

RAIL – AVENIR

En partenariat avec le P.N.R.



- A.G. du 01 décembre 2018

LA MOBILITE

EN MEUSE, EN ARGONNE
ET
AILLEURS

L'objectif de cette synthèse rapide est d'initier un débat, elle se développera en deux étapes:

- **La mobilité**: réflexion rapide sur sa définition, sa diversification et les enjeux qu'elle sous-tend, ainsi que quelques exemples.
- **La défense du train**: on doit pouvoir sauver nos TER. Description succincte des propositions.



Synthèse sur la mobilité: définition et enjeux

$$\text{Mobilité} = \text{Transport} + \text{Déplacement} + \text{Accessibilité}$$

La mobilité durable consiste à assurer l'accessibilité aux territoires et satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures...

Cette réflexion est au cœur de nos préoccupations: comment faciliter les interactions entre les différents modes de transport...

Alors que tout est focalisé sur la voiture!



L'importance de la « mobilité »:

1 Français sur 4 a refusé une offre d'emploi ou de formation faute de solution de transport. (source : sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive du 18 janvier 2017).

En 2015, **928 milliards** de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 738 milliards en véhicule individuel, 105 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion (source : Chiffres-clés du transport- édition 2017).

25%, c'est la part du coût des transports publics acquittés par les usagers. (source : Commission des comptes de transport de la Nation 2016).

1 tiers des émissions globales, le secteur des transports est le premier émetteur de dioxyde de carbone (CO₂) en France. (source : Chiffres-clés du transport- édition 2017).

Plus de la moitié du transport collectif de proximité (hors transport scolaire et de personnel) est réalisé en Île-de-France, qui rassemble 19% de la population métropolitaine et 20,5% de la population active métropolitaine. (source : Chiffres-clés du transport- édition 2017).

1,06 passager, c'est le taux d'occupation moyen d'un véhicule en milieu urbain.

Réflexion sur le plan national: « les assises pour la mobilité »

(2017) https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1461/04_v3-lbv-10-12_-_mobilites_intermodales_theme_4_pour_bat930b.pdf?token=2cCHvmzi

Quelques propositions qui ne doivent plus être des « incantations »:

Fractures sociales et territoriales – des mobilités plus solidaires: réduire les fractures sociales et l'assignation à résidence, pour faire de la mobilité physique un moteur de la mobilité sociale *et le développement de nos bassins de vie.*

Intermodalité – Des mobilités cohérentes et complémentaires: mieux articuler toutes les offres (et ne pas les opposer!) pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel. *Vaste défis quand on observe l'état de nos services publics, en particulier les transports!!*

Sécurité et sûreté – Des mobilités plus sûres: réduire les accidents et les risques liés aux mobilités. *Le train est particulièrement sûr et devrait être ponctuel et efficace!*

Gouvernance et financement – Des mobilités plus soutenables: équilibrer les modèles économiques (*les « gilets jaunes » apprécieront!*), dégager des ressources financières (*lesquelles? Pour ne pas pénaliser l'usager*) à la hauteur des besoins et rendre la gouvernance plus efficace.

Environnement - Des mobilités plus propres: réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements. *Les gros bateaux et les avions polluent plus que tout autre mode!!*

Numériques – Des mobilités plus connectées: accélérer la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité. *Certes et important, mais est-ce la priorité face aux énormes défis occasionnés par la rénovation structurelle de nos TC?.*

Classe de distance	Choix de mobilités	Territoires les plus impactés	AOT/AOM
100 à 1 000 km	Large (avion, TGV, train, autoroute, route, intercités, covoiturage)		État
10 à 100 km		Rural et franges urbaines	Dispersé
0 à 10 km	Large (marche, vélo, voiture, bus)		Commune

Les différents modes à inter-connecter et à privilégier:

- La marche
- Le vélo

Ils doivent représenter une part modale importante en ville... mais pas seulement!

En 2030: la marche 25% des déplacements, le vélo 12,5%... (voire plus!)

