

22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT – Annecy, du 1<sup>er</sup> au 3 octobre 2021

## **Tickets verts, tickets rouges, coups de chapeau et amendes**

### **Tickets verts**

L'attribution des Tickets verts et rouges a été l'occasion de mettre en relief des initiatives locales peu connues montrant qu'une collectivité locale peut agir efficacement, ou non, contre le réchauffement climatique.

La FNAUT a en préalable salué **trois études bien argumentées** qui ont fait progresser les connaissances et conforté les thèses de la FNAUT :

- une étude du CEREMA (Mathieu Chassignet) sur le succès de la limitation à 80 km/h de la vitesse sur les routes départementales ;
- une étude du CEREMA (Bruno Meignien) sur la gestion des « petites lignes ferroviaires » ;
- enfin une étude de la Direction Générale du Trésor, administration rattachée au ministère de l'Economie, des Finances et de la relance, sur les coûts externes de la route (résumé à paraître dans FNAUT Infos).

Un ticket vert Accessibilité a été attribué à **l'agglomération du Grand Dax** pour l'accessibilité de son réseau d'autobus (quais, gare et parkings sont accessibles à tous les usagers).

Un ticket vert Aménagement urbain a été attribué à la **métropole de Nantes** pour sa zone à trafic limité créée en 2012, qui s'appuie sur les zones piétonnes riveraines et a considérablement facilité la circulation des transports publics.

Un ticket vert Fret ferroviaire a été attribué à la **Région Centre-Val de Loire** pour ses efforts en faveur des lignes capillaires fret (ces lignes sont utilisées par environ 20 % du trafic ferroviaire fret national).

Un ticket vert Autocar a été attribué au **Conseil Régional d'Occitanie** et au **Conseil Départemental des Pyrénées Orientales** pour l'ouverture de nouvelles lignes d'autocars transfrontaliers dans l'espace catalan.

### **Coups de chapeau**

Plusieurs « coups de chapeau » ont par ailleurs été donnés par les congressistes.

La **SNCF** pour la création d'abonnements adaptés au télétravail.

La **Région PACA** pour la réouverture rapide de la ligne Breil-Tende (vallée de la Roya) sérieusement détériorée par les intempéries (la réouverture est intervenue avant même celle de la route !).

La **Métropole de Strasbourg** pour son transport à la demande récemment mis en service et qui assure à toutes les communes de la deuxième couronne un service de 5 h à minuit.

Les efforts de la **Région Occitanie** en faveur des « petites lignes » ferroviaires (projets de réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône, Alès-Bessèges, Bayonne-Saint Jean Pied de Port).

## Tickets rouges

La FNAUT estime que la mode de la gratuité totale, instaurée dans plusieurs grandes et petites villes françaises, ne doit concerner que ceux qui en ont réellement besoin ; elle a décerné à l'ensemble des villes « gratuites » un ticket rouge :

- la hausse de fréquentation ne doit pas faire illusion, la fréquentation initiale est généralement très faible ;
- moins de 2 % des automobilistes sont attirés par la gratuité ; ce qui attire l'automobiliste, c'est la qualité de service du transport collectif ;
- la gratuité implique un risque de paupérisation du transport collectif (ainsi Bologne a abandonné la gratuité pour pouvoir investir) ;
- l'instauration de la gratuité est une décision irresponsable et démagogique qui risque de remettre en cause le versement mobilité des entreprises ;
- inversement, l'agglomération de Lyon, qui continue à investir, détient un triple record (hors Ile-de-France) : les meilleurs transports publics, les tarifs les plus élevés, et la fréquentation la plus élevée (350 voyages par an et par habitant).

La FNAUT dénonce aussi **la mode du BHNS partiel**, certes moins coûteux à court terme que le tramway mais trois fois moins ambitieux en nombre potentiel de voyageurs et plus coûteux à long terme par voyageur transporté que le tramway (FNAUT Infos 265, 277). De plus le BHNS partiel est souvent réalisé sans progrès décisifs en vitesse commerciale des bus.

En matière de TCSP, il faut penser à long terme.

La FNAUT regrette que le **Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle** (de densité moyenne très faible : 654 habitants/km<sup>2</sup>) ait écarté son projet de tramway alors qu'il aurait permis de densifier et de structurer l'urbanisation malgré la dispersion des villes-centres Lens, Liévin, Hénin-Carvin, Béthune, Bruay-en-Artois.

Le choix du BHNS est par ailleurs irrationnel pour desservir les zones périurbaines et rurales sur d'anciennes lignes ferroviaires (Lyon-Trévoux, Digne - Saint-Auban).

## Amendes

Deux « Amendes ferroviaires » ont été attribués par la FNAUT.

Une première amende a été attribuée à la **Région Bourgogne-Franche-Comté** pour sa décision de privilégier le train à hydrogène, une solution plus coûteuse que l'électrification de la ligne Laroche-Migennes - Auxerre et qui implique le maintien d'une correspondance (en Grande-Bretagne une étude des exploitants a montré qu'il était préférable de poursuivre l'électrification du réseau). La FNAUT précise qu'elle n'est pas hostile au progrès technique mais que celui-ci doit servir en priorité les usagers.

Une deuxième amende a été attribuée à la SNCF qui, pour des raisons budgétaires et sans vision à moyen terme, et alors que des solutions non pénalisantes pour les voyageurs étaient envisageables, ferme ses guichets (par exemple à Versailles, 90 000 habitants) et ses petites gares. Cette politique va à l'encontre du besoin de sécurité souvent manifesté par les voyageurs et rend plus difficile l'acquisition des titres de transport.

Parallèlement, la SNCF fait de gros efforts pour faire revenir la clientèle vers le train en simplifiant la tarification et en diminuant son coût. Mais elle poursuit sa politique de diminution de la présence humaine dans les gares et de fermeture des guichets : ces deux aspects de la stratégie de la SNCF sont contradictoires.