'a pas été fait en 1982 sur la ligne Tours-Chinon.

Coûts externes

Les résultats de Trans-Missions confirment par ailleurs que le bilan énergétique et environnemental, par voyageur.km, d'un transfert sur route est généralement négatif dès que le train est rempli d'une douzaine de voyageurs (FNAUT Infos 212), contrairement à une idée reçue : le car consomme moins de carburant et émet moins de CO₂ que le train diesel, mais il suffit qu'un petit nombre de voyageurs reprennent la voiture pour que le bilan énergétique de l'opération soit négatif.

Plus généralement, il serait utile de faire un bilan des coûts externes lors d'un transfert sur route : augmentation de l'insécurité routière, de la congestion des voiries, du temps perdu dans les embouteillages aux entrées de villes... (souvent des lignes sont fermées alors que la voirie parallèle est encombrée de voitures et de camions).

Comment transférer sur route ?

La FNAUT n'est pas dogmatique, elle n'exclut pas que des transferts sur route soient économiquement justifiés dans des cas exceptionnels (mais pas avant d'avoir joué à fond la carte du train pour tester sa pertinence).

Il faut tenir compte, dans l'évaluation du coût d'une desserte ferroviaire, de la possibilité d'augmenter les recettes voyageurs (par exemple en modifiant la position des arrêts pour les rapprocher des zones urbanisées) et de la compléter par une desserte fret.

En gros, pour annuler la perte de clientèle lors d'un transfert sur route, il faut augmenter la fréquence d'environ 50 % (et même davantage car il faut aussi compenser l'augmentation de la durée du trajet).

Il faut en tenir compte quand on compare les bilans financiers d'une desserte ferroviaire et d'une desserte routière sur un même itinéraire. Il faut aussi s'interroger sur la faible capacité de l'autocar, qui oblige à de coûteux doublages lors des pointes quotidiennes ou hebdomadaires.

Conclusion

Chercher à se débarrasser des « petites lignes », sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car, est une démarche très contestable. Il faut au contraire jouer plus systématiquement la carte du train comme on sait le faire en Allemagne, en Suisse ou en Italie du nord :

- le trafic ferroviaire actuel n'est pas représentatif du trafic potentiel tant l'offre sur les petites lignes est médiocre et souvent squelettique ;
 - la clientèle répond favorablement à une augmentation de l'offre (entre 2002 et 2016, la fréquentation des TER a augmenté de 44 % pour une offre de transport augmentée de 26 % ; le nombre moyen de voyageurs par train est passé de 67 à 78 contre 80 en Allemagne) ;
 - les coûts fixes du rail sont élevés, mais le coût marginal de renforcement de l'offre est faible puisque les installations fixes, le matériel roulant et le personnel sont déjà mobilisés ;
 - les coûts d'exploitation par la SNCF sont excessifs (23,5 € par train.km en 2016 contre 15 € en Allemagne) ; ils sont deux fois plus élevés qu'en 2002 (ils sont passés de 2 Md€ à 4 Md€), la contribution publique actuelle est de 75 % ;
 - l'exploitation prochaine des petites lignes en délégation de service public (DSP) par des opérateurs autres que la SNCF pourra faciliter leur pérennisation en réduisant les coûts d'exploitation et en attirant une clientèle nouvelle par des innovations commerciales ;
 - le train a un rôle structurant plus fort que celui du car, de même qu'en ville le tramway a un rôle structurant plus fort que celui du bus ;
 - il facilite la fixation de la population dans les villes moyennes et petites, et même dans les zones rurales autour des gares, ce qui compense les effets d'une métropolisation devenue excessive.
- Le réseau ferré français est encore bien maillé, il est donc pertinent d'utiliser au maximum cette infrastructure existante dont la remise à niveau est possible à un coût très acceptable pour la collectivité.

D'autres transferts sur route

La FNAUT a étudié sommairement d'autres fermetures de lignes ferroviaires. Lors du transfert sur route définitif de la ligne Châlons-en-Champagne - Verdun en 2013, 4 trains dans chaque sens ont été remplacés par 5 cars, le temps de parcours est passé de 1h20 à 1h50 de gare à gare, la fréquentation a diminué de moitié, d'où un effet modal voisin de 50 %. Pour la ligne Epinal - Saint-Dié qui vient de fermer, la durée du trajet de bout en bout passe de 1h05 à 1h35 (+ 46 %)... Sans compter les aléas de la circulation. Pour la ligne Montluçon-Usel, fermée en 2008, l'effet modal est d'environ 65 %. Sur la ligne Saint-Etienne - Clermont, l'autocar de substitution est très lent et pratiquement vide.