Cela suppose des investissements: voies vertes, pistes cyclables, etc...

Les trajets doivent donc s'effectuer en toute sécurité.

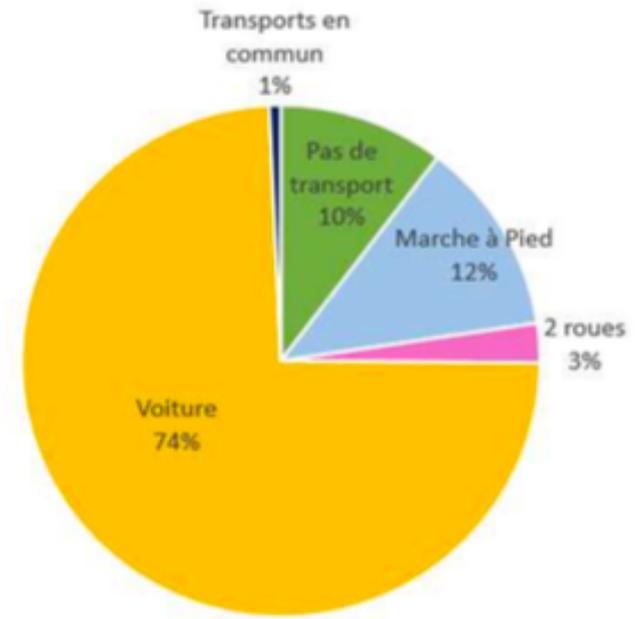
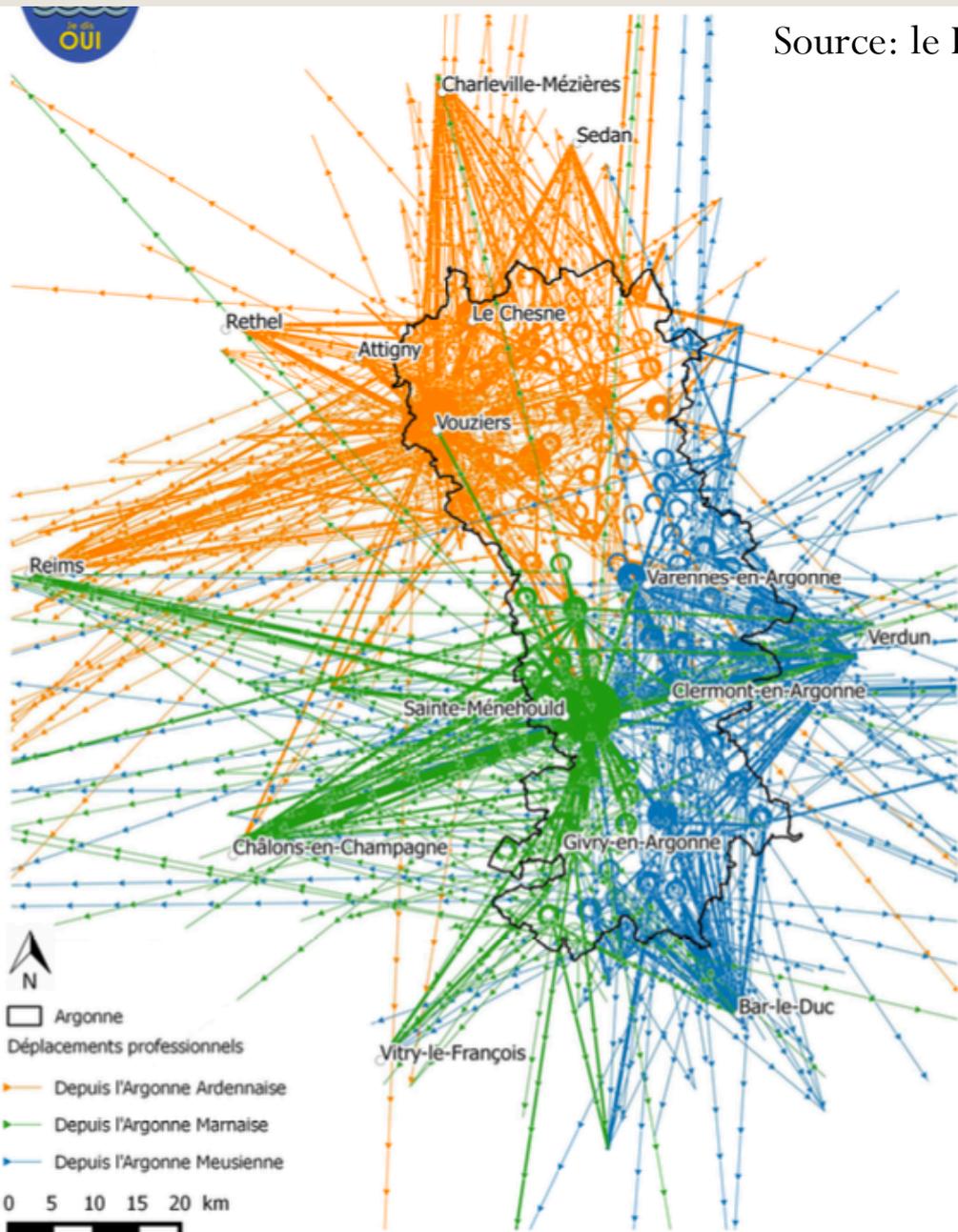
Ces 2 modes augmentent l'aire de pertinence des TC (vélos dans le train).

Le vélo ne prolonge pas seulement les « déplacements-travail » (V → T → V → Travail), mais également pour le tourisme (V → T → V Tourisme).

- **La voiture accompagnée** (le covoiturage): il permet de diminuer le nombre de voitures sur la route
Il suppose le développement des aires d'échange.
- **Le bus ou le car**: Il doit venir en complément du train (et non le remplacer), par exemple aux heures de pointe (l'enjeu est que les trains soient pleins... voir ci-après « pollution »)...
- **Le train** (TER et TGV): comment régénérer ce mode de transport?...

Réflexion de l'association: le bus, la voiture ne doivent pas se substituer au train (vaste enjeu!!!)

Source: le P.N.R.



La mobilité en Argonne:

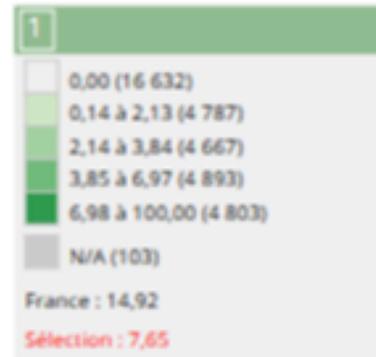
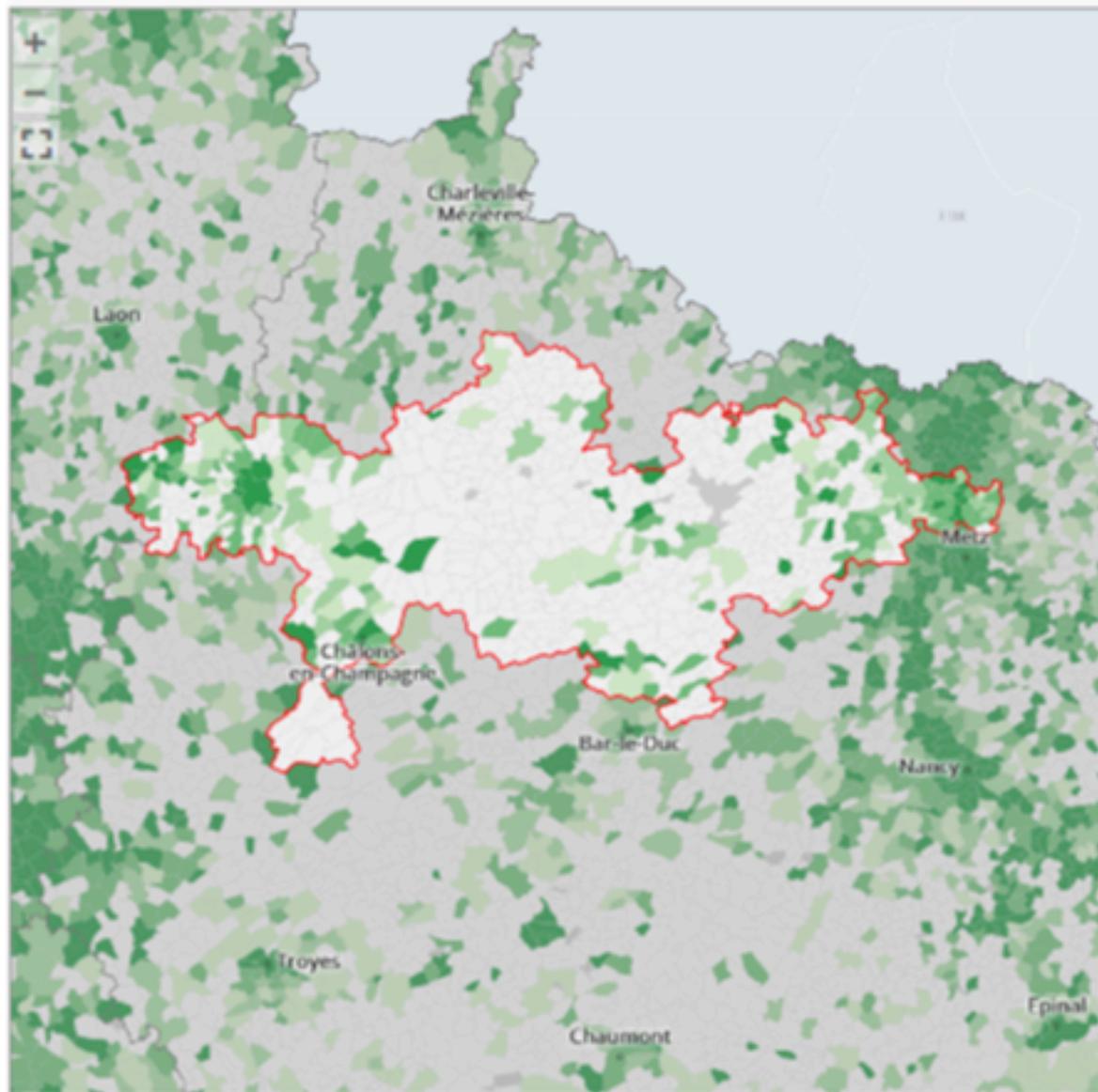
- Ci-contre: la carte qui montre l'importance des flux.
- 60% des déplacements se font vers l'extérieur.
- La carte montre les principales destinations.
- La voiture est le mode de transport privilégié: 74%.
- Voir le « fromage » ci-dessus: 74% la voiture.
- 1% les transports en commun...
- 15% la mobilité douce.

La question fondamentale est: Quelle stratégie mettre en œuvre pour essayer d'inverser ces pourcentages??

Source: Natacha du P.N.R.

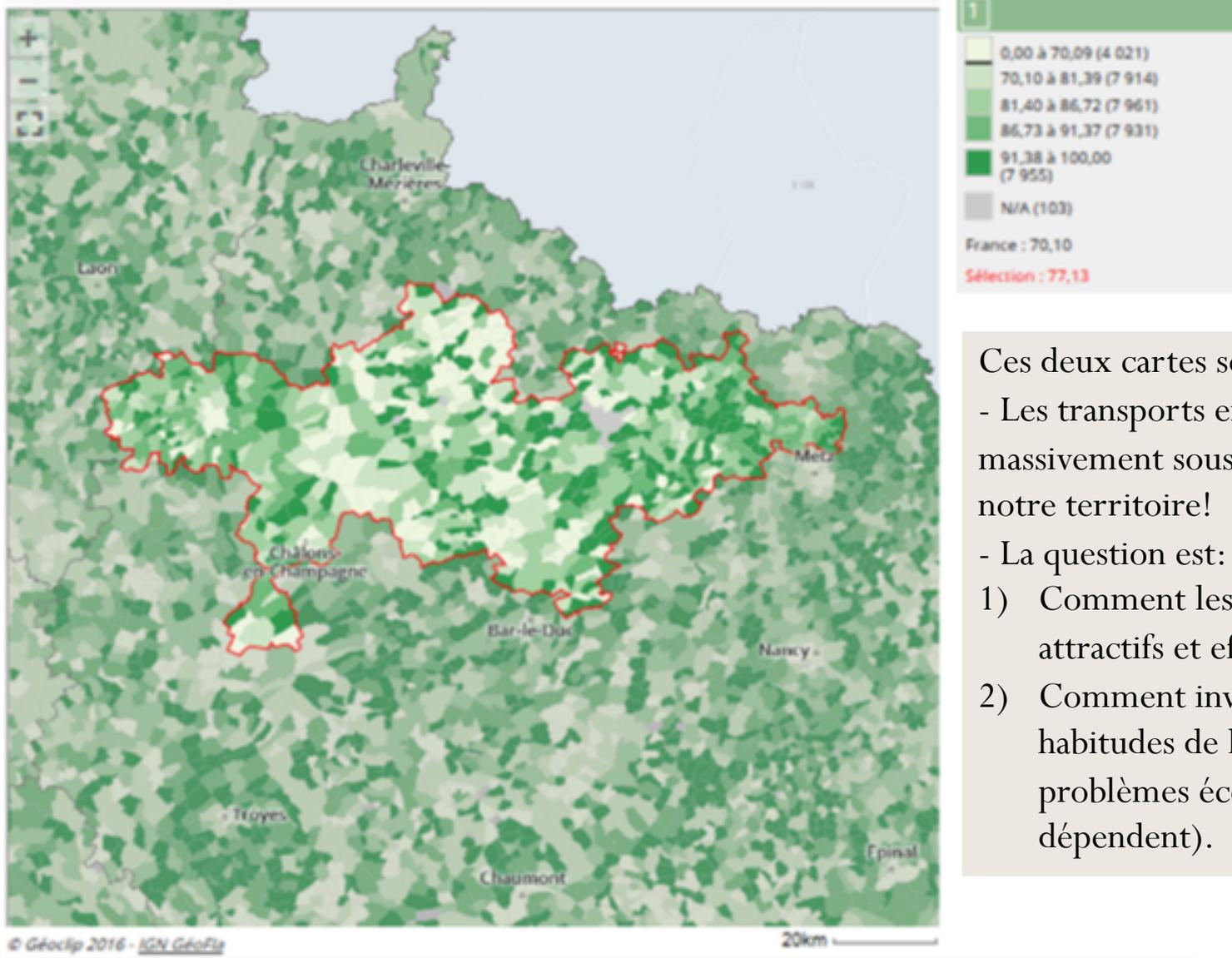
1 part de la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi et utilisant les transports en commun 2014

- Source : Insee, RP exploitation complémentaire



1 part de la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi et utilisant une voiture, camion ou fourgonnette 2014

- Source : Insee, RP exploitation complémentaire



Ces deux cartes sont claires:

- Les transports en commun sont massivement sous-utilisés sur notre territoire!

- La question est:

- 1) Comment les rendre plus attractifs et efficaces?
- 2) Comment inverser les habitudes de la population (les problèmes écologiques en dépendent).

La mobilité douce en Argonne:

- Dans le cadre touristique et sportif!...
- La grande traversée de l'Argonne (organisé par le P.N.R.)...



C'est un exemple :
La marche et le vélo sur plusieurs
jours, si l'on veut ou si l'on peut!!



Evidemment, les déplacements professionnels sont plus délicats avec ce type de mobilité...

Mais, d'autres propositions existent



Un exemple à Langres qui peut tout à fait être mis en œuvre dans nos villes (source DPLACE):



MPPL: est une association (créée en 2003),

L'association a été liquidée, mais le projet est repris par:

DEFIS: atelier de création manuel et chantier d'insertion.

SMTPL: syndicat mixte des transports du pays de Langres

DPLACE: association qui milite pour l'amélioration de l'offre des transports en pays de Langres.

Elle s'occupait et le projet va se poursuivre:

1) De l'insertion sur le problème de mobilité des personnes en insertion.

2) Elle mettait à disposition du matériel pour la mobilité de ces personnes (11 cyclos et 3 scooters), selon des modalités bien définies!...

3) Les personnes ont pu bénéficier de ce service pour:

- des missions intérimaires,
- Recherche d'emplois,
- Des formations et des contrats d'apprentissage,
- Des emplois à durée déterminée et indéterminée.

4) Autres activités prévues:

- Site de covoiturage (elle a un site internet: VITICI, <http://www.vitici.fr/fr/#>)

- Lecture simplifiée des utilisateurs sur les moyens de transport publics et privés en relation avec VITICI (conseil régional).

Pour ce qui est de la mobilité douce:

A Verdun nous ne sommes pas en reste: il y a un « Collectif pour la promotion du vélo en ville »



Ainsi que du vélo autour de
Verdun et les champs de bataille

Voir sur Internet: https://www.tourisme-meuse.com/fr/que-faire/bouger/en-velo.html#cdf_page=2

Mais: beaucoup reste à faire en ce qui concerne la mobilité dans son ensemble...

Des solutions pour les petites lignes et les TER

Sources et Propositions:

- La Vie du Rail – mai 2018,
- Ensemble pour le Rail – Fédération CGT des Cheminots
- Rail - Avenir

- Actuellement de nombreuses lignes ont été fermées ou vont l'être...
- Le transfert à la route est massif (depuis longtemps, mais il se poursuit).
- Quelles sont les causes et les conséquences de ce transfert?
- Question importante et actuelle: peut-on sauver les petites lignes et les T.E.R.?



Le rapport SPINETTA (quelques commentaires):

- *Alors que nos dirigeants ne cessent de mettre en scène leur engagement dans la lutte contre le changement climatique, aucune mesure ne transparaît dans ce rapport pour soutenir le développement du transport ferroviaire considéré comme l'un des plus écologiques!...*
- *Il préconise la fin de la SNCF comme entreprise publique!... (distorsion à la concurrence selon la commission européenne). La question centrale est de savoir si la privatisation va améliorer la qualité du service et la protection écologique. Les expériences à l'étranger montrent que rien n'est moins certain!!...*
- Il affirme qu'il faut « recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence ». Donc:
 - Fermeture des petites lignes → *les ruraux prendront les bus Macron!.. (pourquoi ces lignes ne concernent que 2% des usagers? On ne se pose pas la question au-delà de l'utilisation de la voiture).*
 - Opposition à toute nouvelle ligne TGV → *Alors que des décisions contraires semblent se prendre aujourd'hui!!*
 - Le domaine de pertinence du fret est indéniable!... *Pourquoi seulement 10% des marchandises transportées se fait par le train? (seulement 5% par « Fret SNCF »)*
 - Les trains TER semblent polluer plus que le bus!

Que dit le rapport Spinetta en ce qui concerne la pollution:

Les trains polluent-ils plus?... Oui et non!

Toutes les études montrent que c'est exact (192g.eqCO₂/voy.km contre 39g.eqCO₂/voy.km).

Mais:

1) Si la valeur du train diminue, cet argument en prend! *En d'autres termes si de nombreux trains roulaient pleins, ils remplaceraient beaucoup de bus et donc le bilan carbone global diminuerait...*

C'est surtout le fait qu'aujourd'hui les trains roulent à vide que cet argument, qui alors devient exact, est avancé systématiquement...

2) Les nouvelles rames « Coradia Liner » sont beaucoup moins polluantes.

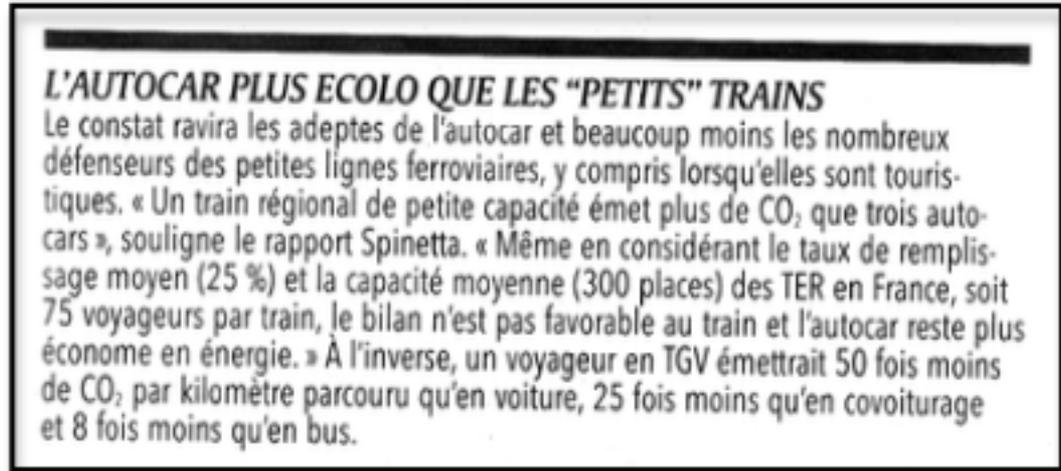
3) Si le poids du train diminue, le passage se fait non pas vers le bus mais vers la voiture (30 à 50%), ce qui fait remonter le bilan carbone...-

4) **Le train à hydrogène** (expérimenté en Allemagne) serait une bonne solution, même si, effectivement, il faudrait comptabiliser la pollution due à sa production...

5) La solution radicale est l'électrification des lignes (le TGV est le mode le moins polluant selon ces études)... Hélas, le coût financier serait prohibitif...

Mais que doit-on ne pas faire afin d'éviter la catastrophe...

Les voitures électriques et l'hyperloop sont-ils des solutions d'avenir?



Des critiques et des propositions (« Ensemble pour le fer »):



La gare de Suippes le 7 juillet 1995 : pas moins de 11 corails (tractés par des BB 72000) se croisaient dans cette gare les vendredis soirs, pleins de voyageurs et de permissionnaires.

Sur cette photo (source « Objectif Rail », n° 62, mars avril 2014) le TER 63562 Verdun – Châlons traverse la gare où le TER 63568 pour Châlons stationne (remarquez également les wagons sur les voies de débord).

Beaucoup de lignes ne sont pas entretenues depuis longtemps... Pourquoi?

- Cette carence implique des limitations de vitesse!
- Donc des augmentations des temps de parcours!
- Donc, une diminution de la clientèle (transfert vers la voiture, 30 à 50%, ou le bus)
- La SNCF ferme la ligne car non rentable... dit-elle?

Argument avancé: chaque train coûte plus cher qu'il ne rapporte!!!

Mais le RER et le Transilien sont dans la même situation et on ne trouve rien à redire!!!

Or: il y a 9200 km de lignes parcourus par des TER (hors Fret!)...
Sur ces 9200 km, 6500km sont à rénover... Coût 5 Milliards d'euros...

C'est beaucoup dit SNCF Réseau...

Mais, le seul tunnel de la ligne Lyon – Turin (contestée): 9 milliards

Il est évident qu'il faut faire des choix... mais sont-ils faits à la suite d'une évaluation convaincante et rationnel du réseau?... Rien n'est moins certain!!!

On poursuit (avec B. Meignein du CEREMA, « Vie du Rail », mai 2018, voir fichier annexe)

Les lignes sont classées « UIC 1 à 9 »:

UIC 1 ce sont les lignes qui portent le plus de tonnage, UIC 9 l'inverse... Bon outil pour fermer:

- 1) La formule lapidaire est: « pas de trafic, donc pas de potentiel, donc pas d'avenir », donc les lignes « UIC 7 à 9 » (44% du réseau) semblent être condamnées!
- 2) beaucoup peuvent être sauvées (d'autres font figure de causes perdues). Pour ceci, il est nécessaire de statuer sur ce classement et sur le potentiel de ces petites lignes ...

Par exemple:

- Rennes – Saint-Malo: 50 trains/jour dont 8 TGV: UIC 7 (petite ligne)! C'est antinomique...
- Toulouse – Colomiers: 70 TER: UIC 8! Question!!
- Rive droite du Rhône: 3 fois moins de trains, mais lourds (fret): UIC 4 (d'autres exp. dans le fichier).

Il est nécessaire (c'est un préalable):

- De mettre en place une nouvelle évaluation du réseau.
- d'améliorer l'exploitation (trains et cadencement).

Ceci avant de statuer sur l'avenir de certaines lignes...



La gare de Suippes (en 2014) quelques mois après la fermeture de la ligne 5. Le décor est bien triste dorénavant.

Cette gare, désertée par les voyageurs (le banc vide en témoigne), voit encore passer quelques trains complets de céréales provenant du silo de Valmy.



Le dernier train passant aux Islettes: gare fantôme

Les régions limitent l'offre au minimum! (ce qui fut le cas avec la Ligne 5, avec un minimum d'entretien)

Elles pensent ainsi faire des économies proportionnellement au nombre de trains supprimés!

Pourquoi?

Parce que toutes les études stratégiques sont focalisées sur le coût du km-train (1 train / 1 km)

En Allemagne:

le train-km coûte 30% moins cher que chez nous! Pourquoi?

- On considère les frais fixes et on cherche à les amortir! Comment?:
- En faisant rouler un max. de trains, en utilisant de manière intensive les actifs (infrastructure, etc.)
- C'est le 1^{er} train qui coûte cher, plus que les 15 suivants (sur une même ligne).
- Il faut donc trouver un moyen pour inciter à faire rouler des trains plutôt que l'inverse...

Or, plus il y a de trains, plus il y a de monde à l'intérieur!

Des solutions existent:

- Faire des économies d'entretien: choisir la voie sur grave-bitume (sans ballast, coût entretien quasi nul).
- Favoriser la recherche sur des rames à hydrogène (très peu polluante, voir en Allemagne).
- les coûts de maintenance de l'infrastructure peuvent être divisés par 2 ou 3 (voir ligne Carhaix-Guingamp).
- Changer les critères pour étudier les lignes (diminuer le coût moyen par l'augmentation de l'offre; nombre

Les choix faits par la SNCF, les Elus, l'Etat peuvent être grandement étudiés et améliorés!



Une rame de wagons céréales sur la VUTR de Valmy (ancienne Ligne 5)



Ci-dessus et avant: un des derniers X 73500 sur la Ligne 5 (source : « Objectif Rail », n°62, mars - avril 2014, page 19). Le 13 décembre 2013 (10 jours avant la fermeture de la ligne) l'X 73559, marque l'arrêt à Clermont-en-Argonne et aux Islettes. La gare des Islettes est reprise par un privé, tandis que celle de Clermont est abandonnée à son triste sort !...



Ste-Ménéhould du temps de sa grandeur!!

Les dossiers essentiels à consulter:



<https://www.cheminotcgt.fr/wp-content/uploads/2018/07/ENSEMBLE-POUR-LE-FER.pdf>

<https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/10/10-23-18-cpresse-1ere-conference-regionale-des-mobilites-a-tomblaine.pdf>



Source: La Vie du Rail
Demander le fichier

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

1^{ère} Conférence Régionale des Mobilités

23 octobre 2018

Tomblaine

L'association RAIL – AVENIR et le « PARC NATUREL REGIONAL »
(P.N.R.) ont produits deux films (un court et un long). Ils résument les enjeux et les propositions:

