

CONGRÈS & COLLOQUES  
2010

2010

**fnaut**

transport - consommation - environnement

Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports

**17<sup>ème</sup> Congrès**

**Nancy**  
**6-7 novembre**

ville de  
**Nancy,**

MEURTHE & MOSELLE  
CONSEIL GÉNÉRAL

La Région  
**Lorraine**



# Sommaire

<b>Introduction</b> par Jean Sivardière	p. 3
<b>Déroulement du congrès</b>	p. 4
<b>Tickets verts et tickets rouges</b>	p. 5
<b>Rapports</b>	p. 7
Analyse de la loi Grenelle 1	
Analyse de la loi Grenelle 2	
La réforme des collectivités territoriales	
<b>Schéma national des infrastructures de transport</b>	p. 10
Présentation du SNIT	
Un document trompeur, un affichage qui minimise la part de la route	
Evaluation du SNIT par la FNAUT	
<b>Motion générale du 17<sup>ème</sup> congrès</b>	p. 16
<b>Rencontre-débat avec les élus de Lorraine</b>	p. 18
<b>L'avenir du rail en Europe</b>	p. 20
Présentation du débat, par Jean-Paul Jacquot	
Le point de vue de la Deutsche Bahn, par Joachim Fried	
Le point de vue de la SNCF, par David Azéma	
Débat avec la salle	
<b>Les FNAUT régionales, état des lieux</b>	p. 27
La FNAUT Lorraine, par Claude Pierre dit Barrois	
La FNAUT Franche-Comté, par François Jeannin	
La FNAUT Pays de la Loire, par Jean-Bernard Lugadet	
La FNAUT Région Centre, par Jean-François Troin	
La FNAUT Poitou-Charentes, par Henriette Trimoulinard	
La FNAUT Bourgogne, par Jean-Paul Guigue	
En guise de conclusion, par Jean Sivardière	
<b>Les réseaux thématiques, actions en cours</b>	p. 31
Réseau TGV, par Jean-François Troin	
Réseau Corail et Auto/train, par Jean Lenoir	
Réseau TER, par Dominique Romann	
Réseau Fret, par Michel Zonca	
Réseau Déplacements urbains, par Maurice Abeille	
<b>Exposés des militants de la FNAUT</b>	p. 34
Question relatives à l'avenir de la FNAUT, par Marc Debrincat	
La protection du patrimoine ferroviaire, par Xavier Braud	
Politique des transports : trois sujets d'actualité, par Jean Lenoir	
<b>Conclusion du congrès</b> par Jean Sivardière	p. 40
<b>Revue de presse</b>	p. 41

Ce 17ème congrès, remarquablement organisé à Nancy par la FNAUT-Lorraine, a permis une nouvelle fois aux militants de la FNAUT de se retrouver dans une ambiance conviviale pour analyser la politique des transports menée par l'Etat et les collectivités territoriales, débattre avec des invités de qualité – grands élus et experts – et réfléchir à l'organisation et aux méthodes de travail de notre fédération.

Les objectifs du congrès ont été atteints : des débats de haut niveau, une cohésion interne de la FNAUT réaffirmée malgré la diversité de ses membres, des liens amicaux renforcés, des visites instructives et agréables.

S'il a débouché sur des résultats non négligeables, le Grenelle de l'environnement n'a pas donné lieu à l'avancée décisive espérée initialement. Mais il en fallait davantage pour décourager nos associations, qui restent mobilisées au service des usagers des transports et du développement soutenable. Et la remontée, sans doute inéluctable, des prix du pétrole observée depuis plusieurs mois ne peut que favoriser la prise en compte de nos propositions par les pouvoirs publics.

*Jean Sivardière, président de la FNAUT*



# Déroulement du congrès

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 17ème congrès s'est tenu à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Plus de 150 représentants de ses associations, venus de toutes les régions françaises, y compris les plus éloignées, y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, très réussie, a été prise en charge par la FNAUT-Lorraine (Claude Pierre dit Barrois et Michel Zonca) et par l'équipe du siège national de la FNAUT (Fabrice Michel et Régis Bergounhou). Elle a été facilitée par l'aide financière et matérielle décisive apportée par la Communauté urbaine de Nancy, le Conseil général de Meurthe-et-Moselle et le Conseil régional de Lorraine, ainsi que par la Ville de Nancy, qui a mis à la disposition de la FNAUT les locaux magnifiques de l'Hôtel de Ville, et dont les techniciens ont été très disponibles.

La préparation du programme et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, président de la fédération, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les participants ont pu bénéficier, à leur choix, d'une visite du centre de gestion du tramway sur pneus de Nancy (le TVR) organisée par le transporteur local (STAN), ou d'une visite, organisée par le Conseil régional de Lorraine et la SNCF, du site de la future gare TGV de Vandières (située à l'intersection de la LGV-Est et de la ligne classique Nancy-Metz, elle remplacera la gare actuelle de Louvigny, qui a été positionnée stupidement en pleine campagne, quelques kilomètres plus à l'est, sans connexion possible avec le réseau TER lorrain).

Le samedi en fin d'après-midi, les congressistes ont été reçus très cordialement à l'hôtel de Ville de Nancy par Christian Parra, premier vice-président de la Communauté urbaine, puis ils ont partagé un dîner très convivial dans le grand salon dominant la place Stanislas. A l'issue du congrès, le dimanche après-midi, une visite organisée du centre historique de Nancy leur a été proposée.

Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants. Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et sont régulièrement actualisées par son conseil national. Dans ces conditions, son congrès est donc principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les militants des associations. Les congressistes ont regretté l'absence de Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Ecologie, qui n'a pas daigné répondre à notre invitation.

## Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse des lois Grenelle 1 et 2, du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et de la réforme des collectivités territoriales, effectuée en toute indépendance vis-à-vis des partis politiques, administrations, syndicats et ONG, a été présentée par le bureau, accompagnée d'un projet de motion générale.

Soumis à l'avance aux associations et enrichis grâce aux commentaires adressés au bureau, ces textes n'ont fait l'objet d'aucune contestation et ont donc été adoptés par les congres-

sistes (voir plus loin ; le point de vue de la FNAUT sur le SNIT sera le sujet du dossier de notre prochain numéro). Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations membres et des sensibilités politiques de leurs membres.

## Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes le financement des transports collectifs et la réforme des collectivités territoriales. Ont répondu à notre invitation : André Rossinot, député-maire UMP de Nancy et président de la Communauté urbaine du Grand Nancy ; Michel Dinet, président PS du Conseil général de Meurthe-et-Moselle ; enfin Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional de la Lorraine et sénateur de la Moselle. Le débat a mis en évidence une volonté forte de collaboration entre les trois institutions.

## L'avenir du rail en Europe

Joachim Fried, directeur des Affaires Européennes de la Deutsche Bahn, et David Azéma, directeur général délégué Finances et Stratégie de la SNCF étaient, le samedi après-midi, les invités de la FNAUT pour un débat passionnant sur «l'avenir du rail en Europe», introduit et animé par Jean-Paul Jacquot, vice-président de la FNAUT. Leurs interventions remarquables ont souligné et permis de comprendre les différences entre les politiques ferroviaires allemande et française.

## Tickets verts et rouges

A l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, le congrès a par ailleurs attribué ses prix traditionnels, Tickets verts et rouges, dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politique.

## Débat sur la vie interne de la FNAUT

Lancé par un exposé de Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, l'atelier consacré aux FNAUT régionales a été l'occasion de confronter l'organisation interne et les méthodes de travail de nos fédérations régionales, et de dégager de bonnes pratiques.

L'atelier consacré aux réseaux thématiques de la FNAUT a permis aux pilotes des réseaux de présenter un bilan de leurs activités : Maurice Abeille (déplacements urbains), Jean-François Troin (TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Dominique Romann (TER) et Michel Zonca (transport du fret).

Marc Debrincat, responsable du service juridique de la FNAUT, a souligné les succès de notre fédération en tant qu'association de consommateurs et présenté ses réflexions sur son avenir. Xavier Braud a fait le point sur les actions contentieuses qu'il mène contre RFF pour la préservation des emprises ferroviaires inutilisées.

Jean Lenoir a commenté trois sujets d'actualité : la convention de service public Etat-SNCF concernant les trains Intercités, la perspective d'ouverture de lignes d'autocar express interrégionales, et les orientations actuelles (libération des tarifs, exploitation du TGV) de la SNCF, dont l'équilibre économique est aujourd'hui fragilisé.

Enfin Jean Sivardière a conclu brièvement le congrès.

# Tickets verts et tickets rouges

## Tickets verts

### La région Rhône-Alpes et la SNCF (branche Gares et Connexions)

Rhône-Alpes <sup>Région</sup>

Gares & Connexions

Pour leur démarche d'implantation de commerces et d'activités de services, privées ou associatives, dans les gares à l'intention des voyageurs, en particulier les usagers du TER. A Roanne, une ancienne consigne a été transformée en crèche, ouverte de 7h à 19h. A Vinay (38), une halle est louée à un groupement d'agriculteurs locaux : le matin, un usager peut déposer un panier vide et le récupérer le soir garni de légumes et de fruits. A Vienne, un multistore propose un espace d'information locale et de petites annonces, un prêt de parapluie, un accès WiFi, un relais colis.

La SNCF a de nombreux projets bien ciblés : point multiservices, banque, bureaux, cabinet médical ou para-médical, monnayeur, photomaton, photocopieuse, bibliothèque, office de tourisme. Elle ne cherche pas à "innover" et s'inspire avec prudence des réalisations de nos voisins suisses. Selon Sophie Boissard, «les gares suisses sont un modèle et offrent de vrais services ... sans excès, il ne s'agit pas de transformer nos gares en centres commerciaux ou de nier leurs caractéristiques architecturales».

### La coalition franco-suisse Colibri



Le 13 décembre 2009, deux allers retours quotidiens Berne-Neuchâtel-Pontarlier-Frasne avec correspondance pour Paris étaient lancés en remplacement d'un aller retour TGV Paris-Berne direct, supprimé à la même date par l'opérateur Lyria (SNCF/CFF).

En moins de six mois, une coalition de partenaires motivés a réussi une opération exemplaire. La présidente de la Région Franche-Comté, les maires de Pontarlier et Frasne, le directeur délégué TER à Besançon, côté français, et leurs homologues côté suisse (cantons de Berne, Neuchâtel et CFF) ont réussi à bâtir à partir de rien deux liaisons internationales (4 sillons sur mesure), trouver le matériel (les rames suisses Colibri), décrocher in exte-

mis de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire l'autorisation de circulation, après essais en ligne (jusqu'à la veille du lancement) : les initiés seuls peuvent prendre la réelle mesure de cet exploit. Les associations d'usagers suisse (ATE) et françaises (Transport 2000 Pontarlier, Fnaut Franche-Comté) ont pris, dès le début, leur modeste mais indispensable place dans cette réalisation.



### Coup de chapeau

Un coup de chapeau a été donné par les congressistes aux sénateurs **Louis Nègre (UMP)** et **Roland Ries (PS)**, pour leurs efforts pédagogiques courageux auprès des parlementaires pour accepter l'expérimentation du péage urbain.



## Tickets rouges

Les congressistes ont épinglé d'une part des choix rétrogrades, d'autre part des innovations mal ciblées.

### Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes



Promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un investissement irrationnel, contraire au bon sens élémentaire, surdimensionné car basé sur des prévisions de trafic fantaisistes, gaspilleur d'espace périurbain précieux et d'argent public qui manquera pour développer les alternatives à l'automobile et à l'avion.

### Didier Robert, nouveau président UMP du Conseil régional de La Réunion



Pour l'abandon du tram-train défendu par son prédécesseur Paul Vergès (PCR) au profit d'une nouvelle route littorale à 2x3 voies reliant le nord et l'ouest de l'île, d'un coût total de 1,6 milliard d'euros. Une décision d'un archaïsme navrant, à contre-courant des orientations officielles du SNIT, dont le gouvernement Fillon a été complice en acceptant un report des crédits d'Etat (435 millions d'euros), «une avancée majeure», selon M. Robert !

Le chemin de fer de La Réunion a été démantelé il y a 50 ans par l'Etat, malgré l'opposition des élus locaux. Depuis lors, le trafic routier a explosé, on dénombre aujourd'hui 400 000 véhicules dans l'île et 30 000 immatriculations nouvelles par an. La part de marché du transport collectif est d'environ 6%. La population de l'île (800 000 habitants) doit augmenter de 30% d'ici 2025 et 40% de la surface de l'île (2 500 km<sup>2</sup>) est classée en parc national. Le tram-train (40 km, 25 stations, vitesse commerciale 40 km/h), accompagné d'une politique de densification de l'habitat autour de la ligne, serait remplacé par un réseau de 2 000 autobus.

### Le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD)



Pour son choix stupide du "tramway sur pneus" Evéole, bus à guidage magnétique qui dérive du système Phileas expérimenté sans succès à Eindhoven (Pays-Bas). Alors que le tramway de Valenciennes fonctionne parfaitement, c'est le fiasco à Douai : Evéole a été mis en service avec deux ans de retard... et sans guidage.

### Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)



Pour son choix de la technique du "tramway sur pneus" pour la ligne T6 Chatillon-Vélizy-Villacoublay sous la pression de la RATP. Le système Translohr, adopté par le STIF sous la pression de la RATP, est plus coûteux que le tramway sur rails et ne disposera que d'une réserve de capacité de 10% (le trafic prévu est de 82 000 voyageurs/jour). L'utilisation du Translohr est également prévue sur la liaison T5 Saint Denis-Garges-Sarcelles (6,6 km, 30 000 voyageurs/jour).

*Qu'il s'agisse d'Evéole ou des T5-T6, la FNAUT entend dénoncer, une nouvelle fois, la manie persistante de l'innovation "pour le plaisir" au mépris des intérêts des usagers des transports et des contribuables (FNAUT Infos n°181).*

### Mauvais point

Un mauvais point a par ailleurs été attribué à **Dominique Bussereau** pour son exigence incompréhensible de suppression systématique des passages à niveau (PN) en cas de réouverture d'une voie ferrée, qui, en alourdissant les coûts, a bloqué des projets intéressants soutenus par nos associations (voir FNAUT Infos n°186 et 187). Cette exigence donne lieu à des situations paradoxales :

- lors de la modernisation en cours de la ligne Pau-Oloron, les PN sont conservés, mais lors de la réouverture d'Oloron-Bedous, ils devront être supprimés alors que ce tronçon sera le moins fréquenté des deux ;
- à Bressuire (79), comme nous l'ont signalé des militants de la FNAUT Poitou-Charentes, la municipalité a demandé la création d'un PN en pleine ville afin de faciliter la circulation des camions ; RFF a accepté, comprenez qui pourra, en échange de la suppression de deux autres PN très peu utilisés, situés au nord et au sud de la ville, en pleine zone rurale.

### Ils l'ont échappé belle

Le **Syndicat mixte des transports en commun du territoire de Belfort** a réorganisé avec succès le réseau local de transport public (Optymo) en introduisant des innovations intéressantes (post-paiement, achat de tickets par SMS) et sans dépenser des sommes folles. Cette politique, menée par son président Christian Proust, est bien adaptée à la desserte d'une ville moyenne et aurait pu mériter un ticket vert si elle n'avait été conduite sans la moindre concertation avec les usagers et les autres composantes de l'aire urbaine, Montbéliard et Héricourt. De plus, les usagers occasionnels ne peuvent plus acheter de tickets à l'unité.

Le **tram-train de Mulhouse**, qui va relier, à partir du 12 décembre, le centre de Mulhouse à Thann, dans la vallée de la Thur, est le premier en France à mériter ce nom car, sur une partie du trajet, il coexistera avec des trains de voyageurs et de fret. Cette technique, promue par l'ancien maire de Mulhouse Jean-Marie Bockel et l'ancien président du Conseil régional Adrien Zeller, présente des avantages bien connus (FNAUT Infos n°186) mais, en première phase, la haute vallée de la Thur (Kruth) ne sera pas desservie par le tram-train, mais seulement par le TER.

# ***Analyse de la loi Grenelle 1***

## ***Catalogue de bonnes intentions suivi de reculades***



Lors du Grenelle de l'environnement en 2007, bien des propositions, défendues en particulier par la FNAUT, ont été écartées d'entrée de jeu par l'Etat, sans débat, sous la pression des lobbies : un moratoire sur les projets autoroutiers et aéroportuaires, une réduction des vitesses routières autorisées, une taxation du kérosène, une taxation des vols aériens intérieurs en concurrence avec le TGV, une extension du versement transport (VT) des entreprises aux petites entreprises et à l'ensemble du territoire.

La loi d'orientation Grenelle 1, adoptée le 3 août 2009, a tout de même acté quelques grands principes et bonnes intentions pour prévenir les risques de dégradation de l'environnement et la santé, et lutter contre le changement climatique (voir FNAUT Infos n°170).

Elle a été accompagnée de quelques mesures positives : la création du bonus-malus pour l'achat de voitures neuves (mais ce dispositif coûtera encore 500 millions d'euros à l'Etat en 2010), la généralisation à la province de la prime transport relative aux déplacements domicile-travail, un début d'adoption d'un code de la rue, un effort financier pour la régénération du réseau ferré classique.

Mais la contribution de l'Etat au financement des transports urbains en site propre, annoncée à 4 milliards d'euros, a été ramenée à 2,5 milliards. Le plan de relance économique puis l'emprunt national ont été axés sur le soutien à la route et à l'industrie automobile (prime à la casse, promotion de la voiture électrique), sans incitation à une reconversion pourtant inéluctable.

Si elle a entériné la poursuite de l'extension du réseau des LGV, la loi Grenelle 1 a bien précisé, à la demande des sénateurs, que «les projets permettant d'achever les grands itinéraires routiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect des normes environnementales conformes au développement durable».

La taxe carbone a été abandonnée (avec l'approbation de l'opposition de gauche), après des déclarations pourtant tonitruantes du chef de l'Etat en sa faveur. Mesure structurante fondamentale, cette taxe doit être réintroduite, avec une redistribution aux seuls ménages ayant des revenus modestes.

L'application de l'écoredevance poids lourds a été reportée, elle prive de ressources pérennes, jusqu'en 2013, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

# Analyse de la loi Grenelle 2

## Une occasion manquée

La loi «engagement national pour l'environnement», ou loi Grenelle 2, du 12 juillet 2010 est la boîte à outils de la loi Grenelle 1. Très complexe, elle contient des nouveautés intéressantes dans le domaine du transport et de l'urbanisme, mais des lacunes et reculs regrettables sont également à déplorer.

### Des avancées

Les collectivités de plus de 50 000 habitants devront établir des plans climat-énergie territoriaux avant 2013.

L'objectif de lutte contre l'étalement urbain et la possibilité de conditionner l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation à l'implantation d'une desserte par transport collectif seront inscrits dans les documents d'urbanisme.

Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) bénéficieront d'un accroissement de leurs compétences, par exemple le vélo en libre service.

Les AOTU disposeront de pouvoirs nouveaux pour faciliter le fonctionnement d'un transport collectif de surface ou éviter le blocage d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP) par une commune «récalcitrante».

Des modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et du Code de l'urbanisme faciliteront la coopération entre AOTU et départements, et la mise en cohérence des politiques de transport et d'urbanisme.

La possibilité sera offerte aux AOTU, aux régions et à l'Etat de taxer les plus-values immobilières résultant de la construction d'un TCSP urbain ou d'un investissement ferroviaire.

Diverses mesures, dont la création d'un label, favoriseront le développement de l'autopartage.

L'expérimentation du péage urbain est autorisée dans les agglomérations d'au moins 300 000 habitants.

Le code de la consommation rend obligatoire la fourniture d'une information sur les émissions de CO<sub>2</sub> lors des prestations de transport (voyageurs, fret, déménagements).

### Des mesures incomplètes

Ces avancées sont intéressantes mais n'ont pas de caractère vraiment décisif. D'autres réformes étaient nécessaires.

Il fallait étendre les compétences des AOTU aux grandes voiries, à l'urbanisme, au logement et à la fiscalité.

L'extension des AOTU au-delà de l'actuel périmètre de transport urbain pour couvrir le bassin de vie était nécessaire pour permettre une gouvernance plus cohérente des aires urbaines.

L'obligation d'établir des PDU devait être étendue aux agglomérations ayant entre 50 000 et 100 000 habitants.

Le versement transport des entreprises devait être perçu dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants même si on n'y construit pas de TCSP, pour financer l'exploitation des TC. Il devait être étendu aux zones non urbaines et son produit attribué aux régions pour les aider à financer le TER. Il devait être étendu aux entreprises de moins de 10 salariés : ce seuil n'a pas de sens, les salariés des petites entreprises bénéficient des transports collectifs autant que ceux des grandes.

Il aurait fallu encourager l'autopartage entre particuliers en obligeant les compagnies d'assurances à proposer des contrats

adaptés à cette pratique (le malus en cas d'accident étant affecté au conducteur, non au véhicule).

L'expérimentation du péage urbain ne sera possible que dans des conditions trop restrictives. Le seuil démographique aurait dû être fixé à 100 000 habitants correspondant à l'obligation de mettre en œuvre un PDU. Il faudrait supprimer la condition relative à la construction d'un TCSP (le péage n'a pas pour seul but de financer les transports collectifs mais aussi de faire baisser le trafic automobile) et la limite des 3 ans d'expérimentation : c'est à chaque collectivité d'agir à sa manière.

La fourniture obligatoire d'une information sur les émissions de CO<sub>2</sub> lors des prestations de transport aurait dû concerner les émissions de gaz à effet de serre et pas seulement le CO<sub>2</sub> (la disposition retenue permet de minimiser d'un facteur 2 au moins les émissions dues aux avions).

La décentralisation de la gestion du stationnement payant de surface et de la dépenalisation des amendes (comme pour les transports collectifs) serait un outil efficace de maîtrise de l'automobile par les collectivités locales dans le cadre des PDU, et une source de financement des transports urbains (voir encadré) : bien qu'à l'étude depuis des années, elle a été écartée. Les collectivités doivent pouvoir fixer librement le niveau des redevances et des amendes.

En définitive, les lois Grenelle 1 et 2 constituent une inflexion intéressante mais, loin de constituer une rupture dans la politique des transports, elles ne répondent que très partiellement aux espoirs suscités en 2007, elles représentent une occasion manquée de promouvoir une réorientation de fond.

La FNAUT ne peut donc qu'exprimer sa déception : le «changement de paradigme», le «new deal», la «révolution écologique profonde et tranquille» annoncés avec grandiloquence n'ont pas encore eu lieu malgré l'urgence.



Parking vélo en gare de Nancy

# La réforme des collectivités territoriales

La complexité de notre système institutionnel a un impact néfaste sur les transports et l'aménagement du territoire. Souhaitant une répartition plus rationnelle des compétences des différentes collectivités, une réduction du nombre des centres de décision et un rôle accru des intercommunalités et des régions, la FNAUT ne pouvait donc se désintéresser de la réforme des collectivités territoriales (FNAUT Infos n°171). Malgré des points positifs, cette réforme ne répond que partiellement à ses espérances et présente aussi des dangers.

## Des avancées

Des possibilités de fusion entre communes, entre départements, entre une région et ses départements, et même entre régions sont ouvertes.

Toute commune devra être rattachée à une intercommunalité ; les conseillers communautaires seront élus au suffrage universel direct lors des élections municipales ; les compétences intercommunales sont un peu renforcées.

Un nouvel établissement intercommunal, la métropole, est créé pour faciliter la gouvernance des agglomérations de plus de 450 000 habitants. Des intercommunalités pourront se regrouper au sein d'un «pôle métropolitain» pour constituer des métropoles multipolaires (ce pourrait être le cas du territoire allant de l'Isère à la Loire pour édifier un réseau de transport cohérent).

Les compétences des régions et départements seront exclusives : si une compétence est attribuée à la région ou au département, l'autre collectivité ne pourra l'exercer. Mais la répartition des compétences n'a pas été fixée. Si une compétence reste partagée, une collectivité pourra être désignée chef de file et organiser son exercice coordonné.

## Des regrets et des inquiétudes

La représentation des communes au sein des intercommunalités est conservée, l'intercommunalité ne devient pas une collectivité à part entière. La seule collectivité à conserver la compétence générale est la commune.

La métropole ne pourra pas bénéficier de transferts de compétences des départements et régions concernés.

La création du conseiller territorial, à la fois conseiller général et conseiller régional, a pour objectif d'éliminer les chevauchements et conflits de compétences entre département et région : l'intention est louable, mais elle débouchera sur un affaiblissement de la vision régionale en donnant un poids excessif aux préoccupations départementales, voire cantonales.

Enfin la réforme des finances locales affaiblit les collectivités face à l'Etat.



# Schéma National des Infrastructures de Transport

## document trompeur, résultats décevants, démarche inachevée

*En présentant son projet de SNIT, le gouvernement a évoqué «une rupture majeure», «un changement drastique de stratégie», «une priorité résolue aux modes alternatifs à la route et à l'avion et le refus d'une augmentation de la capacité globale du réseau autoroutier». Certes le SNIT introduit une vision multimodale et des principes novateurs, et traduit une inflexion réelle en faveur du ferroviaire et des transports urbains. Mais il est davantage une réponse à l'évolution des besoins de mobilité qu'une réorientation politique profonde, et son impact prévu sur la répartition modale des trafics est très modeste. Certains projets apparemment vertueux sont critiquables, et la route est bien loin d'être marginalisée : sa part est fortement minimisée par un affichage trompeur.*

## Présentation du SNIT

Avec six mois de retard sur le délai fixé par la loi Grenelle 1, le gouvernement a publié, le 10 juillet 2010, son avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) «fixant les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux de transport» et révisant les décisions du CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003 (FNAUT Infos n°122).

Le SNIT intègre le contrat de performance Etat-RFF, l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (FNAUT Infos n°188), la réforme portuaire et le plan de modernisation routier 2009-2014 ; il ne concerne que les projets dans lesquels l'Etat s'impliquera financièrement, c'est-à-dire concernant les réseaux nationaux et les réseaux des collectivités territoriales qu'il aidera. C'est un document de planification, non de programmation : il présente des projets «dont la réalisation apparaît souhaitable d'ici 20 à 30 ans».

La FNAUT, malgré son insistance, n'a pas été associée à la concertation préalable à l'élaboration du SNIT, alors qu'elle avait pu participer à l'atelier Transport du Grenelle de l'environnement. Comprenez qui pourra ...

### Des objectifs très "politiquement corrects"

Conformes à la loi Grenelle 1, les objectifs du SNIT sont ambitieux : assurer la soutenabilité environnementale (santé publique, cadre de vie, biodiversité, climat) et énergétique des transports, en particulier diminuer de 20% d'ici 2020 nos émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les ramener au niveau de 1990, et atteindre le facteur 4 d'ici 2050. Le document rappelle que les transports sont responsables de 28% de nos émissions de GES (34% des émissions de CO<sub>2</sub>), ils consomment 68% du pétrole importé, 93% des émissions de GES sont dues à la route.

Les principes d'action énoncés sont intelligents :

- limiter la création d'infrastructures en optimisant l'exploitation et l'amélioration des réseaux existants ;
- desservir de manière plus performante les «territoires enclavés», dont l'accessibilité aux services essentiels (services publics, emplois) est faible ;
- améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et aux chargeurs ;

- favoriser les reports de trafic vers les modes les plus respectueux de l'environnement : ferroviaire, transport collectif urbain, fluvial et maritime ;
- réduire l'empreinte environnementales des infrastructures.

### Des actions variées

Au chapitre de l'optimisation, on trouve en particulier la mise en sécurité des routes, l'aménagement ou la suppression des passages à niveau les plus préoccupants, la généralisation du cadencement ferroviaire, l'interopérabilité des réseaux aériens et des réseaux ferroviaires, le passage d'une logique d'entretien curatif à une logique d'entretien préventif, le regroupement des postes de télécommande des aiguillages du réseau ferré principal, la gestion dynamique du trafic routier.

Le chapitre du désenclavement propose des LGV radiales et transversales, la modernisation du réseau ferré classique «pour assurer des échanges équilibrés entre pôles et diffuser l'effet de la grande vitesse», l'organisation de grandes plates-formes aériennes, une desserte plus performante des ports maritimes et fluviaux, des TCSP urbains pour assurer la desserte des quartiers prioritaires et, «dans des cas très limités», des projets routiers.

Le chapitre qualité de service cite l'efficacité des chaînes intermodales, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la mise en place d'aires de repos et de services pour les usagers de la route, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité dans les ports.

Le chapitre report modal comprend en particulier des itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaires, l'accueil de trains longs, des autoroutes ferroviaires, des plates-formes multimodales.

Enfin le chapitre empreinte environnementale vise à réduire les nuisances liées à l'exploitation (bruit et pollution de l'air imposés aux riverains, pollution de l'eau et des sols) et la fragmentation du territoire qui constitue une menace pour la biodiversité. Des mesures d'importances diverses sont proposées : intégration environnementale des infrastructures, généralisation de la descente continue des avions, amélioration des pratiques de dragage, gestion des déchets, préservation des arbres le long des routes, limitation de l'éclairage nocturne des grandes voiries...

## Nouvelles infrastructures

Les projets de développement inscrits au SNIT ont été sélectionnés «sur la base d'une analyse de leur pertinence au regard des orientations définies à l'article 17 de la loi Grenelle 1».

Selon l'Etat, la démarche est originale car «elle s'écarte de l'analyse économétrique classique qui agrégait des paramètres souvent très hétérogènes pour aboutir à une évaluation monétaire». Elle minimise en particulier l'impact de l'amélioration des temps de parcours qui a justifié bien des projets autoroutiers nocifs à l'environnement et intègre les risques environnementaux.

Le SNIT retient 2300 km de LGV à engager avant 2020 et 1500 km supplémentaires à engager d'ici 2030 (la loi Grenelle 1 en prévoyait 2000 + 2500). Le coût de la première phase est évalué à 65 milliards d'euros (dont 11 pour la LGV PACA et 12 pour Lyon-Turin), LGV Normandie et desserte de Vatry non comprises ; celui de la deuxième phase à 20 milliards (dont 10 à 12 pour la deuxième LGV Paris-Lyon et 5 à 10 pour un axe transpyrénéen), hors le mystérieux barreau Est-Ouest (Lyon-Nantes ?), Toulouse-Narbonne et le contournement ferroviaire de Bordeaux.

Pour le fret ferroviaire, le SNIT reprend le plan Borloo, évalué à 7 milliards lors de sa présentation fin 2009. Le projet tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre n'a pas été retenu.

Les projets portuaires (Dunkerque, le Havre, Rouen, Achères, Nantes - Saint-Nazaire, Fos) se montent à 2,7 milliards et le canal Seine-Nord (110 km) à 4,2 milliards. Le canal Saône-Moselle (230 km) est évalué entre 10 et 13 milliards.

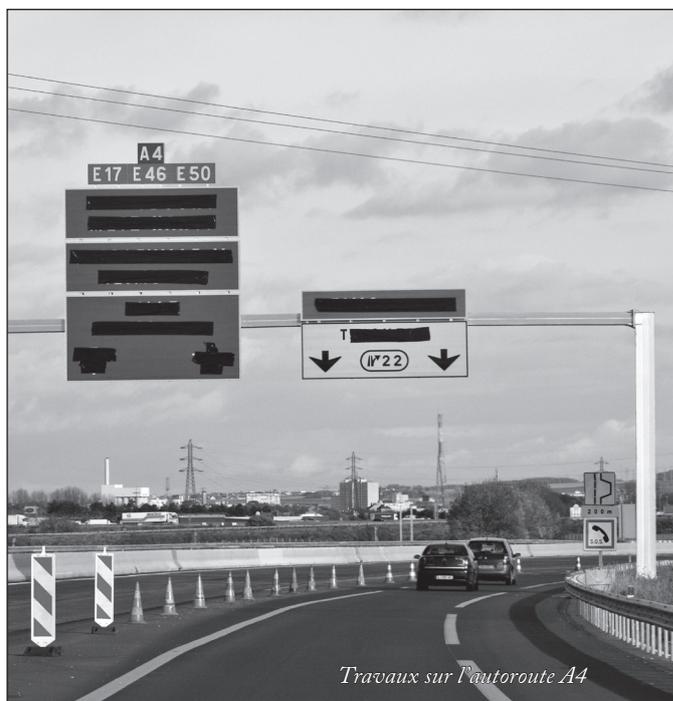
Le SNIT intègre les projets de développement des transports collectifs du Grand Paris et le passage de 329 à 1800 km de TCSP dans les villes de province (52 projets menés par 37 collectivités ont déjà été sélectionnés lors de l'appel à projets de 2009, un 2ème appel a été lancé en mai 2010, d'autres suivront).

Deux aéroports seront construits, à Mayotte (200 à 300 millions d'euros) et à Notre-Dame-des-Landes (450 millions). A noter 6 projets de raccordements ferroviaires d'aéroports : Roissy (liaison express avec Paris, plate-forme intermodale air-rail de fret express), Orly (gare sur la LGV d'interconnexion sud, raccordement de Vatry, amélioration de la desserte Bâle-Mulhouse, liaison Nantes-Rennes pour la desserte de Notre-Dame-des-Landes).

## Les projets routiers

Les 19 projets autoroutiers inscrits au SNIT sont placés, comme c'est devenu l'habitude dans les textes officiels, à la fin du document, et sont illustrés par trois cartes distinctes pour éviter une impression d'accumulation. Ils relèvent de trois logiques complémentaires.

Sécurité - 4 opérations sont prévues sur la RN 154 sur 100 km entre Nonancourt et Allaines, sur la RN7 sur 35 km entre Roanne et le nord de Moulins, sur la Route Centre Europe Atlantique sur 160 km entre Mâcon et Moulins, enfin sur l'A9 (contournement sud de Montpellier, 19 km).



«Désenclavement et d'équité territoriale dans une optique sociale et économique» - Cinq opérations : Troyes-Auxerre (80 km) avec une desserte d'une future gare TGV à Saint-Florentin, Langres-Vesoul (80 km), la desserte améliorée du Chablais (30 km), l'antenne A719 de Vichy (15 km), le prolongement de l'A51 sud jusqu'à l'est de Gap (20 km) et des travaux lourds sur la RN 85 entre Grenoble et les Hautes-Alpes («un effort majeur pour préserver la desserte de Gap»), l'aménagement de la RN 126 Toulouse-Castres (60 km).

Réduction de la congestion - Il s'agit des contournements de Lille (9 km), de Tours (60 km), d'Arles (30 km), d'un contournement ouest partiel de Lyon (25 km), du contournement est de Rouen (liaison A28-A13, 40 km), de la modernisation de l'A31 Toul-Luxembourg (barreau Toul-Dieulouard, mise à 2x3 voies du tronçon Dieulouard-Metz, contournement de Thionville), de l'A56 Fos-Salon-de-Provence (25 km), du bouclage de l'A16 (9 km) et de l'A104 (22 km) dans l'ouest parisien. A noter que les contournements sont considérés, sans justification, comme «indispensables pour que les agglomérations puissent définir leur développement territorial autour des transports collectifs et modes doux».

## Les besoins de financement

Les investissements inscrits au SNIT se montent à environ 170 milliards d'euros. La répartition des dépenses suivant les différents modes de transport «illustre clairement la révolution (sic) des transports initiée par le Grenelle de l'environnement». Mais aucune comparaison n'est donnée avec le programme du CIADT de 2003.

Ferroviaire : 51,9% (65 + 20 milliards pour les LGV)  
TCSP : 32,3% (21 milliards pour le Grand Paris et 32 pour la province)

Ports : 1,6% (2,7 milliards)

Fluvial : 9,2% (environ 15 milliards)

Aérien : 0,5% (0,75 milliard)

Route : 4,5% (7,4 milliards).

## Un document trompeur, un affichage qui minimise la part de la route

En présentant les conclusions du CIADT de 2003, Jean-Pierre Raffarin précisait : «72% des projets ne concernent pas la route». Une affirmation fantaisiste ! Aujourd'hui le gouvernement affirme que seuls 4,5% des financements du SNIT concernent la route. Qu'en est-il réellement ?

1 - «Il n'y aura pas d'augmentation globale de la capacité du réseau autoroutier mais seulement des ajustements ponctuels» tels que «l'effacement de quelques points de congestion». Cette affirmation rassurante cache mal une relance massive, car elle est suivie d'une liste copieuse de 19 projets routiers ou autoroutiers d'envergure.

Notre pays est déjà suréquipé en infrastructures routières, la longueur de son réseau étant égale à la somme de celles des réseaux allemand et britannique. Comment peut-on affirmer, avec Jean-Louis Borloo, que « le tout-routier est derrière nous » tout en planifiant 900 km supplémentaires d'autoroutes ou quasi-autoroutes (+6%) ?

2 - Le coût de ces projets routiers est sous-estimé : en moyenne 8.7 millions d'euros/km seulement, alors que 40% des linéaires sont des contournements, des projets en contexte francilien ou de montagne, et sont donc beaucoup plus coûteux (25 millions/km au minimum). Une moyenne plus réaliste semble proche de 15 millions/km.

3 - Certes, divers grands projets autoroutiers (900 km) ont été éliminés : A24 Amiens-Lille, A32 Toul-Metz, A51 Grenoble-Sisteron, ainsi que les contournements de Bordeaux, Toulouse et Nice. Mais il faut se méfier de ces annonces fracassantes ! L'A32 n'a été abandonnée qu'en façade : le SNIT lui-même cite l'A31 bis. De même, Jean-Louis Borloo a promis «de grands travaux» sur la RN 85 Grenoble-Gap, avec une rocade de Gap à la place de l'A51, et l'aménagement de la RN85 entre A51 et Digne à la place de l'A585.

4 - Des projets non retenus pourraient d'ailleurs refaire surface : à propos de la mise à 2x2 voies de la RN88 (100 km, 1 milliard d'euros), Dominique Bussereau a ainsi affirmé que ce n'est pas parce qu'elle ne figure pas au SNIT qu'elle est abandonnée.

De tels projets risquent effectivement de se concrétiser si le trafic se développe (rocade de Chambéry) ou sous la pression d'élus locaux, par exemple l'A45 Lyon - Saint-Etienne soutenue par les élus lyonnais de droite et de gauche, l'élargissement de l'A480 soutenu par les élus grenoblois ou encore le barreau vers Rouen pour compléter la liaison A28-A13, réclamé par Laurent Fabius selon lequel «le SNIT est insuffisamment ambitieux, il ne donne pas les moyens de traiter vraiment les problèmes de circulation et d'environnement de Rouen». C'est grâce à un partenariat public-privé (PPP) que Josette Durrieu, sénatrice PS et présidente du Conseil général des Hautes-Pyrénées, a financé l'achèvement de la rocade routière de Tarbes (38,5 M€), qui sera gratuite pour les usagers... et payante pour les contribuables.

5 - Le chiffrage routier ne tient pas compte des «actions» prévues dans les nombreuses fiches du SNIT. La fiche ROU5 («meilleure régularité des temps de parcours») évoque «dans les territoires moins denses, des investissements conduisant à modifier la géométrie de certaines sections : amélioration des croisements, créneaux de dépassement, construction d'une voie spéciale pour véhicule lent, permettant aux trafics VL et PL de cohabiter sur un axe routier ; certaines déviations de villes et villages peuvent répondre aussi à cet objectif de régularité».

La fiche ROU6 estime que «certains territoires peu denses, bien que déjà desservis par le réseau routier national, peuvent avoir besoin d'une accessibilité routière nationale renforcée». Le programme de modernisation d'itinéraire (PMI) prendrait à sa charge ces aménagements. Ce programme coûte 6 milliards d'euros sur la seule période 2009-2014. Poursuivi au même rythme, il conduirait à plus que doubler le montant affiché pour les travaux routiers.

6 - Pour la plupart, les projets autoroutiers en cours de réalisation ou déclarés d'utilité publique depuis le lancement du Grenelle de l'environnement (environ 300 km et 5 milliards d'euros) n'ont pas été repris dans le SNIT, contrairement à certains projets des autres modes : A831 (Marais Poitevin), A304 Charleville-Rocroi, A355 ou grand contournement ouest de Strasbourg, A63 (Landes), A65 Pau-Langon, A150 Rouen-Le Havre, RN88 ouest (liaison Albi-A75), L2 à Marseille, «galerie de sécurité» du tunnel du Fréjus, doublement du tunnel de Tende.

7 - Le SNIT précise que «d'autres projets, bien que ne relevant pas du niveau national, pourront le cas échéant être soumis au débat local, toujours à la lumière d'une analyse menée selon les critères déterminés par le comité de suivi du Grenelle» : c'est la source de toutes les dérives possibles. On risque d'assister à la multiplication discrète de travaux de moyenne importance qui donneront eux aussi un coup de fouet au trafic routier.

8 - On sait aussi les projets routiers sont réalisés plus rapidement que les projets des autres modes : c'est une autre raison de sous-estimation de la part routière du SNIT.

En pratique, les difficultés financières avantagent la route. En effet, les opérations routières sont souvent moins complexes techniquement, plus rapidement réalisables, moins coûteuses et plus facilement phasables que les opérations ferroviaires ou de transport urbain, et elles intéressent généralement davantage les élus (de nombreuses régions acceptent de financer des travaux routiers qui ne sont pas de leur vocation, tout en affirmant être étranglées financièrement).

9 - Inversement le SNIT introduit des projets « politiquement corrects » très coûteux qui n'ont que des chances infimes de voir le jour avant 2030 mais qui

permettent de gonfler la dépense totale et de noyer les projets nocifs dans une avalanche de projets vertueux hypothétiques - barreau imprécis à grande vitesse Lyon-Atlantique, traversée ferroviaire centrale des Pyrénées (10 milliards), canal Saône-Moselle, desserte du plateau de Saclay par métro automatique (le projet Grand Paris, destiné à desservir surtout les quartiers d'affaires, coûterait 22 milliards au lieu de 6 pour le projet plus réaliste de la région). Le SNIT maintient des doublons (branches sud et ouest de la LGV Rhin-Rhône et projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon).

Un examen rapide montre que, parmi les investissements ferroviaires inscrits au SNIT, 10% concernent des opérations déjà engagées, 10% sont en phase de déclaration d'utilité publique, 25% sont des projets en cours d'étude et avec des chances élevées d'aboutir, 55% sont des projets à très long terme, souvent très imprécis

## Evaluation du SNIT par la FNAUT

### Un texte confus

Le SNIT est un document très complexe, juxtaposant des projets d'infrastructures et 56 "fiches actions" qui concernent tantôt des investissements (dont des projets d'infrastructures), tantôt des mesures d'exploitation des différents réseaux de transport.

Ainsi, et c'est un point très positif, le budget annuel consacré à la régénération réseau ferré classique passera de 1,1 milliard en 2008 à 1,8 en 2012.

Mais il est souvent impossible de comprendre si le coût très élevé mais pas toujours chiffré de ces mesures (c'est le cas de la mise en sécurité des routes et de la lutte contre le bruit du trafic routier, qui pourra impliquer la construction de roclades) est compris ou non dans les 170 milliards annoncés.

Enfin le chiffrage du SNIT ne distingue pas clairement la contribution financière des collectivités territoriales de celle de l'Etat (qui sera minime pour les TCSP des villes de province : 2,5 milliards sur un total de 32). Il traduit donc mal la politique de l'Etat.

### Des projets mal sélectionnés

Selon le gouvernement, les projets inscrits au SNIT ont été sélectionnés avec rigueur en suivant les prescriptions de la loi Grenelle 1. Il est permis d'en douter sérieusement (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

Par ailleurs des projets "vertueux" mais manifestement inadaptés auraient dû être éliminés au bénéfice de l'optimisation de l'existant. La modernisation de la ligne Paris-Limoges devait être préférée à la construction de la LGV Poitiers-Limoges.

De même, le SNIT retient le canal à grand gabarit Seine-Nord, dont la pertinence est toujours à démontrer et dont le devis atteint aujourd'hui 4,2 milliards (on parlait de 3,2 en 2007, FNAUT Infos n°159), et même le canal Saône-Moselle, ruineux et inutile (FNAUT Infos n°188). Il fallait privilégier les corridors de fret ferroviaire et renforcer la desserte ferroviaire des ports.

et ayant une très faible chance d'aboutir avant l'issue vraisemblable du schéma (2030).

### Un chiffrage plus réaliste

En définitive, si l'on prend en compte les seuls projets ferroviaires envisageables sur les 20 prochaines années (50 milliards d'euros, ce qui est déjà très ambitieux), en excluant tous les programmes divers portant sur les réseaux ferroviaire et routier, la répartition réelle des crédits entre les différents modes serait, selon nos estimations, voisine de 64% pour le ferroviaire, 29% pour les routes, 6% pour la voie d'eau et 1% pour l'aérien (hors transports urbains, financés essentiellement par les collectivités locales). Quoi qu'en dise le gouvernement, la route reste pour lui (et pour la majorité des politiques de droite et de gauche) une préoccupation majeure.

**Ferroviaire voyageurs** - Le SNIT propose judicieusement de «mieux articuler les réseaux de transport aux différentes échelles territoriales, d'améliorer les chaînes intermodales et de mieux diffuser l'effet grande vitesse». Mais il n'élimine pas pour autant les projets de gares nouvelles TGV exurbanisées (Saint-Florentin, Montélimar, Agen) dont le positionnement aberrant pénalise les dessertes à grande vitesse sur les courtes et moyennes distances : le TGV ne doit pas se limiter à la concurrence avec l'avion si on veut aussi procéder à un report de la route vers le rail.

Aucune réouverture de ligne régionale ou interrégionale n'est envisagée.

**Transport du fret** - Le plan Borloo pour le fret ferroviaire est confirmé. Cependant, le SNIT n'évoque que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) portuaires : il ne dit pas un mot sur les OFP « territoriaux ». En clair, le SNIT accepte la disparition du wagon isolé !

**Projets routiers** - Leur relance est injustifiée. Les progrès spectaculaires intervenus en sécurité routière depuis 2002 ne sont pas dus aux investissements routiers mais à l'introduction des radars automatiques ; élargir les routes ou créer de nouveaux itinéraires (il y a toujours un "maillon manquant") ne fait, on l'a toujours constaté, qu'induire du trafic et renforcer à terme la congestion selon un processus sans fin ; le désenclavement doit d'abord passer aujourd'hui par le rail, or on ne voit pas programmées simultanément une régénération et une modernisation forte des lignes ferroviaires parallèles à ces nouveaux itinéraires autoroutiers ; une fois réalisées, les autoroutes, même rebaptisées «éco-autoroutes», fragilisent le rail et le transport urbain en facilitant la circulation routière et l'étalement urbain diffus. Le SNIT n'en affirme pas moins que les avantages socio-économiques des autoroutes sont 5 fois supérieurs à leurs coûts !

**Vélo** - 20 000 km de véloroutes et voies vertes sont prévus, dont 6 000 déjà réalisés. Mais «le financement reste à définir». Pas un mot sur le vélo urbain, qui a pourtant vocation à devenir un transport de masse comme en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark ou en Italie du nord.

## Financements

L'ambition financière du SNIT est peu crédible : le CIADT de 2003 avait prévu que l'Etat engage 20 milliards de travaux sur une période de 8 ans (2004-2012), soit en moyenne 2,5 milliards par an (et les collectivités 1,5 milliard) ; si les engagements du SNIT sont tenus, le montant affiché correspondra à un effort de 5,7 à 8,5 milliards d'euros par an sur les 20 ou 30 prochaines années, tous financeurs confondus.

Cette perspective laisse perplexe vu l'état des finances de l'Etat et des collectivités territoriales, d'autant que l'écoredevance poids lourds a été reportée à 2013 et la taxe carbone abandonnée.

## Erreurs méthodologiques

Aucune vision synthétique ne se dégage du SNIT. Son élaboration en sélectionnant son contenu projet par projet n'a pas permis une appréciation de sa cohérence multimodale et une évaluation globale de son coût et de ses effets environnementaux : son contenu est une juxtaposition hétéroclite de projets parfois contradictoires entre eux. La relation entre les projets d'infrastructures et les propositions des fiches-actions n'est pas claire.

Enfin les projets à court terme et à très long terme sont mélangés. L'imprécision sur les délais de réalisation des projets, alors que ces délais dépendent des modes considérés, ne permet pas d'y voir clair : pour qu'on puisse réellement juger de la réorientation voulue par l'Etat, il aurait fallu ne retenir que les projets dont le lancement avant 2020 ou 2025 est vraisemblable (on ne dispose au-delà d'aucune information économique ou financière fiable). En effet, tous les projets routiers retenus sont dans ce cas, ce qui n'est évidemment pas le cas du canal Saône-Moselle ou de la deuxième LGV Paris-Lyon.

Les projets des collectivités territoriales n'ont pas été pris en compte dans la conception du SNIT malgré leur poids très lourd, ce qui fausse la vision de la politique française des transports.

## Un impact bien modeste

L'Etat annonce un report d'au moins 10 GTK et 2,5 milliards de voyageurs. km de la route sur le rail suite à la mise en œuvre du SNIT. Mais, par rapport au scénario de référence élaboré en 2007, les parts modales évoluent peu d'ici 2030, toutes choses égales par ailleurs (réglementation, prix du pétrole, fiscalité) et l'économie de pétrole n'est que de 5% (10% avec un baril de pétrole à 100 dollars au lieu de 65).

En trafic voyageurs, la route passe de 64% à 62% (-2,5% en volume), le rail de 31% à 33% (+8% en volume), l'aérien de 6% à 5% (-14% en volume).

En trafic de fret, la route passe de 81% à 79% (-3% en volume), le rail de 18% à 19% (+9% en volume, soit + 12 GTK, à peine plus que le trafic perdu par le rail entre 2007 et 2009), le trafic fluvial est stable (des transferts s'opérant avec le rail), les autoroutes maritimes assurent 1% du trafic. A l'évidence, le SNIT ne répond pas à l'objectif fret de la loi Grenelle 1 : faire passer la part modale du fret non routier et non aérien de 14 à 25% en 2022, puisqu'elle serait de 20% en 2030 (les prévisions ne tiennent mani-

festement pas compte de la dégringolade actuelle du fret ferroviaire suite au désengagement accéléré de la SNCF du secteur du wagon isolé).

## Une démarche à reprendre

En définitive, la FNAUT ne peut qu'exprimer sa déception. Le gouvernement n'a pas poussé à fond la logique de départ, il s'est contenté d'une inflexion, certes indéniable, en faveur des modes respectueux de l'environnement, et a finalement raté l'occasion d'engager la rupture indispensable.

Les prévisions de trafic, décevantes, le confirment. Selon le SNIT lui-même, «la route continuera à assurer l'essentiel des déplacements à courte et moyenne distance, hors zones urbaines, faute d'alternatives crédibles». On voit bien que les projets routiers et ferroviaires du SNIT relèvent de deux stratégies distinctes et non d'une vision globale.

Surtout en période de crise économique et budgétaire, il faut éliminer les projets contraires aux objectifs visés (autoroutes, aéroport nantais) ou d'utilité économique et écologique plus que douteuse (canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges) et concentrer bien davantage l'effort financier sur les investissements réellement soutenables (transport urbain, réseau ferré classique et LGV), comme cela vient d'être fait en Espagne et au Portugal. Comment peut-on admettre qu'au moment où on publie un SNIT soi-disant révolutionnaire, on reparle de fermetures de lignes ferroviaires régionales ?

## De bonnes intentions vite oubliées

Alors que le SNIT prévoit une «interconnexion ferroviaire vers Rennes et Nantes» de qualité pour «améliorer» l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Premier ministre, **François Fillon**, a saisi la préfecture de Région (Ouest-France, 15-09-2010) «afin qu'elle engage au plus vite des études pour examiner toutes les améliorations et aménagements d'infrastructures qui permettront d'assurer une desserte routière optimisée de Notre-Dame-des-Landes». La contradiction (sans parler de la route littorale de La Réunion) est évidente entre les intentions affichées et réelles.

**Dominique Bussereau** a déclaré, en inaugurant la stupide autoroute A88 (45 km au sud de Caen, trafic prévu 5 800 véhicules par jour en 2011, 10 000 en 2020, moyenne nationale 20 000) : «c'est ce genre d'autoroute d'aménagement du territoire qu'on construira à l'avenir ; certains ont cru que le Grenelle rimait avec la fin des autoroutes, mais il faut combler les vides du réseau. Faisons en sorte qu'elles soient un plus pour l'environnement». Selon le concessionnaire, la société Alicorne, qui n'a pas peur du ridicule : «en construisant l'A88, on a fait disparaître une décharge sauvage qui se trouvait sur le passage».

**Un préfet trop zélé** - Alors que le SNIT ne propose qu'un contournement ouest de Lyon partiel (25 km), Jacques Gérard, préfet du Rhône, fait étudier un tracé partant de Villefranche ou même Mâcon et aboutissant au sud de Lyon. «Cessons d'être égoïstes, pensons aux générations futures», affirme ce visionnaire.

A quoi sert un débat public ? - Jean-François Troin, président de la FNAUT région Centre : la FNAUT avait proposé de transformer la RN 154 en une 2x2 voies sécurisée, et d'accélérer la réouverture de la ligne Orléans-Chartres-Dreux-Évreux, afin de compléter la desserte d'Orléans puis de disposer d'une bonne rocade fret francilienne. Or **Jean-Louis Borloo**, par ailleurs animateur principal du Grenelle de l'environnement, a décidé que la RN 154 sera transformée en autoroute concédée : le dossier du débat public affirme sans argument que «les modernisations de lignes ferroviaires ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés».

**Gérard Larcher**, président du Sénat, écrit au Premier ministre pour obtenir l'aboutissement de l'A51, « ce chaînon autoroutier manquant entre Grenoble et

Gap » : « j'apporte tout mon soutien à ce projet, trop longtemps resté en souffrance, et souhaite que vous en assuriez une mise en œuvre rapide. C'est l'aménagement du territoire et le développement économique qui sont en jeu. Nous ne pouvons plus attendre. »

**Bernard Accoyer**, président de l'Assemblée Nationale, a écrit à Pierre Bernard-Reymond, sénateur des Hautes-Alpes, pour lui réitérer son soutien à l'A 51. Et il lui propose une action commune des parlementaires UMP de tous les départements alpins pour réclamer cet aménagement (qui exigerait 2 milliards d'euros d'argent public...).

Après l'abandon de l'A51, ses partisans se sont réunis pour contre-attaquer et ont signé le «serment de La Mure».



## 1. Trains d'équilibre du territoire

Les trains TGV et TER ne répondant pas à tous les besoins des voyageurs, la FNAUT réclame un contrat de service public Etat-SNCF qui permette non seulement de sauvegarder, mais d'améliorer et de développer les relations classiques intercités, et comprenant donc :

- l'inclusion dans le contrat de toutes les relations Corail, TéoZ, Lunéa, Corail Intercités et, à plus long terme, des relations interrégionales à longue distance actuellement gérées par les régions, de manière à constituer un véritable réseau national intercités complémentaire des réseaux TGV et TER ;
- un cahier des charges garantissant une rénovation de la desserte des villes moyennes (fréquences, temps de parcours, relations directes et correspondances) et de la qualité du service (capacité et confort des trains, transport des vélos, restauration, tarification) ;
- le contrôle de la qualité de service et la création de comités de lignes ;
- le financement intermodal par des taxes sur les billets TGV, les péages autoroutiers et les billets d'avion ;
- le refus d'une autorisation générale de création de services routiers Intercités, qui fragiliseraient les services ferroviaires sans gain pour la collectivité.

## 2. Trains TER

La FNAUT demande aux Conseils régionaux de refuser tout transfert sur route et d'envisager rapidement, en dehors de toute préoccupation idéologique, une ouverture des dessertes TER à la concurrence, afin de rechercher une amélioration de la qualité de service (information, transport des vélos, ...) et une diminution des coûts pour la collectivité, en commençant par les lignes à faible trafic, les plus fragiles.

La FNAUT souhaite la réouverture de lignes régionales ou périurbaines, outil essentiel pour absorber du trafic automobile et permettre une densification de l'habitat et des activités autour des gares selon l'exemple de l'Allemagne. Ces opérations ne doivent pas être bloquées par une exigence irrationnelle de suppression systématique des passages à niveau sous prétexte de sécurité routière : la circulaire Bussereau, qui n'a aucune valeur juridique, doit être rapportée sur ce point.

La FNAUT demande à l'Etat de généraliser le versement transport des entreprises à l'ensemble du territoire pour faciliter le financement du TER.

## 3. Gares TGV

La FNAUT demande à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées d'abandonner tout projet de gare TGV périphérique non connectée directement au réseau classique, et de privilégier la desserte des gares existantes.

## 4. Déplacements urbains

La FNAUT demande l'accélération des aménagements cyclables : sécurisation des itinéraires urbains, places de stationnement en ville et près des gares, vélostations, location. La création de véloroutes et voies vertes doit encourager l'usage du vélo lors des loisirs.

Les collectivités territoriales doivent soutenir vigoureusement le développement de l'autopartage, en écartant cependant la formule perverse du libre service (voir le projet parisien Autolib) qui risque au contraire d'encourager l'usage de la voiture en ville.

La FNAUT demande aux autorités concernées par la loi Grenelle 2 d'étudier rapidement la possibilité d'instaurer une forme de péage urbain. L'enjeu est double : limiter l'éparpillement de l'habitat périurbain et mieux financer les transports publics.

La FNAUT demande à l'Etat de subventionner plus largement la construction de TCSP dans les agglomérations de province à l'occasion du deuxième appel à projets, et de faire enfin aboutir le projet de décentralisation de la gestion du stationnement.

## 5. Déplacements en zones rurales

La FNAUT rappelle que de nombreux habitants des zones rurales ne sont pas motorisés et demande que leurs besoins de déplacements soient mieux pris en compte : réouvertures de lignes et de gares, renforcement des dessertes routières régulières ou à la demande par car, création d'itinéraires cyclables.

# du 17ème congrès

## 6. Intermodalité

La FNAUT demande avec insistance aux AOT de coopérer plus sérieusement afin de parvenir à une intermodalité indispensable à une réelle efficacité des transports de la vie quotidienne et à une coordination rationnelle entre les services routiers et ferroviaires (dessertes, tarification, billetterie).

## 7. Déplacements domicile-travail

La FNAUT demande à l'Etat d'évaluer la mise en place de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail), de lancer une campagne d'information des salariés qui en ignorent très souvent les avantages, et de corriger le barème fiscal automobile, qui encourage l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

## 8. Circulation routière

La FNAUT constate les avantages d'une réduction, temporaire ou définitive, de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) : moins de congestion, d'accidents, de pollution et de consommation de carburant. Elle demande l'extension de ces mesures de bon sens et une réduction générale de la vitesse d'au moins 10 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier (la vitesse maximale est de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse et sur de nombreuses sections en Allemagne, et 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne).

## 9. Transport des marchandises

La FNAUT s'inquiète de la dégringolade actuelle du fret ferroviaire suite au désengagement de la SNCF dans le marché du wagon isolé, totalement contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et les besoins des économies locales. Elle demande à l'Etat et aux régions de favoriser la création rapide d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire et pas seulement dans les ports.

La FNAUT demande également la réalisation urgente de travaux sur les nombreuses lignes dédiées au fret menacées de fermeture, afin d'éviter de nouveaux reports de trafic sur la route.

Très récemment, le gouvernement a autorisé la circulation de camions de 44 tonnes dans le secteur agricole et agro-alimentaire, c'est la porte ouverte à une généralisation. Cette mesure va renforcer de 10% la compétitivité de la route au détriment du rail et du fluvial. Aussi la FNAUT demande à l'Etat d'abandonner toute perspective de généralisation de l'autorisation de circulation de camions de 44 tonnes et d'expérimentation de la circulation de mégacamions de plus de 50 tonnes.

Elle suggère le lancement d'Etats Généraux du fret ferroviaire réunissant l'ensemble des acteurs et permettant de faire un bilan des évolutions récentes et de dégager la volonté politique de sauvegarder et développer un secteur essentiel de l'activité ferroviaire.

## 10. Infrastructures de transport

Tout en reconnaissant que le SNIT représente un effort original de planification intermodale des projets d'infrastructures et une réorientation visant à privilégier les transports ferroviaires et urbains, la FNAUT demande une révision de l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport qui accorde une place encore bien trop importante aux investissements routiers (plus de 1000 km sont planifiés inutilement), un effort pour assurer les financements des projets ferroviaires et l'abandon de projets inutiles et ruineux tels que la LGV Poitiers-Limoges, le canal Seine-Nord et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

# Rencontre-débat

## avec les grands élus de Lorraine

### Les élus invités de la FNAUT étaient :

- **André Rossinot**, ancien ministre, maire UMP (parti radical) de Nancy et président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, premier vice-président de la FNAU (Fédération nationale des agences d'urbanisme, président du comité d'orientation du CERTU) ;
- **Michel Dinet**, président PS du Conseil général de Meurthe-et-Moselle, vice-président de l'Assemblée des départements de France ;
- **Jean-Paul Masseret**, ancien secrétaire d'Etat, président PS du Conseil régional de la Lorraine et sénateur de la Moselle, ancien président de l'Assemblée inter-parlementaire de l'Union de l'Europe occidentale (remplacé par son vice-président **Patrick Hatzig** en fin de séance).

Le débat est animé par Jean Sivardière, président de la FNAUT, qui propose que chaque élu explique tout d'abord comment il perçoit l'évolution de l'opinion sur les problèmes de transport et d'environnement, puis présente sa politique récente, ses projets et les difficultés qu'il rencontre. Puis deux thèmes plus précis seront approfondis : le financement des transports collectifs ; la réforme des collectivités territoriales.

### André Rossinot

Le Grand Nancy rassemble 270 000 habitants, c'est l'une des 18 communautés urbaines de France, la collaboration intercommunale y est une tradition depuis 150 ans.

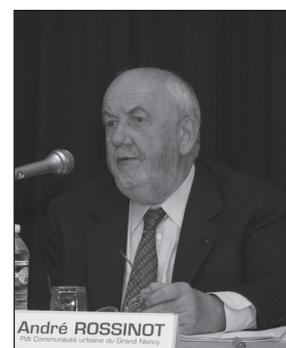
La gare SNCF est un pôle intermodal, centre d'un grand projet urbain d'écoquartier. Il faut aujourd'hui valoriser aussi les gares périurbaines dans le cadre du projet de RER nancéien avancé par la FNAUT Lorraine. Le Grand Nancy collabore avec le département et la région sur le projet de tram-train entre Frouard et Jarville.

Le financement des transports collectifs pose problème. Les subventions de l'Etat pour les TCSP ont été rétablies, mais il faut étendre le versement transport des entreprises à l'ensemble du territoire, c'est une question de justice territoriale.

Le fait urbain évolue sur des territoires de plus en plus vastes. Ainsi une université lorraine unique regroupe aujourd'hui 60 000 habitants. C'est un fait de société qui interagit aussi avec l'Europe, comme l'a montré l'épisode de la taxe carbone.

Si l'agglomération est le lieu naturel pour porter les projets de transport de proximité, le bon niveau de décision est régional pour l'économie, les transports à moyenne et longue distance, l'enseignement supérieur. Le projet d'ouverture de la Lorraine vers le midi par l'axe Epinal-Belfort, qui fait l'objet d'un consensus, doit être inscrit au SNIT.

André Rossinot est favorable au projet de syndicat mixte regroupant toutes les autorités organisatrices de transports de Lorraine, qui ne s'étaient jamais rencontrées avant la création, qu'il a initiée, du réseau de villes du sillon lorrain entre Thionville et Epinal. Il faudrait aussi que le président de la région soit élu au suffrage universel.



### Michel Dinet

Il faut assurer le droit au transport pour tous, c'est-à-dire offrir un transport collectif à un prix acceptable, et tenir compte des contraintes telles que le pétrole et le climat : c'est un souci pour les collectivités comme pour la FNAUT.

Dans cette optique, le département de Meurthe-et-Moselle a réintroduit et maintient la gratuité des transports scolaires malgré les difficultés financières (c'est le cas de 30 départements seulement). 30 000 élèves sont concernés, il faut les habituer au transport collectif et les fidéliser par des animations à bord.

Le département a été le premier à introduire une tarification basse des lignes régulières d'autocar (10 F à l'origine pour toute distance ; 1,70 euro aujourd'hui à l'unité et 0,80 euro en carnet). 45 lignes régulières, 4 lignes de marché et les transports scolaires, qui sont banalisés, sont concernés. Ce choix n'a pas fait l'objet d'une concertation avec la région, il n'y a pas de concurrence avec le TER, par exemple entre Toul et Nancy, car le service rendu n'est pas le même. Le département soutient aussi le covoiturage par la création de parkings.



Le département a toujours soutenu le projet de gare TGV à Vandières : une simple question de bon sens !

Les routes nationales transférées au département, souvent d'intérêt interrégional voire national, sont en mauvais état. Les dépenses routières du département seront donc poursuivies mais les projets seront rendus plus intelligents pour

tenir compte des contraintes financières.

Michel Dinet est totalement en désaccord avec la réforme des collectivités territoriales. Il y a une remise en cause de la décentralisation à travers la réforme fiscale. La marge d'autonomie fiscale est devenue nulle pour la région et quasiment nulle pour le département qui doit assumer la dépendance des personnes âgées et des personnes handicapées et l'aide aux chômeurs. La création du conseiller territorial est inutile, les collectivités savent collaborer en passant des contrats. La réforme devait simplifier les institutions et, en fin de compte, elle rajoute une institution, la métropole. Or il faut penser le développement sans nécessairement densifier.

Les trois institutions sont favorables au projet de canal Saône-Moselle nécessaire pour éviter une explosion du trafic routier. Il faut poursuivre les études, financières en particulier, et ne pas opposer rail et voie d'eau.

### Jean-Pierre Masseret

Une prise de conscience s'est faite dans l'opinion sur la nécessité de proposer des transports sûrs et à un prix accessible, et de tenir compte de la raréfaction des matières premières. Pour y répondre, la région Lorraine a fortement développé le TER : rénovation du matériel roulant (515 millions d'euros auront été investis entre 2003 et 2016), tarification incitative (y compris pour les travailleurs frontaliers), augmentation des fréquences et cadencement. Le nombre des usagers a augmenté de 50%.

Les infrastructures sont saturées ou en mauvais état. Mais la région n'a pas l'intention de se substituer à RFF. La région a soutenu le projet de gare TGV de Vandières et attend la décision du Conseil d'Etat, elle soutient aujourd'hui le projet d'électrification de la ligne Epinal-Belfort.

Elle est favorable à un rassemblement de toutes les autorités organisatrices de transport dans un syndicat mixte SRU, mais se heurte à l'opposition de la Moselle.

Jean-Pierre Masseret est opposé à la réforme des collectivités territoriales. Il estime que les trois niveaux institutionnels actuels peuvent être maintenus car ils travaillent déjà ensemble. Il craint que la création des conseillers territoriaux ne fasse perdre de vue la vision régionale. La réforme se conjugue avec une réforme de la fiscalité, la région va être privée de moyens budgétaires.



### Patrick Hatzig

Le SNIT fait encore la part belle aux routes. L'A32 a heureusement été abandonnée, la région assumera ses engagements routiers antérieurs mais ne prendra pas d'engagement nouveau sauf pour l'élargissement de l'A31.

La région estime que la SNCF offre aujourd'hui une bonne qualité de service, mais elle peut encore l'améliorer et réduire ses coûts d'exploitation. L'ouverture du TER à la concurrence n'est pas la panacée, et poserait un problème social de remise en cause du statut du cheminot. En Grande-Bretagne, le trafic a diminué avec la privatisation.

Plusieurs lignes régionales sont aujourd'hui menacées de fermeture. Mais la région ne s'engagera pas dans un plan rail analogue à celui de la région Midi-Pyrénées, elle a déjà versé 370 millions d'euros pour la construction de la LGV Est.

La région est favorable au canal Saône-Moselle, un grand projet structurant pour le long terme, accompagné d'une grande plateforme multimodale.



# L'avenir du rail en Europe



## Présentation du débat

**Jean-Paul Jacquot, vice-président de la FNAUT**

Le paysage dans lequel évolue le rail change considérablement.

### De nouveaux atouts d'abord :

- la technique de la Grande Vitesse ;
- la raréfaction du pétrole et la menace du changement climatique, auxquels le rail est bien armé pour répondre ;
- la dimension européenne qui lui ouvre les frontières ;
- les nouvelles techniques de billetterie et de tarification.

### Et en même temps, des défis lui sont lancés.

- Il doit faire face à une concurrence accrue de la route et de l'avion.
- La concurrence s'ouvre entre les opérateurs ferroviaires.
- Son environnement réglementaire se bouleverse sous l'impulsion européenne.
- Il a des besoins énormes de financement à un moment où les capacités en sont handicapées par la crise économique qui a endetté durablement les acteurs publics.

### Que ressent le voyageur de son côté ?

- Il peut voyager plus vite, plus loin, plus confortablement grâce à la grande vitesse.
- Mais il ressent une forte augmentation du coût des voyages.
- Il a de plus en plus de peine à voyager sur des lignes classiques qui se dégradent.
- Paradoxalement, obtenir des informations et un billet pour ses voyages internationaux devient de plus en plus difficile et coûteux.

La FNAUT suit avec grand intérêt ces transformations à travers ce que lui disent ses 160 associations et la Fédération Européenne des Voyageurs dont elle est membre. L'organisation de ce débat en est la preuve.

**Alors, Messieurs, à travers toutes ces opportunités et ces défis, comment envisagez-vous l'avenir du rail en Europe, et ceci sur le long terme qui est votre patrie temporelle puisque c'est celui de tous vos investissements ?**

# Le point de vue de la Deutsche Bahn

**Joachim Fried, Directeur Affaires politiques, Affaires économiques et Régulation à la Deutsche Bahn AG**

*Juriste de formation (Université de Berlin, ENA), Joachim Fried est depuis octobre 2009 Directeur Affaires politiques, Affaires économiques et Régulation à la Deutsche Bahn AG.*

*Après des débuts à l'Office fédéral de la concurrence, il a occupé les fonctions de conseiller aux Affaires européennes à la Chancellerie fédérale et auprès du Premier ministre de la RDA, avant de se consacrer à la gestion de la réunification allemande, au sein de la Société publique fiduciaire regroupant les entreprises d'État de l'ancienne RDA (Treuhandaanstalt) puis au Ministère de l'Économie.*

*Il a rejoint la Deutsche Bahn en 1997 comme Directeur des services centraux, avant d'être nommé Fondateur de pouvoir pour les Affaires européennes et la Concurrence en juin 2004.*



## 1 - Sortir de la crise économique

L'année 2009 a été celle d'une récession généralisée dans les pays occidentaux (le PIB a chuté de 2,1% en moyenne mondiale, de 4,1% en Europe de l'Ouest).

Les effets de la crise se sont largement répercutés dans l'activité ferroviaire, en particulier dans le fret :

- trafic SNCF voyageurs = 86 milliards de voyageurs x km, -0,7%
- trafic voyageurs DB = 76,8 milliards de voyageurs x km, -1,3%
- trafic fret DB Schenker = 93,9 milliards de tonnes x km, -17,3%
- trafic fret SNCF = 26,5 milliards de tonnes x km, -23,6%

Les grèves en France ont largement obéré la reprise des trafics et ont gravement nuit à l'activité fret de DB Schenker Rail. La SNCF estime à 10 M€/jour les pertes liées aux récentes grèves.

## 2 - Financer le système ferroviaire

La question de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ne doit pas occulter l'existence d'intérêts divergents entre les acteurs.

Les objectifs de l'entreprise intégrée (ex: DB AG)

- Atteindre l'optimum en qualité et fiabilité
- Accroître de manière coordonnée la productivité et la rentabilité de l'ensemble du système ferroviaire (infrastructure et transport)
- Orienter l'investissement pour atteindre cet optimum

Les objectifs du GI (gestionnaire d'infrastructure)

- Viabilité économique de l'infrastructure
- Couverture des coûts complets assortie d'une rentabilité du capital employé
- Optimisation de l'exploitation des capacités
- Financement à long terme de l'infrastructure assuré

Les objectifs du Transporteur

- Infrastructure de bonne qualité
- Fiabilité de l'infrastructure
- Redevances d'accès réduites
- Optimisation de l'utilisation de ses outils de production

En Allemagne, le modèle intégré a permis de soulager le budget de l'État, contrairement aux pays ayant choisi un autre modèle.

Entre 1994 et 2008, le trafic voyageurs a augmenté de 28% en Allemagne, 44% en France et 76% en Grande Bretagne ; le trafic de fret a varié de + 63%, - 16% et + 62% respectivement. Pendant ce temps, la charge budgétaire consacrée au rail a varié de - 38%, + 3% et + 181% (elle était en 2008, par voyageur ou tonne x km, de 3,8, 8,0 et 10,1 centime d'euro respectivement).

Certes le volume d'investissement dans le système ferroviaire en Allemagne est relativement faible. En euros par habitant, l'investissement a été, en 2008, de :

47 en Allemagne, 60 en Italie, 80 en France, 84 en Espagne, 104 en Suède, 105 aux Pays-Bas, 136 en Grande Bretagne, 205 en Autriche et 284 en Suisse.

La crise pourrait avoir des répercussions sur le volume d'investissements futur.

Le financement de l'infrastructure existante (voies et gares) :

- le Gouvernement fédéral couvre l'essentiel des frais de régénération :
- la DB finance le coût de la maintenance, des opérations et participe au financement de la régénération ; sa contribution est couverte par les droits d'accès à l'infrastructure.

Les investissements nouveaux sont en principe financés sur le budget fédéral, Deutsche Bahn AG contribue de manière croissante à leur financement.

Quid des effets de la crise sur le financement futur ?

Les fonds publics affectés à l'infrastructure ont été de 4 milliards d'euros en 2009.

En Allemagne, le choix s'est porté sur la valorisation de l'infrastructure existante plutôt que sur la construction de lignes nouvelles.

- La stratégie de développement de l'infrastructure
- Priorité donnée à l'élimination des goulots d'étranglement à proximité des hubs à fort potentiel de croissance.
  - Relier le réseau allemand aux corridors internationaux de transport.
  - Développer l'hinterland portuaire et ses connexions au réseau ferré national.

Les résultats de l'étude prospective "Réseau ferré 2025/2030"

1. Étendre l'installation de systèmes de signalisation et de sécurité.
2. Electrifier les tronçons de contournement, revitaliser certaines lignes secondaires.

3. Engager de nouveaux projets d'infrastructure là où les deux premières séries de mesures ne suffisent pas à absorber la hausse du trafic (+ 725 km de voies nouvelles nécessaires).

La décision communautaire de mettre en place des corridors fret prioritaires introduit une difficulté supplémentaire (corridors 1 Duisburg-Karlsruhe, 3 Hanovre-Munich, 8 Duisburg-Berlin).

Les principales dispositions du règlement européen

- Création de GI "guichets uniques" pour chacun des corridors ("One-stop shop").
- Des contingents de capacités sont réservés pour le transport transfrontalier de marchandises.
- En cas d'incident, le GI s'efforce en priorité de minimiser le retard des transports de marchandises.

Les défis pour le gestionnaire d'infrastructure

- La conception de l'horaire de service désormais partagée avec le gestionnaire du corridor crée un surcroît de bureaucratie.
- La réservation de contingents de capacités se fait au détriment d'une gestion flexible du réseau et d'une exploitation optimale du réseau.
- Risque d'altération de la qualité et de la ponctualité des services de transport de voyageurs dans les zones densément peuplées.

### 3 - Organiser la concurrence

Concurrence sans cesse croissante des 320 entreprises ferroviaires actives en Allemagne

- Une croissance de 10 % /an en moyenne, en nombre de sillons x km, de l'activité des concurrents de la DB (+6 % en 2009 par rapport à 2008).
- La concurrence représente environ 17 % du volume d'activité de DB Netz AG (contre 16 % en 2008 et 14 % en 2007).

Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Allemagne se caractérise par l'essor régulier de la concurrence : 6,9% en 2003, 24,6% en 2009.

Transport voyageurs de proximité: les concurrents de la Deutsche Bahn possèdent plus de 20 % des parts de marché (millions trains-km).

Transport ferroviaire de marchandises: les concurrents de la Deutsche Bahn possèdent près de 25 % des parts de marché (milliards tonnes-km).

Les entreprises ferroviaires étrangères sont fortement présentes en Allemagne, dont Veolia, Keolis et Transdev.

*Concurrence "pour" ou "sur" le marché: quel rôle incombe à l'État ?*

Concurrence "sur" le marché

- Services rentables et marges suffisantes (prise en compte de la concurrence intermodale) en sus de la couverture des coûts complets.
- Visibilité à moyen / long-terme du cadre financier.
- Différenciation de l'offre produit ou gain de productivité possibles.

Concurrence "pour" le marché

- Objectifs de service public et d'aménagement du territoire prépondérants.

- Les conditions d'une concurrence „sur“ le marché ne sont pas réunies.
- Le jeu de la concurrence lors de la procédure d'attribution sert les AOT (le BAG- SPNV constate ainsi en Allemagne une réduction des coûts entre 20 % et 30 %).

Rôle des pouvoirs publics

- L'Union européenne établit et fait respecter les règles nécessaires à l'élaboration d'un marché ferroviaire unique européen.
- L'État organise l'ensemble (plan de financement des transports à long-terme) et notamment le cadre dans lequel la concurrence s'établit (autorité de régulation).
- L'autorité de régulation fait appliquer les règles communautaires en matière de concurrence.

*Rééquilibrer les règles de concurrence intermodale grâce aux écotaxes*

Situation en Allemagne

- Asymétrie fiscale entre les modes de transport au détriment du transport ferroviaire.
- L'internalisation des coûts externes selon des règles identiques pour tous les modes rééquilibrerait les modalités de concurrence.
- Dossier à l'étude au sein de la Commission européenne.

Le rail paie la taxe sur les produits pétroliers et une taxe écologique comme la route, mais subit d'autres contraintes, le fluvial est exonéré d'impôts, l'avion aussi (il sera inclus dans le marché des quotas de carbone en 2012).

*Une ouverture réussie du marché ferroviaire de voyageurs requiert un cadre d'activité assurant une concurrence équitable*

Mise en place d'une autorité de régulation dotée de fortes compétences. Créée en 12.2009, l'ARAF ne sera effective qu'à compter de 12.2010, soit quatre ans après la date prévue par la directive 2001/14.

Gestionnaire d'infrastructure doté des garanties d'indépendance en matière d'attribution des sillons. Répartition des compétences RFF/SNCF/GID complexe pour tous. L'impartialité du GID doit être effective.

Clarté des règles de tarification de l'infrastructure. Des hausses massives de tarifs des sillons à grande vitesse ont été annoncées.

Clarté du cadre fiscal. Incertitudes vis-à-vis de l'IFER. Taxe sur les billets TGV pour financer les trains d'équilibre du territoire.

Accès aux infrastructures (facilités essentielles). Les modalités d'accès aux centres de maintenance restent à clarifier.

*Grandes lignes internationales : des contraintes économiques particulières pèsent sur les opérateurs*

Etude de cas : comparatif des niveaux de point mort pour deux dessertes grandes lignes, l'une nationale, l'autre internationale.

Coûts Infrastructure (Energie, sillons, gares) : 12 €/train\*km pour une desserte nationale, 15 pour une desserte internationale.

Coûts de matériel et de personnel : 8 €/train\*km et 15 respectivement.

Coût total pour une desserte théorique de 300 km : 6 000 et 9 000 € respectivement.

Si on fait l'hypothèse que le point mort est obtenu à partir d'un taux d'occupation de 50% (soit 200 places pour une rame de 400 places), le prix du titre de transport pour atteindre le point mort est de 30 € et 45 € respectivement.

### ***La régulation doit prendre en compte ces contraintes pour garantir la viabilité des services de transport***

- Nécessité de pouvoir effectuer des dessertes intérieures dans le cadre de dessertes transfrontalières

Le cabotage est indispensable pour l'équilibre économique des transports transfrontaliers (Cf. Directive 2007/58 CE).

Le décret 2010-932 prévoit de nombreuses restrictions au cabotage, voire son interdiction (surajoutant en-cela au texte de la directive).

- Clarification du cadre économique dans lequel s'effectuent les dessertes ferroviaires

L'introduction de nouvelles mesures fiscales, la hausse du prix des sillons en sus de la limitation du cabotage pourraient disqualifier le transport ferroviaire transfrontalier dans la concurrence inter-modale.

- Accès non discriminatoire aux gares

La tarification des gares doit se faire sur des critères impartiaux.

Le personnel des gares doit donner tous les gages d'impartialité.

## **Le point de vue de la SNCF**

### **David Azéma, Directeur général délégué stratégie et finances à la SNCF**

*Diplômé de Sciences-Po Paris et de l'ENA. David Azéma débute sa carrière comme auditeur à la Cour des comptes en 1987. En 1993, après deux ans au cabinet du ministre du travail, il rejoint la SNCF où il occupe les fonctions de chargé de mission à la direction de la stratégie, de conseiller du Président et de directeur des filiales et des participations.*

*Il occupe ensuite au Royaume-Uni les fonctions de Président de ICRRL (Intercontinental and Regional Railways Limited) puis de Président-directeur général d'Eurostar Group Ltd, filiale de la SNCF, de la SNCB et de Eurostar UK en charge du service à grande vitesse Eurostar.*

*Il rejoint le groupe VINCI en octobre 2002 et occupe les fonctions de Directeur général délégué de VINCI Concessions.*

*Il est depuis juin 2008 Directeur général délégué de la SNCF en charge de la stratégie et des finances.*



## **1 - Vingt ans de réformes impulsées par l'Europe**

### ***Du principe à la réalité***

La politique européenne est guidée par un principe : l'introduction de la concurrence intra-modale dans le secteur ferroviaire permettra la constitution d'un grand marché tout en stimulant l'offre. Elle a négligé deux données fondamentales :

- Le transport ferroviaire est un transport guidé intrinsèquement coûteux par sa rigidité et laissant peu d'espace au jeu concurrentiel.

- Le secteur ferroviaire européen ne dégage pas de rente : dans tous les pays de l'UE, les fonds publics couvrent aux environs de la moitié des recettes du secteur ferroviaire.

De ce fait :

- Elle n'a pas tranché entre deux approches : la concurrence pour le marché ou la concurrence sur le marché.

- Elle n'a pas non plus fixé de principes clairs permettant de s'assurer, partout, du bouclage du financement du système ferroviaire

Confrontés à cette absence de prescriptions, les Etats membres ont traité le problème de manière très disparate.

- En finançant leurs système ferroviaire à des niveaux très inégaux et de manière très différente (parfois en subventionnant considérablement l'infrastructure pour avoir des péages très faibles, parfois en maintenant des péages élevés et en allouant des montants importants aux contrats de service publics AO/opérateurs)

- En adoptant des positions différentes sur l'ouverture à la concurrence

- En retenant des schémas d'organisation juridico-financiers significativement différents

Alors que l'Europe a vocation à unifier, elle a conduit, dans le secteur ferroviaire, à un patchwork de systèmes différents.

### ***Une dynamique qui se poursuit sans clarification des points essentiels***

- Une grande tolérance face à la non application des principes des textes antérieurs (règlement de 1969, directive 91/440) : les réseaux historiques demeurent souvent des hybrides entre des agences publiques et des « entreprises commerciales normales ».

- Les évolutions prévues dans le « recast » du 1er paquet ferroviaire ne sont pas inspirées par une vision claire des modalités de financement du système et des formes les plus adaptées pour l'introduction de la concurrence.

- Les modalités prévues pour l'organisation des services et infrastructures de service constituant des facilités essentielles font l'impasse sur leurs conséquences économiques et les formes effectives d'ouverture du marché

- Les principes de tarification d'infrastructure ne sont pas réellement clarifiés et leurs conséquences inéluctables sur la part budgétaire du financement du réseau ne sont pas traitées

- Le texte est silencieux sur la nécessaire émergence d'une régulation européenne

- La réflexion en cours sur le 4eme paquet ferroviaire fait enfin émerger la question fondamentale de la forme d'ouver-

ture du marché à privilégier (Etude EVERIS) alors même que, depuis 20 ans, Commission et Etats membres ont multiplié les dispositifs reposant soit sur la concurrence pour le marché, soit sur la concurrence sur le marché, sans mise en cohérence et sans réflexion d'ensemble.

Est-il encore possible de remettre de la cohérence dans un système ferroviaire européen émietté ?

## **2 - En France, un système entre deux eaux**

### *Une équation financière délicate*

Le système ferroviaire n'est pas bouclé : les péages et les contributions publiques reçues par RFF ne lui permettent pas de boucler son budget.

Depuis peu, les niveaux de péages atteignent le maximum supportable par les activités opérant hors contractualisation publique.

De ce fait, l'impasse est couverte par l'augmentation de l'endettement des deux EPIC concernés, au delà de leurs capacités de remboursement propres. Dernièrement, cette augmentation de dette a essentiellement touché la SNCF.

Le rapport marge opérationnelle du TGV/chiffre d'affaires est passé de 25% en 2008 à 15% fin 2010 et devrait chuter à 5% en 2020.

En 2008, le système ferroviaire allemand a reçu 10 milliards d'euros des clients, 4,2 des autorités organisatrices de transport et 4,8 de subventions publiques ; la SNCF respectivement 10, 4,6 et 3, et son endettement a augmenté d'un milliard.

### *Un vrai sujet « consistance et état du réseau »*

Les LGV construites ont de moins en moins de rendement économique et socio-économique. Elles conduisent de fait, dans un environnement budgétaire contraint, un arbitrage en défaveur du renouvellement du réseau classique.

Les arbitrages du gestionnaire d'infrastructure avec un objectif de coût du km de régénération ont conduit mécaniquement à :

- privilégier les nouveaux projets et les chantiers les plus faciles à opérer en domaine fermé (groupes UIC 7 à 9)
- limiter le renouvellement des lignes les plus circulées du réseau

De fait, le monopole naturel, essentiel au bon fonctionnement du service fourni par les opérateurs, n'est pas stratégiquement régulé en considération du service attendu.

Rentabilité des différentes LGV : Paris-Lyon 15%, Atlantique 12,5%, Nord 2,9%, jonction est parisien 6,9%, Rhône Alpes 6,1%, Méditerranée 4,1%.

Les lignes UIC 1 à 4, 5 et 6, 7 à 9 supportent respectivement 80%, 13% et 3% du trafic ; elles sont l'objet (en équivalent km de renouvellement complet rails, traverses, ballast) de 400, 150 et 100 km environ de travaux.

### *Une exploitation globalement difficile sans incitation à l'amélioration*

Le vieillissement du réseau a entraîné des limitations de vitesse qui nuisent à la bonne tenue des horaires.

L'effort important de renouvellement entraîne la réalisation de nombreux travaux qui perturbent la circulation des trains et entraînent des conditions de commercialisation dégradées pour nos clients. Un fonctionnement en quasi « crise » permanente.

Le réseau français, naturellement peu maillé, n'est pas suffisamment équipé pour une bonne gestion du trafic.

- Les installations permanentes de contresens ne sont pas en nombre suffisant.

- La centralisation des postes d'aiguillage débute, avec 10 à 20 ans de retard sur la Grande-Bretagne ou l'Allemagne.

Il n'existe pas de véritables « règles du jeu » GI/EF dans le système ferroviaire français.

- Le GI a un pouvoir important de suppression ou modification de sillons et n'a pas obligation de compenser les pertes de recettes qui en découlent pour les EF.

- L'impact économique des décisions du GI (travaux de jour ou de nuit, choix d'un plan de voies lors du remodelage d'un site...) n'est pas examiné dans sa globalité (gestionnaire d'infrastructure + exploitant ferroviaire).

- En conséquence le système est largement piloté par le coût intrinsèque des travaux sans prendre en compte leur impact sur les EF et leurs clients.

Un système « dé-intégré » ne peut s'auto-réguler. Des règles du jeu et une stratégie long terme sont indispensables pour le bon fonctionnement du réseau

### *La perspective d'ouverture à la concurrence ne s'est pas accompagnée des évolutions nécessaires pour permettre un jeu égal entre opérateurs*

Le préalable de « normalisation » des comptes des opérateurs historiques n'a pas été satisfait : la dette historique est restée dans le système, les obligations de service public n'ont été que partiellement définies et financées, un double régime s'est instauré en droit et en fait.

Les effets de l'ouverture du marché du fret ont été dévastateurs sur l'opérateur historique sans conduire à une réelle dynamisation de l'offre ferroviaire.

Les évolutions institutionnelles nécessaires à l'effectivité du jeu concurrentiel ont été tardives et demeurent incomplètes.

Il est fondamental, pour SNCF comme pour les finances publiques, que l'ouverture du marché domestique de transport de voyageurs s'exerce dans un cadre harmonisé (Travaux de la Commission Grignon) et dans le cadre d'une stratégie long terme affichée.

## **3 - Dix ans plus tard ?**

### *L'équation financière est mise sur la table dans une vision stratégique*

Dans un cadre pluri-annuel, éclairé par les recommandations de l'ARAF, le Parlement débat et décide de la consistance du réseau et de la politique des transports publics.

Une priorité absolue est donnée au maintien et à la régénération de l'existant ainsi qu'aux investissements permettant une amélioration des conditions d'exploitation et notamment de la robustesse du plan de transport.

L'évolution des péages sur le long terme fait l'objet d'une indexation connue et documentée, validée par l'ARAF, et le solde des ressources nécessaires fait l'objet d'une contribution publique votée annuellement.

Les principes de tarification émettent des signaux économiques pertinents pour l'ensemble des utilisateurs du réseau.

### ***La concurrence est une réalité acceptée...***

La SNCF a perdu certains marchés mais a globalement résisté : c'est une entreprise performante au niveau des meilleurs standards mondiaux.

Les parts de marché perdues en France ont été plus que compensées à l'étranger. La confrontation des meilleures pratiques a permis une montée en qualité du service.

Dans leur rôle de régulateur, de décideurs de la politique des transports ou d'autorités organisatrices, les pouvoirs publics traitent SNCF comme une entreprise commerciale normale, sauf sur ses missions régulées.

### ***... ses conditions ont été clairement définies***

Des conditions sociales harmonisées ont été définies par les pouvoirs publics. La concurrence s'exerce donc sur la capacité à innover, à mieux exploiter et non sur un « dumping » social.

La SNCF a été placée au même rang que ses concurrents. Elle n'a pas d'obligations de fait la reléguant comme opérateur d'appoint, obligé d'assurer les missions que les autres opérateurs rechignent à assurer. Lorsqu'elles demeurent, ces missions sont conventionnées.

Les pouvoirs publics ont choisi le mix franchises/« open access » leur permettant de stimuler le trafic tout en garantissant la couverture territoriale requise et en évitant que l'écrémage ne réduise encore les ressources du système.

Les obligations en matière d'information, de distribution des titres de transport, d'interopérabilité de ces systèmes... ont été définies avec pragmatisme et de telle manière que l'initiative des opérateurs de transport ou de distribution puisse encore jouer : le système est stimulé plus qu'administré.

### ***Les initiatives ont fleuri***

Des lignes « secondaires » ont été concédées à des opérateurs locaux assurant à la fois l'exploitation et la gestion de l'infrastructure.

- Ils sont parvenus à les redynamiser et à les rendre attractives.

- Ils ont contribué à nourrir l'offre multi-lots de Fret SNCF.

La mise en place de services de car à longue distance à haut niveau de service a accru la palette des solutions de transport public offertes aux usagers.

Les marchés de « niche » (trains spéciaux, OD spécifiques, trains internationaux) ont été conquis et développés par plusieurs opérateurs distincts des opérateurs historiques.

De nouvelles approches marketing se développent (Low Cost).

### ***La structure des dessertes a largement évolué***

S'adaptant à la tarification du réseau, les relations TGV se sont recentrées sur les flux à gros volume.

Des TER, des TET, ou des services routiers assurent des correspondances efficaces : l'information des voyageurs et la tarification sont adaptées à cette nouvelle donne.

- Les gares ont été repensées à cette fin comme des pôles d'échange intra et multi modal.

- Gares & Connexions a développé une politique de services qu'elle garantit (correspondances quai à quai, aide au cheminement...)

En région parisienne, la structure de dessertes et l'exploitation sont repensées sur une base plus lisible et intégrant la dimension « Grand Paris ».

### ***La multimodalité n'est plus seulement un discours***

La décentralisation des compétences en matière de transport est réorganisée de manière à simplifier la mise en place d'une offre lisible et cohérente multimodale.

RFF et Gares & Connexions, d'une part, les opérateurs de transport, d'autre part, sont largement associés à la définition de cette offre.

Des mécanismes de coordination amont des AO ont été définis pour permettre un pilotage cohérent du système.

Les principes d'allocation des capacités sur le réseau prennent en compte cet objectif de développement de la multimodalité.

### ***GI et EF collaborent, réduisent les coûts du ferroviaire en améliorent son efficacité***

Un code de réseau a été mis en place : il définit de manière claire l'ensemble des obligations du GI et des EF.

- Toute évolution des conditions d'exploitation est débattue et décidée en commun.

- Le réseau, rénové, correspond exactement aux besoins du plan de transport.

- Des incitations financières permettent l'alignement des intérêts.

Plusieurs initiatives de réduction des coûts ont été menées à bien.

- SNCF Infra et RFF ont défini une méthode de collaboration permettant d'améliorer l'efficacité globale du GID (gestionnaire d'infrastructure délégué).

- Les investissements permettant d'abaisser les coûts de maintenance et de régénération ont été consentis

- SNCF Infra a poursuivi sa transformation en vue d'abaisser ses coûts d'intervention

- La part de marché des acteurs privés a augmenté dans la gestion du dispositif sans réduire la capacité de SNCF Infra à couvrir ses coûts fixes de GID.

### ***La Commission Européenne, aussi, a évolué...***

Elle a recentré son action sur des fondements moins dogmatiques, travaillant de concert avec les exploitants ferroviaires.

Elle a précisé et rendu contraignants les principes de financement des systèmes ferroviaires et ses modalités d'organisation.

Un régulateur européen du ferroviaire a été mis en place.

Des procédures européennes d'homologation du matériel ont été définies : l'acceptation d'un matériel déjà homologué dans un pays par un autre est grandement facilitée.

Un système européen d'information sur les horaires et tarifs a été mis en place, de manière pragmatique.

- Il ne vise pas forcément le « porte à porte » intégral.

- Il respecte le modèle économique des différents exploitants ferroviaires.

## Débat avec la salle

### Jean-Paul Jacquot

La coopération entre opérateurs est en recul : il est quasiment impossible d'obtenir aujourd'hui des informations et des billets sur les trains internationaux. La Communauté européenne du rail s'est opposée à la mise en place d'une banque de données internationale sous prétexte de secrets commerciaux. En Belgique, une surtaxe de 7% a été instaurée sur les billets internationaux. Aux Pays-Bas, les guichets délivrant des billets internationaux sont de moins en moins nombreux. Les voyageurs réclament un guichet unique. On se demande à quoi sert l'alliance RailTeam.

Pouvez-vous aussi revenir sur la question du financement du rail et sur celle du wagon isolé ? Aux USA, la renaissance des short lines a contribué au redressement du fret ferroviaire.

### Joachim Fried

Il est exact que la traditionnelle coopération entre opérateurs historiques est en recul, c'est une conséquence de la politique de l'Union européenne (entre Bruxelles et Cologne, la DB et Thalys se concurrencent). Or elle est nécessaire au rail face à la concurrence des autres modes. Elle devrait se développer entre DB et SNCF sur les axes Paris-Francfort/Munich.

En ce qui concerne la réservation et la billettique, la DB et la SNCF ont des systèmes différents (en Allemagne, la DB n'a pas pu imposer la réservation obligatoire) et l'interface est très coûteuse, le projet de Railteam a été fortement réduit.

### David Azéma

La réservation obligatoire est une contrainte, mais elle permet de bien remplir les trains et de maintenir une tarification modérée. Un TGV de type « métro longue distance » serait trop coûteux. Au Japon, le

Shinkansen est cher pour le voyageur, et pourtant il ne dessert qu'une dorsale, alimentée par de très bonnes correspondances.

Le TGV a longtemps été très rentable, mais cela a fait oublier que, même au Japon, le TGV ne peut financer ses investissements (une rame TGV coûte 30 millions d'euros). Le système ferroviaire voyageurs est en expansion mais, malgré le TGV, une aide publique reste nécessaire. Le SNIT envisage 75 milliards d'euros pour les infrastructures ferroviaires, mais qui paie : le voyageur ou le contribuable ?

### Joachim Fried

Le rail a besoin d'un cadre prévisible. En Allemagne, nous devons remplacer les trains IC (analogues des Corail). Mais le nouveau gouvernement va ouvrir le marché de l'autocar, qui ne paie pas de péages et peut être exploité pour trois fois moins cher que le rail. Du coup, la DB va acheter des autocars.

Entre 2002 et 2004, nous avons rationalisé, restructuré le wagon isolé : le nombre des dessertes a diminué de moitié. Mais, en augmentant la productivité, nous parvenons aujourd'hui à dégager une petite marge. Nous avons organisé le consortium X-rail pour donner un débouché international au wagon isolé.

### David Azéma

La géographie industrielle et portuaire de l'Allemagne est favorable au rail. La situation est différente en France et le déficit du fret a absorbé 3,5 milliards d'euros entre 1997 et 2007, exactement ce qu'a rapporté le TGV pendant cette période.

Le TGV ne dégage plus de rente, il manque 500 millions d'euros par an au rail. Le problème n'est pas celui des coûts de production de la SNCF mais le coût intrinsèque du rail, infrastructure et exploitation, et les conditions de concurrence avec la route.

# Les FNAUT régionales

## Etat des lieux

- Des fédérations régionales ont été déclarées officiellement dans les 9 régions suivantes : Bourgogne, Centre, Franche-Comté, Ile-de-France, Lorraine, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes.
- Des fédérations sont en cours de création dans les 2 régions Aquitaine et Picardie.
- Il n'y a pas de fédération régionale mais seulement un représentant régional de la FNAUT dans les 11 autres régions.

### La FNAUT Lorraine

**Claude-Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine**

La FNAUT Lorraine regroupe 8 associations : ADURNE (Neufchâteau), AGIRR (Metz), AUT-Lorraine ( Nancy ), AUTERCOVEC (Verdun), PAVE (54), TG2V (Gérardmer), Vosges Ecologie, Droits du Piéton 54.

#### Actions communes

Trois dossiers principaux ont donné lieu en 2009 / 2010 à une collaboration entre associations.

##### 1 - La gare de Vandières TGV/TER

- 120 délibérations municipales en faveur d'une gare TGV d'interconnexion à Vandières, représentant environ 600.000 administrés ont été recueillies.

- Elles ont été remises, avec un cahier d'acteurs au commissaire enquêteur au premier jour de l'enquête publique, avec conférence de presse.

- Une réunion publique a été organisée à Nancy en présence de représentants de la Région, du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle et d'une dizaine de maires.

**2 - Le projet de nouvelle liaison ferrée Luxembourg-Metz-Nancy-Epinal-midi de la France** (via la LGV Rhin-Rhône avec un barreau de 25 km, à réactiver depuis Lure vers Villersexel)

- Une réunion publique a été organisée à Epinal avec le maire et collaboration entre FNAUT Lorraine et FNAUT Franche-Comté, chacune représentée par 3 de ses associations.

**3 - Un recueil de 13 projets** ( dont les deux précédents ) pour la Lorraine, reliés en une brochure « Prospective Transports et Mobilités », fruit d'un travail collégial au sein de la FNAUT Lorraine.

- Cette synthèse a été remise au conseil régional, avec lequel une journée de travail est prévue dans le but de faire le point sur le degré de faisabilité ou d'avancement de ces projets.

- Les autres projets sont : la réouverture de la ligne de Gérardmer, le raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple pour la liaison Verdun-Reims, l'amélioration de la liaison Verdun -Nancy, la desserte de Neufchâteau, la desserte des vallées vosgiennes, la liaison entre Nancy et le triangle Bar le Duc-Saint Dizier-Vitry le François (en collaboration avec l'association AUTCT de Champagne Ardenne), la lutte contre les projets routiers (A32 remplacée dans le SNIT par une A31 bis), les dessertes transfrontalières (liaisons avec Luxembourg et Sarrebruck) et périurbaines (RER de Nancy et de Metz), développement du covoiturage.



#### Moyens d'action

- La FNAUT Lorraine est présente dans diverses instances officielles (les 8 comités de dessertes TER, le conseil de développement de Nancy, le comité de gouvernance Gares et connexions de Nancy, des comités de concertation pour les SCOT (Nancy, Metz, Thionville) et les PDU.

- Elle entretient des relations satisfaisantes avec les médias régionaux (quotidiens Est Républicain et Républicain Lorrain, radios, FR3).

- Elle n'obtient présentement aucune subvention.

- Elle publie un bulletin électronique mensuel (INFO-NET) destiné surtout aux élus.

#### Organisation interne

- La fédération permet aux associations d'avoir une meilleure audience.

- L'AG annuelle a lieu à Nancy, il peut y avoir des réunions décentralisées.

- Mais il y a un problème de cohésion globale. Certaines associations participent peu à la vie de la fédération. Sa présence sur le terrain auprès des usagers des transports est trop faible, mais cette présence est plutôt de la vocation des associations locales

- Un exemple : à côté d'un questionnaire de la Fédération destiné aux candidats aux élections régionales, l'AUTERCOVEC a lancé son propre questionnaire et tenu une permanence dans la gare de Verdun.

- Le recrutement de nouvelles associations reste difficile.

- Pour recruter des bénévoles, on peut s'inspirer de l'association AGIRR qui a mis en place un réseau de relais locaux.

## La FNAUT Franche-Comté

**François Jeannin, président de la FNAUT Franche-Comté**

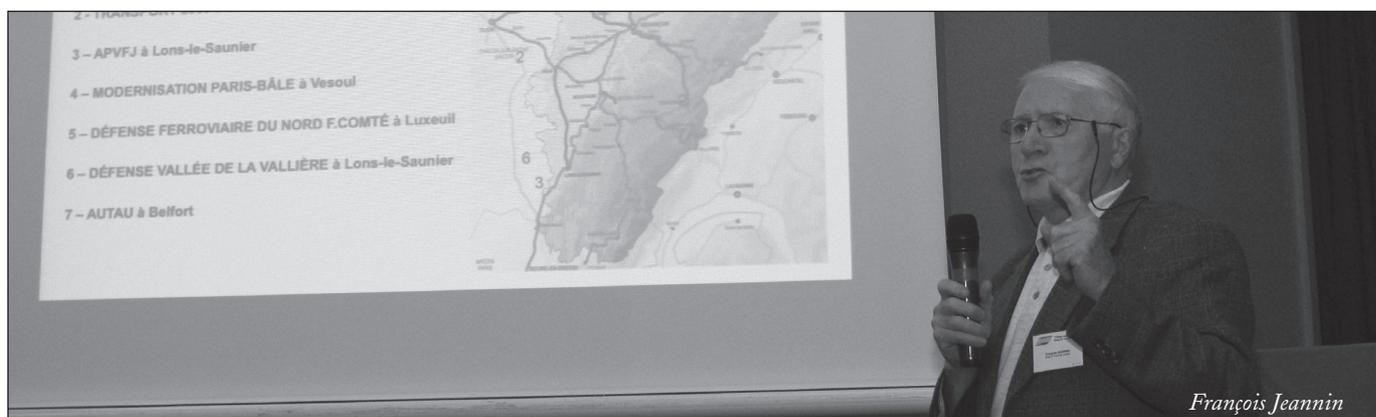
La Région Franche-Comté regroupe les 4 départements du Doubs, du Jura, de la Haute Saône et du Territoire de Belfort.

La FNAUT Franche-Comté fédère les associations de Besançon, Dole, Pontarlier, Lons le Saunier, Vesoul, Luxeuil, Belfort et de la Vallée de la Vallière (cette dernière concentre son action sur le transit des camions). Elle a organisé en 1996 (Dole) et en 2006 (Besançon) le congrès de la FNAUT nationale.

Elle est présente dans tous les comités de lignes TER. Elle siège à la conférence régionale sillons, à la Commission des Sanctions Administratives et aux comités de pilotage des études de la LGV Rhin-Rhône et de la ligne Belfort-Delle. Son conseil d'administration se réunit tous les mois : toutes les associations y participent. Il a fallu modifier les statuts pour y accueillir de nouveaux

militants. Elle publie 4 bulletins d'information par an, diffusés à 600 exemplaires papier et 1200 envois électroniques. Elle vient de créer un site internet ([www.fnaut-fc.fr](http://www.fnaut-fc.fr)). Elle travaille en étroite collaboration avec l'ATE suisse des cantons de Neuchâtel et du Jura. Elle a obtenu une première subvention du Conseil régional en 2010 et une autre, plus ancienne, de la ville de Dole. Certaines associations locales, subventionnées par leurs collectivités, aident à boucler le budget régional.

Les dessertes TGV Rhin-Rhône avec leurs conséquences sur les deux grandes lignes TET Paris-Mulhouse et Strasbourg-Lyon, les menaces pesant sur la ligne du Haut Jura (Saint Claude – Bourg), ainsi que la réouverture de la ligne Belfort-Delle, et plus globalement les liaisons transfrontalières, sont au cœur des préoccupations partagées par les associations locales et la fédération régionale comtoise.



## La FNAUT Pays de la Loire

**Jean-Bernard Lugadet, secrétaire général de la FNAUT Pays de la Loire**

Dans chaque département, nos militants rencontrent les élus ou les techniciens du transport, mènent des débats au titre de la FNAUT ou en partenariat, et interviennent dans les comités de ligne. Dans la plupart des agglomérations, les associations locales mènent leurs actions propres avec toujours comme point de mire la promotion du transport public plus économe en énergie, moins dévastateur de l'espace urbain et rural, moins dangereux vis-à-vis du réchauffement climatique.

Dans une région vaste et dense, aux pôles urbains dispersés, l'action de Fnaut Pays de la Loire est à la fois stimulante, encourageante, tonique et difficile.

Stimulante parce que nos (vieilles!) propositions se concrétisent parfois tout en étant toujours récupérées («virgule de Sablé» sur la future LGV Le Mans-Rennes, coordination tarifaire avec l'extension du titre «Métrocéane», concrétisations et études de réouverture de liaisons ferroviaires, projets de nouveaux TSCP comme à Saint Nazaire). Encourageante avec la multiplication des actions et des réflexions (que de réunions-débats à notre actif), l'arrivée de nouveaux militants plein d'idées...

Tonique parce que la création, avec les FNAUT et AFAC de Poitou-Charentes et Aquitaine, de l'Association interrégionale pour la promotion de la liaison ferroviaire Nantes-La Rochelle-Bordeaux nous ouvre de nouveaux chantiers : ses premiers communiqués ne sont pas passés inaperçus ; elle doit à la fois réclamer des trains de jour (passer de 3 à 4 liaisons quotidiennes) et défendre les « Lunéa » que la SNCF voudrait supprimer car elle ne sait pas les promouvoir.

Mais l'action reste difficile avec les mauvais coups portés au transport public (abandon de fait de la ligne Saumur-Les Sables d'Olonne par Thouars, extinction des trains de nuit, gel des infrastructures nouvelles sur le réseau nantais), les tentatives du lobby routier qui sans cesse réclame (et obtient) des ponts sur la Loire, et le dossier de l'aéroport «inutile et coûteux» de Notre Dame des Landes qui plombe la réflexion sur ce qui serait une bonne desserte ferroviaire de l'Ouest de la France. Les principales réponses restent le renforcement et le rajeunissement de notre association, pour lesquelles des pistes sont esquissées.

Fabrice Eymon anime le blog de la fédération, alimenté chaque jour par des articles nouveaux. Il coordonne 6 sites FNAUT régionaux.

## La FNAUT Région Centre

**Jean-François Troin, président de la FNAUT Région Centre**

La FNAUT Région Centre, issue de l'association ADTT, a été créée il y a 5 ans et rassemble 17 associations. La région Centre est un vaste espace qui couvre 6 départements, d'où une animation difficile de la fédération.

Elle a publié un bulletin d'information (2 numéros). Elle souhaite développer ses contacts avec les FNAUT voisines Pays de la Loire et Poitou-Charentes, mais manque de main d'œuvre : la relève est difficile à trouver, les membres du bureau sont vieillissants.

Ses principales préoccupations sont les suivantes :

- la réouverture de la ligne Orléans-Chartres (l'Etat préfère transformer la RN 154 parallèle en une autoroute concédée) ;
- la ligne de T2 de tramway d'Orléans (un recours juridique a échoué mais des améliorations du projet initial ont été obtenues) ;
- les projets de tramway et de tram-train de Tours ;
- le contournement de Tours par l'A10 bis ;
- les menaces qui pèsent sur la ligne du Blanc-Argent ;



- le projet de LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon).

Plusieurs avancées positives dans la région sont cependant à signaler :

- début des travaux sur la ligne Chartres-Voves,
- déblocage sur le cadencement de Paris-Chartres,
- intérêt pour la réouverture de la ligne d'Orléans-Châteauneuf.

## La FNAUT Poitou-Charentes

**Henriette Trimoulinard, présidente de la FNAUT Poitou-Charentes**

La région Poitou-Charentes couvre 4 départements : les deux Charentes, la Vienne et les Deux-Sèvres, c'est une région à dominante rurale peu peuplée malgré la présence de la ville phare La Rochelle et l'important nœud ferroviaire de Saintes.

Créée en 1997 sous le nom de AUTC par d'ardents défenseurs du rail demandant la réouverture de la ligne Nantes-Poitiers qui reliait les deux capitales régionales, la FNAUT Poitou-Charentes est devenue une fédération en 2003 et rassemble 3 associations : Vivre bien en Aunis, l'ADTFTS qui travaille à la réouverture de la ligne Niort-Thouars, et l'AFAC. Elle a surtout des adhérents individuels, 40 à 50 en moyenne, que nous nous efforçons de fidéliser. Heureusement, notre cohésion est bonne. Nous tenons 3 conseils d'administration et une assemblée générale chaque année, en variant les lieux de rencontre. Tous les membres du CA participent à des comités de lignes ou au comité des partenaires du TER, et siègent dans plusieurs instances officielles.

Les points positifs - Nos relations avec les élus sont bonnes, mais la route reste leur préférence. La presse nous reçoit bien et publie nos écrits. Nous essayons de nous faire connaître grâce à notre site internet, aidés par Sylvain Ruault (Bressuire) et nos amis de la FNAUT Pays de la Loire.

Les difficultés - Trop d'élus, face à la désertification du monde rural, justifient la suppression de services ferroviaires ou routiers départementaux. Nous leur rappelons dans toutes les réunions que cette désertification n'empêche pas les travaux routiers d'avancer, au plus grand bénéfice des camions en transit.

Nous avons beaucoup de difficultés à défendre la LGV Tours-Bordeaux, retardé par les opposants, y compris les écologistes dont les exigences sont excessives et qui disposent

de moyens financiers et médiatiques que nous n'avons pas pour faire le siège de RFF. Mais nous parvenons à nous exprimer dans la presse. Il en est de même sur la protection du patrimoine ferroviaire, où nous avons gagné sur quelques dossiers grâce à l'aide de Xavier Braud.

Dans l'ensemble, nous pensons faire du bon travail, mais nous regrettons de ne pouvoir fédérer davantage d'associations : beaucoup sont petites et limitées à un secteur géographique étroit. Les adhésions individuelles sont nécessaires à la pérennité de notre fédération régionale.



Centre ville de Nancy (détail)

# La FNAUT Bourgogne

**Jean-Paul Guigue, président de la FNAUT Bourgogne**

La région Bourgogne est étendue, composée de 4 départements, l'Yonne, la Nièvre, la Côte d'Or et la Saône-et-Loire, ce qui ne facilite pas notre action. Dans chaque département, un Vice-Président Délégué représente la fédération régionale. Nous avons 4 associations adhérentes et 40 adhérents individuels.

Nous nous réunissons chaque trimestre, une permanence est assurée le mercredi matin à la Maison des Associations à Dijon et un blog a été mis en place en 2010 (<http://fnaut-bourgogne.over-blog.com>).

Les dossiers sont nombreux et les moyens humains pour les traiter difficiles à trouver.

Nos principales actions concernent les suivants :

- le dossier Tramway du Grand Dijon, avec toutes ses composantes dans l'agglomération ;
- le dossier du réseau Zoom et du BHNS du Grand Chalon ;
- les schémas directeurs d'accessibilité dans les différentes agglomérations et dans les gares TER de la région Bourgogne ;
- les plans Climat-Energie du Grand Dijon et du Grand Chalon ;
- le projet TGV Rhin/Rhône ;



- le projet de LGV POCL ;
- le dossier Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

La FNAUT Bourgogne participe aux réunions sur les différents réseaux routiers (départementaux et urbains) et à certains «conseils de la mobilité». Elle est particulièrement attentive à la qualité de service de la SNCF offerte aux usagers (TER et TGV) et elle est active dans tous les comités de ligne et de certification des axes TER bourguignons.

## En guise de conclusion

**Jean Sivardière, président de la FNAUT**

Une FNAUT régionale a la même utilité à l'échelle régionale que la FNAUT à l'échelle nationale :

- faciliter les échanges entre associations, permettre des prises de position cohérentes,
- donner une image favorable et plus visible des associations, fournir un interlocuteur plus facilement identifiable aux pouvoirs publics régionaux,
- peser davantage sur les décisions, assurer la pérennité de notre présence régionale.

### Quelques bonnes pratiques

Disposer de statuts simples et souples.

Maintenir une stricte indépendance vis-à-vis des décideurs politiques, syndicats, administration, exploitants urbains, SNCF, RFF...

Avoir un fichier bien à jour des associations adhérentes, et le transmettre au siège. Préciser les associations qui adhèrent seulement à la FNAUT régionale.

Demander à participer aux réunions de toutes les instances officielles en faisant valoir que « la FNAUT nationale est une association de consommateurs agréée par l'Etat ».

Rechercher des subventions auprès des conseils régional et généraux et des agglomérations.

Tenir une AG annuelle dans la capitale régionale, et au moins trois réunions décentralisées par an du conseil d'administration.

Mettre en place des relais départementaux et locaux.

Travailler vite en utilisant internet.

Tenir un site internet et un blog avec des informations pratiques d'actualité pour les usagers, des articles repris de FNAUT Infos, ...

Publier un document regroupant toutes les propositions des associations membres, c'est l'occasion de créer des liens entre associations et de contacter les médias.

Publier une « newsletter » électronique adressée aux élus, exploitants, médias, associations adhérentes ou non.

Recruter de nouvelles associations et des adhérents individuels. Profiter des réunions des comités de lignes, conseils de développement, ... Insister sur le fait qu'une association membre conserve toute son autonomie au sein de la fédération.

Si nécessaire, collaborer avec les FNAUT des régions voisines .

Signaler à la FNAUT les associations non adhérentes (de la documentation sur la FNAUT leur sera envoyée avec une proposition d'adhésion).

# Les réseaux thématiques

## Actions en cours

- Rappel - Un réseau travaille sous la responsabilité de son pilote. Les missions possibles d'un réseau sont les suivantes :
- rassembler des informations, réaliser des enquêtes sur le terrain ;
  - approfondir des dossiers (d'actualité ou non), les conclusions sont ensuite transmises au conseil national et, une fois validées, elles sont publiées dans FNAUT Infos ;
  - proposer une intervention auprès des médias ou des décideurs politiques ;
  - aider le bureau à réagir à l'actualité ;
  - proposer et réaliser un projet pédagogique (plaquette thématique, powerpoint).

Suite au congrès du Mans en 2008, le nombre des réseaux thématiques a été fortement réduit. Il manque encore un réseau sur les déplacements domicile-travail à longue distance (bassin parisien et province).

## Réseau TGV

**Pilote : Jean-François Troin**

Ce réseau ne compte que 5 inscrits, mais le thème donne lieu à de nombreux débats à la FNAUT et à de multiples interventions/informations sur Internet. On peut donc l'estimer vivant.

### Axes de travail

- *Les gares TGV « exurbanisées »* (rapport de J.F. Troin pour la DATAR). La position de la FNAUT est connue : abandonner toute gare de ce type à l'avenir. Pourtant, on continue à en rêver et à en projeter : Allan, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Saint-Florentin...

- *La poursuite du réseau TGV*. Après Rhin-Rhône, l'adaptation de la ligne du Bugey, la ligne SEA, Le Mans-Rennes et Nîmes-Perpignan, tous tronçons prévus dans un avenir assez proche et que l'on peut qualifier de maillons indispensables, il serait bon d'examiner ce que ces compléments apportent au réseau national. On rappelle que la FNAUT est opposée au barreau Poitiers-Limoges.

- *Faut-il poursuivre la construction de LGV ou plutôt se concentrer sur l'imbrication LGV/lignes traditionnelles ?* Et consacrer à la rénovation du réseau classique de forts budgets. Une position claire de la FNAUT nationale et régionale sur le projet Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) par exemple serait à rechercher.

- *Comment réagir au mouvement anti-TGV ?* Des groupes hétérogènes (riverains, élus, associations écologistes) se dressent contre les futures LGV, notamment dans le Sud-Ouest où ils sont particulièrement actifs. La position de la FNAUT sur ce sujet pourrait constituer le thème d'un colloque. Il serait essentiel de rappeler que les autoroutes ferroviaires fret et la croissance du trafic TER ne pourront se faire s'il y a encore coexistence sur les grands axes anciens de tous ces trafics mêlés (TGV, Intercités, TER, fret).

- *Les villes perdantes du TGV*. Il s'agit d'une étude en cours (Stéphane Etaix) que le réseau TGV ne pilote pas, mais à laquelle il s'associe. Elle devrait mettre en relief les aspects de désaménagement du territoire que la sélection urbaine du TGV engendre.

### Il y aurait bien d'autres aspects à étudier

- la tarification des billets TGV,
- l'abandon de certaines relations TGV diamétrales,
- le modèle technologique Alstom face à la concurrence internationale...

On ne peut toucher à tout. Nous avons besoin de bons spécialistes pour certains sous-thèmes et je les invite à nous rejoindre.



Centre ville de Nancy (rue Saint Jean)

## Réseau Corail et auto/train

**Pilote : Jean Lenoir**

Ce réseau couvre toutes les problèmes concernant les services à courte, moyenne et longue distance en dehors des TGV et TER. Il est composé de 10 membres.

Il travaille sur 4 thèmes principaux pour définir les attentes des usagers. Trois thèmes visant les cibles à atteindre à terme :

- les infrastructures,
- les services offerts,
- le renouvellement du matériel.

Un 4ème thème vise les améliorations ponctuelles à traiter au cas par cas en fonction de l'actualité (tarification, information...).

Les doctrines de base sont globalement établies à travers divers documents (schéma directeur Intercités, tarification, rôle de l'Etat, concurrence, transferts sur route...). Elles seront progressivement mises à jour si nécessaire.

Son activité évolue vers une 2ème phase : faire transformer en décisions ou actions les attentes des usagers.



Concrètement, il s'agit d'organiser des rencontres au niveau national avec les ministères (exemple l'ouverture à la concurrence), organismes divers (médiat...), RFF (exemple la généralisation du cadencement), SNCF (exemple : la vente de l'auto/train en accompagnement de l'association AUTAUT), mais aussi régional par l'intermédiaire d'associations (exemple : l'APNB pour Bordeaux-Nantes) ou les FNAUT régionales (exemple Bordeaux-Nice).

## Réseau TER

**Pilote : Dominique Romann**

Ce réseau a été créé seulement début 2010. Il est différent des autres réseaux en ce sens que les décisions en matière de TER dépendent principalement des régions. Il a surtout un rôle de coordination et d'information.

Ainsi une rencontre avec la direction nationale SNCF-TER (qui n'a elle-même qu'un rôle limité de suivi, conseil, évaluation du « marché ») a permis d'avoir connaissance d'une enquête évaluant les comportements des usagers et leur évolution, dont un des résultats principaux était que la part des voyageurs TGV en correspondance avec un TER (20% en 2006) a doublé en 10 ans, ce qui pourrait expliquer le regain d'intérêt de la SNCF pour les correspondances TER/TGV.

La Fnaut, et maintenant ce réseau, cherchent donc à apporter des informations à l'ensemble des Fnaut régionales.

Antérieurement au réseau, une étude a ainsi été menée par Marc Debrincat et Jean Lenoir sur la tarification du TER (voir Fnaut Info n° 189 de novembre 2010 et l'étude complète sur le site de la Fnaut).

Une étude est en cours sur la relation entre offre TER et densité démographique des régions, qui per-



mettra de comparer les équipements, moyens, résultats des régions. Il apparaît en effet que la densité est un critère simple, mais primordial, dont la prise en compte permet de comparer des régions réellement comparables.

L'étude sortira au premier semestre 2011. Espérons qu'elle sera l'occasion de gonfler le nombre de participants au réseau.

Il serait utile qu'un « correspondant » existe dans chaque région, ce qui permettrait de multiplier les échanges directs entre Fnaut régionales.

## Réseau Fret

**Pilote : Michel Zonca**

Le groupe Fret comprend 9 membres ; c'est le plus ancien des réseaux thématiques.

Trois séries de travaux ont été effectuées :

- Les travaux de Fret 1 animés par André Laumin
- Les travaux de Fret 2 animés par Michel Zonca

Les conclusions de ces travaux ont fait l'objet d'articles dans FNAUT Info.

Sont en cours les travaux de Fret 3 dont la première partie « diagnostic du transport routier » est terminée.

Sur le fond où en sommes-nous et quelles sont nos propositions ? La FNAUT considère que la SNCF n'a pas pour mission de devenir le plus grand opérateur (routier) d'Europe mais de faire gagner des parts de marché au ferroviaire.

Aussi, elle articule ses propositions autour de 4 axes principaux :

1) Modifier l'équation économique entre le fer et la route :

- L'Ecoredevance avec une transposition volontariste de la Directive Eurovignette et une révision de cette dernière pour inclure les coûts externes : bruit, pollution et congestion.

- La taxe carbone à un niveau suffisamment incitatif.

- L'allègement des péages affectés aux trains de wagons isolés.

2) Créer des Opérateurs ferroviaires de proximité sur la base d'un maillage du territoire.

3) Faire émerger un transporteur ferroviaire européen : chacun des pays de l'Europe de l'Ouest est trop petit ; il faut créer une entité dans laquelle SNCF et DB ou un autre opérateur ferroviaire européen apporteraient leurs moyens et leurs fonds de commerce et



n'auraient plus ensuite que leur participation au capital sans responsabilité de gestion et de production.

4) Développer les produits d'avenir : transport combiné continental et maritime, autoroutes ferroviaires et fret à grande vitesse.

Cela étant, pour l'avenir, le groupe fret tentera de promouvoir des Etats Généraux du Fret selon le schéma suivant :

- la mise au point de 4 scénarios contrastés par les planificateurs (Comité Stratégique du Gouvernement).

- notre participation au débat qui s'ensuivra avec les collègues du Grenelle.

- la prise de décision par les politiques dont c'est le métier.

Enfin, l'animateur du groupe Fret représente la FNAUT dans le groupe ONG/SNCF (Comité de suivi écologique), le CNT et l'OEET (Observatoire de l'Environnement et de l'Economie des Transports).

« C'est en croyant aux roses qu'on les fait éclore », Anatole France

## Réseau Déplacements urbains

**Pilote : Maurice Abeille - Secrétaire : Jean-Bernard Lugadet**

Ce réseau thématique a décidé d'inviter le maximum d'associations des grandes et moyennes villes de le rejoindre pour renforcer sa capacité de réflexion et de proposition.

Deux personnes ressources (Aymeric Gillaizeau, David Rinsveldt) se proposent de rassembler et de traiter les informations disponibles des exploitants des services de transport, des associations FNAUT, du CERTU... de manière à constituer des bases de données utilisables par les représentants des usagers face aux autorités organisatrices, à la presse, aux groupes de pression...

Parallèlement le réseau s'efforcera d'établir un palmarès des performances et des services rendus par les réseaux urbains de manière à porter la voix de la FNAUT dans les débats sur le transport urbain où



jouent plus souvent les autopromotions des exploitants et les fausses bonnes idées des élus qu'une écoute pertinente et suivie des besoins des usagers et des habitants.

# Exposés

## des militants de la FNAUT



Xavier Braud et Marc Debrincat

### Questions relatives à l'avenir de la FNAUT

**Marc Debrincat, juriste de la FNAUT**

#### 1 - Que fait la FNAUT en tant qu'association agréée de consommateurs ?

Il s'agit ici de l'activité de la FNAUT nationale, plus difficile à mettre en valeur que celle des associations présentes sur le terrain. Elle est liée aux missions d'une association de consommateurs agréée par l'Etat :

- information du consommateur ;
- traitement des litiges individuels et collectifs.

*L'information du consommateurs* sur ses droits se traduit par la mise au point de fiches disponibles sur le site internet de la FNAUT.

- SNCF - Retard d'un train : 29 013 consultations
- SNCF - Problème de bagages : 7 553
- Avion - Problème de bagages : 5 318
- Mémento du voyageur SNCF : 5 134
- SNCF - Accident de personne : 4 242
- Avion - Annulation de vol : 3 113
- Avion - Responsabilité civile des agences de voyages : 3 070
- Saisine du juge de proximité : 2 436
- Avion - Surréservation : 2 373
- Avion - Retard : 2 297
- SNCF - Agression : 1 652
- Avion - Accident : 1 129
- Mémento du voyageur aérien : 1 092
- Mémento du voyageur RATP : 983

*Le traitement des litiges individuels SNCF démontre l'efficacité de la FNAUT.*

Avis du médiateur SNCF sur l'ensemble des dossiers traités en 2009 :

- favorable 33%
- partiellement favorable 21%
- défavorable 46%

Avis du médiateur sur les dossiers soumis par la FNAUT en 2009 :

- favorable 48%
- partiellement favorable 25%
- défavorable 27%

Le traitement des litiges transport aérien ou agences de voyages :

- 50 dossiers ont été traités en 2009
- 17 ont fait l'objet d'un traitement financier
- montant moyen versé au consommateur = 664 euros pour un coût de traitement par la FNAUT de 45 euros, à comparer au coût d'un contentieux...

Le traitement des litiges collectifs SNCF - sans la FNAUT, aucune information correcte sur les prix

- avec la FNAUT, amélioration de l'information horaire et tarifaire
- sans la FNAUT, de nombreux pièges (par exemple, un billet pris sur VSC internet mobile ne peut être retiré à Bâle)
- avec la FNAUT, la SNCF rappelle la nécessité de retirer le billet VSC dans une gare française

#### *Les publicités trompeuses*

La FNAUT a dénoncé la publicité pour la SAAB 9-3 Biopower « plus écologique », cette mention a disparu. Même résultat pour l'action contre France Betteraves, qui vantait les mérites du bioéthanol, « la betterave, une réserve inépuisable d'énergie renouvelable ».

*Une question prospective étudiée par la FNAUT : les conséquences de l'ouverture des transports à la concurrence sur les droits des voyageurs.*

Quelle prise en compte dans les textes régissant l'organisation des transports (LOTI) ?

Quelle formalisation de nos attentes et exigences auprès des nouveaux entrants, en raison de la portée limitée du règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs ?

- information précontractuelle sur les horaires et tarifs, billettique
- grille tarifaire, prise en compte des tarifs sociaux
- canaux de distribution, guichet unique
- gouvernance, notamment concertation avec les associations
- modalités de traitement des litiges, médiation, engagements commerciaux

## 2 - Quelques questions sur l'avenir de la FNAUT

### *Agrément consommation*

Le renouvellement de l'agrément consommation de la FNAUT pour 5 ans à compter du 2 décembre 2009 nous ouvre un espace de 3 ans pour améliorer notre fonctionnement.

Il s'agit de préserver le patrimoine collectif d'activité et de compétence de la FNAUT, de dynamiser ses ambitions et de trouver des porteurs d'ambitions pour l'avenir.

### *Les FNAUT régionales*

Il s'agit de poursuivre la création de fédérations régionales en concertation avec la FNAUT (la FNAUT peut fournir une aide juridique), avec obligation de résultat selon notre convention avec la DGCCRF.

Recherche de financements : des possibilités sont offertes par la réserve parlementaire (Assemblée nationale et Sénat).

Un compte-rendu annuel d'activités est souhaitable sur la base d'un formulaire commun (comme pour les titulaires de mandats de représentation de la FNAUT).

### *Le financement de la FNAUT*

Il suppose une gestion tendue des subventions publiques dont nous disposons et une révision du système des cotisations. La difficulté est la faiblesse du financement public des associations de consommateurs.

### *Le fonctionnement du bureau national*

Le bureau national doit être renforcé, il est ouvert aux bonnes volontés.

## La protection du patrimoine ferroviaire

**Xavier Braud, juriste de la FNAUT**

Mon exposé concerne les actions contentieuses menées ces deux dernières années.

37 jugements ont été rendus par la justice administrative, 40% des décisions nous sont favorables, 60% nous sont défavorables, alors que dans la période précédente, le taux de succès était de 65% à 80% suivant les années.

L'explication de cette rupture est simple : RFF a fait modifier les lois et décrets à son avantage, à 6 reprises entre 2003 et 2009.

L'annulation d'une fermeture est devenue difficile à obtenir, mais nous obtenons encore des annulations de déclassements.

Notre stratégie de protection du patrimoine ferroviaire a été adaptée pour tenir compte de cette évolution de la législation. Trois nouveaux fronts ont été ouverts afin de protéger l'intégrité des lignes non déclassées :

- la remise en cause de ventes d'emprises dont les déclassements ont été annulés ;
- la contestation d'atteintes non autorisées à l'intégrité des emprises ferroviaires (exemple typique : les passages à niveau goudronnés, cas de la ligne Rives-Saint Rambert d'Albon) ; il s'agit d'obliger RFF à engager des poursuites contre les contrevenants en vue de la remise en état des lieux ;
- la contestation d'autorisations occupation temporaire d'emprises ferroviaires délivrées par RFF au bénéfice d'aménagements pérennes (aménagement d'une voie verte sur la ligne Lons-Bletrons qui est toujours propriété de RFF).



Dans les deux derniers cas, les atteintes, sauvages ou autorisées, peuvent ensuite justifier un déclassement. Il est donc important de s'y intéresser, afin de lutter très en amont contre les déclassements possibles.

L'action contentieuse n'est pas la recette miracle car un succès contentieux ne se traduit pas toujours par un succès sur le terrain. Cependant :

- le sauvetage de certaines lignes semble solide, en particulier Caen-Flers (la région étudie une réouverture), Rouen-Evreux (on ne parle plus de voie verte) et Lons le Saunier-Bletterans (une voie verte y a été aménagée, mais elle appartient à RFF et l'emprise est donc sauvagée) ;
- d'autre part le rythme des fermetures et déclassements s'est beaucoup ralenti, d'environ 80% par rapport à celui de la décennie 1991-2000 (380 km par an en moyenne) qui a précédé le début de nos actions contentieuses. Depuis 2003, la moyenne annuelle est de 57 km/an, ce constat constitue notre principale victoire.

# Politique des transports : trois sujets d'actualité

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Dans un passé récent, à la demande de la FNTV et d'Hervé Mariton, Dominique Bussereau a fait réaliser par le CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) une étude sur l'opportunité d'ouverture de lignes d'autocar express interrégionales.

Au présent, la convention de service public Etat-SNCF pour l'exploitation des trains d'aménagement du territoire, nouvellement appelés TET (trains d'équilibre du territoire), est sur le point d'entrer en vigueur en décembre prochain.

Dans un futur immédiat, la SNCF, dont les TGV vont être taxés pour subventionner les TET et dont l'équilibre économique est de plus en plus fragile avec la stagnation des recettes, parle de « liberté tarifaire » et envisage des réductions de service.

Sur ces trois questions importantes, la FNAUT se devait et se doit toujours, non seulement de se positionner en faisant des propositions, mais aussi d'essayer de faire concrétiser en actes ce qu'elle demande.

## I - Les menaces de transfert sur route pour les TER et les TET

*Les arguments avancés en faveur du transfert sont très nombreux et très variés.*

1. Arguments économiques : le déficit des TET risque d'augmenter structurellement, à cause de la qualité insuffisante des dessertes ; les charges d'exploitation des TER ne cessent de dériver alors que les ressources des régions sont limitées ; selon RFF et la Cour des comptes, il faut fermer les lignes les moins fréquentées, qui ont moins de 10 trains par jour, pour éviter les coûts de remise à niveau des infrastructures.

2. Arguments écologiques : l'ADEME, la Cour de comptes... annoncent qu'un autorail peu chargé émet beaucoup plus de CO<sub>2</sub> par passager que le car ; la FNTV rappelle que la route sera de moins en moins polluante : véhicules électriques, progrès des moteurs... sans compter, pour le fret, le 44 T, et le mégacamion...

3. Arguments politiques : le ministère des transports, RFF, rappellent qu'il faut des sillons disponibles pour le fret ; la FNTV plaide pour des lignes régulières d'autocar à faible coût et fortes fréquences « pour provoquer un report de la voiture vers le car » !

Il faut enfin noter qu'aujourd'hui, l'Europe est bien moins protectionniste que la France : de nombreux pays ont autorisé des dessertes routières régionales ou nationales.

### *Les constats faits par la FNAUT*

1. En matière de qualité de service, les TER ont fait l'objet, au moins jusqu'à aujourd'hui, de nombreuses améliorations. Cependant :



- bien des lignes ont encore des dessertes squelettiques, des horaires inadaptés et des correspondances dissuasives ;

- des dessertes TER sont asséchées par des services de car à tarification très basse (1€).

Les TET doivent impérativement faire l'objet d'une amélioration des dessertes si on veut, comme constaté sur Paris-Granville, améliorer les recettes et leur équilibre économique. Le schéma directeur Intercités de la FNAUT a formulé pour ces trains un ensemble de propositions concrètes et réalistes pour remettre à niveau le réseau et les services assurés.

2. Il est faux de croire que le car rend le même service que le train. Celui-ci est plus confortable et le car souvent plus lent, même dans des cas très défavorables au rail. Par exemple, sur Lyon-Turin (ligne de montagne partiellement à voie unique), le train pourrait mettre 4h avec une correspondance à Chambéry ramenée de 50 mn à 15 mn, alors que le car met 4h26 sur autoroute avec un seul arrêt d'1 mn à Chambéry.

Il faut aussi remarquer que :

- les pointes de trafic ne pourraient plus être assurées par le car. Si des services routiers coordonnés avec le rail étaient créés, ils entraîneraient une desserte panachée selon les jours et heures, une baisse de productivité du matériel ferroviaire et donc un surcoût du rail, et des horaires très complexes et peu lisibles ;

- cette mixité des services empêcherait le train d'assurer économiquement à la fois les dessertes à longue et à moyenne distance (trafic de cabotage).

3. En définitive, on constate qu'un report sur l'autocar induit des pertes de trafic pour le transport public de 30 % selon la Cour des comptes, mais en réalité de :

- 37 %, valeur constatée lors des transferts des années 1970, selon Pierre-Henri Emangard,

- 50 % probablement aujourd'hui, si on se réfère au report sur rail de Nantes - Pornic entre 2000 et 2005 qui a entraîné un doublement du nombre de voyageurs.km.

## *Les positions de la FNAUT*

1. Il est nécessaire d'avoir une approche ferroviaire globale : on augmente l'efficacité du rail si on organise la massification des flux au lieu de se limiter à l'exploitation des quelques relations à fort trafic TER ou TET.

Environ 20 % des voyages en TGV comportent une correspondance. Grâce à cette complémentarité, le TER, n'étant pas, contrairement au car, soumis aux aléas de circulation, contribue à alimenter des parcours ferroviaires à longue distance très économes en émissions de CO2 par rapport à la route. Cette approche globale améliore le bilan écologique du TER.

2. Il faut aussi avoir une vision à long terme, avec un réseau remis à niveau et un pétrole de plus en plus rare, demandé et donc cher.

3. - Des améliorations économiques doivent être réalisées à court terme :

- des investissements modestes sur la voie permettraient souvent de rendre une desserte TER plus fiable (points d'évitements supplémentaires en voie unique...),
- des relations directes TET, de bonnes correspondances, augmenteraient le trafic,
- des modernisations partielles du matériel roulant valoriseraient le confort train.

4. La conclusion est que le remplacement de TER ou de TET par des cars ne peut relever que de cas très particuliers, car le panachage train-car complexifie l'offre, dégrade sa qualité, et matériels et personnels ferroviaires sont mal utilisés.

5. Il faut enfin s'interroger sur les coûts d'exploitation de la SNCF. Comme la FNAUT l'affirme depuis longtemps pour les TER et plus récemment pour les TET, c'est d'abord sur les lignes à faible trafic que l'ouverture à la concurrence pourrait permettre de réduire ces coûts et d'augmenter la qualité de service et les recettes.

Cette ouverture devrait se faire progressivement, de manière pragmatique et non dogmatique, selon le mode « guichet unique » comme en Suisse ou en Angleterre.

Ouvrir des lignes d'autocar, c'est ouvrir le rail à la concurrence ! Dès lors, autant commencer par l'ouverture au sein du mode ferroviaire pour améliorer sa performance !

### **Conclusion**

Il faut repenser les relations entre train et autocar pour tirer le maximum de chaque technique, et viser la complémentarité et non la concurrence afin d'attirer les automobilistes.

C'est aussi le point de vue des associations d'usagers de Grande-Bretagne, d'Allemagne ou de Suisse.

Le car a un large créneau de pertinence mais ne peut pas tout faire. Vouloir transférer du trafic du train sur le car revient en réalité à en reporter sur la

voiture, à l'inverse des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Ces conclusions ont été présentées et argumentées, oralement et par écrit, au CGEDD le 25 juin 2010 et à l'ARAF le 7 octobre 2010.

## **II - La pérennité des services grandes lignes hors TGV - Le contrat de service public Etat-SNCF pour les TET**

La FNAUT demande depuis longtemps que l'Etat soit autorité organisatrice des transports.

### ***Pourquoi cette demande ?***

Parce que le déclin des relations grandes lignes ne s'explique pas que par :

- l'augmentation des relations TGV et
- le développement du réseau autoroutier, mais aussi par :
- la dégradation lente mais régulière des infrastructures depuis 20 ans,
- et une politique commerciale désastreuse qui confond (comme dans le fret!) massification avec limitation de l'offre aux seuls axes à fort trafic.

### ***Des améliorations possibles :***

La FNAUT les formule depuis longtemps. Elles sont nombreuses et souvent simples à réaliser.

Le « schéma directeur Intercités », a fait des propositions sur 2 grands thèmes :

- la définition du réseau nécessaire pour de bonnes dessertes nationales,
- les améliorations indispensables pour que l'exploitation soit d'un niveau satisfaisant.

Il a été largement diffusé à RFF, à la SNCF, au ministère des Transports...

La FNAUT a été reçue à de très nombreuses reprises par le ministère des Transports... mais jamais par la SNCF !

### ***Le projet de contrat de service Etat-SNCF pour les TET***

Il a été établi à l'initiative du ministère des Transports et devrait entrer en vigueur en décembre 2010. Il répond à cinq demandes fondamentales de la FNAUT :

1. l'Etat reconnaît – enfin ! – le rôle de service public des dessertes classiques ;
2. il prend en charge la fonction d'autorité organisatrice de ces dessertes. Il est donc de sa responsabilité de définir l'offre ferroviaire Intercités, mais aussi d'en contrôler l'exécution et la qualité ;
3. le périmètre de la convention, contrairement au souhait initial de la SNCF, ne se limite pas aux seuls trains Corail Intercités, mais il inclut les Corail, TéoZ et Lunéa. C'est un point très important car il contribue à la lisibilité d'ensemble du service ferroviaire et à l'extension du domaine du service public officiellement reconnu ;
4. le financement par une taxe sur les billets de TGV est une première étape intéressante, car il met la SNCF sur un pied d'égalité avec ses futurs concurrents éventuels ;

5. en complément, on introduit une taxe sur les péages autoroutiers ; c'est un premier pas – certes timide – vers une concrétisation du Grenelle de l'environnement.

Le montage financier serait aujourd'hui le suivant.

Déficit d'exploitation : 200 M€. Ressources : 210 M€ dont : 75 M€ (taxe sur les billets TGV) + 60 M€ (en contrepartie de la suppression de la taxe professionnelle) + 40 M€ (effort de productivité propre de la SNCF), + 35 M€ (taxe sur les autoroutes), plus 10 M€ de marge.

Mais, face à ces aspects très positifs, d'autres points s'écartent de nos attentes :

1. l'auto/train, particulièrement pour les relations transversales liées à des trains de nuit, a été écarté de la convention, avec comme justification – aberrante – de la SNCF que c'est un service TGV ;

2. le niveau de service conventionné est trop bas, officiellement il devrait être celui en vigueur en décembre 2009, mais des menaces pèsent, notamment sur 4 dessertes de nuit : Quimper – Lyon, Nantes – Nice, Bordeaux – Nice et Hendaye – Genève. La FNAUT est intervenue auprès du président de la République, des ministères, de l'ARF... Les deux dernières relations seraient aujourd'hui préservées ;

3. s'il est normal que le service ferroviaire puisse – dans une certaine mesure – s'autofinancer, ne serait-ce que pour inciter la SNCF à améliorer ses résultats autrement qu'en supprimant des services, il faudrait que l'Etat taxe les billets d'avion en concurrence avec les TGV, car la fiscalité aérienne est vraiment anti Grenelle, puisque le carburant n'est pas taxé.

Deux questions importantes restent à traiter, en dehors du contrat de service public :

- le renouvellement du matériel roulant pour lequel nous avons fait des propositions ;

- la remise à niveau des infrastructures. Rappelons que la FNAUT estime celle-ci comme équivalente à la réalisation de 500 km d'autoroutes, alors que le Schéma national des infrastructures de transport, censé donner la priorité au rail, en prévoit 900 km à lui seul.

### **Remarque**

On peut établir un parallèle entre les demandes de la FNAUT pour les TET et certaines recommandations de la commission Grignon sur le fret :

« Proposition n° 2 : passage d'une « logique d'offre » à une « logique de la demande » « [...] regrette [...] que la SNCF ne mette pas l'accent sur le développement [...] afin de « drainer de nouveaux clients ou, à tout le moins, d'endiguer ses pertes de part de marché. »

« Proposition n° 3 : tenir compte des impératifs d'aménagement du territoire [...] « possibilité d'attribuer des aides publiques à des lignes de faible trafic de wagons isolés. »

### **Conclusion**

Le projet de contrat Etat-SNCF constitue un progrès notable pour la pérennité des dessertes ferroviaires sur le réseau classique, et peut être même un « précédent » en matière de reconnaissance de la notion de service public.

Plusieurs de nos propositions ont été prises en compte par le ministère des Transports qui, à plusieurs reprises, a manifesté à notre égard un souci d'écoute et d'attention que nous avons apprécié.

S'il faut accentuer l'aspect Grenelle par des écotaxes, il faut aussi que la SNCF soit incitée à prendre en charge en partie par elle-même les améliorations nécessaires. En effet, la clientèle ne se reportera pas massivement sur le rail avec la qualité des services actuels. Le déficit risque donc d'augmenter, mettant ainsi en cause le fragile équilibre économique du contrat.

Il reste donc à traiter – c'est à notre avis une nécessité – les améliorations demandées par la FNAUT pour les Corail pour lesquelles la SNCF a jusqu'à présent manifesté un « silence radio » absolu : pensons au nouveau et inadmissible calendrier voyageur blanc-bleu.

La signature de la convention constitue une opportunité pour provoquer le débat, car elle est, pour la FNAUT, non un aboutissement, mais un indispensable point de départ.

## **III - Libération des tarifs des TGV et limitation de trajets sur le réseau classique**

La SNCF est confrontée à la baisse de rentabilité des TGV car ses charges augmentent :

- les charges structurelles de fonctionnement,
- les péages pour financer la modernisation du réseau classique,
- la nouvelle taxe pour financer l'exploitation des TET.

Le renouvellement du matériel roulant, déjà reporté, devra bien être réalisé prochainement. Le trafic et les recettes stagnent, surtout les déplacements professionnels, les plus rentables. La SNCF cherche donc à la fois à augmenter ses recettes et à baisser ses charges.

Deux évolutions sont recherchées par la SNCF

### **1 - Tarification : la SNCF dispose déjà d'une certaine liberté tarifaire**

L'arrêté du 5 juillet 1994 fixe les modalités d'application de l'article 14 du cahier des charges de la SNCF. Il indique les fourchettes tarifaires autorisées pour les TGV.

En 2ème classe, la SNCF dispose de marges par rapport à ces fourchettes, même sur les relations TGV les plus chères (cf. étude FNAUT : Commercialisation du TGV, mars 2009) :

- le prix de base du TGV (tarif Loisir, période normale) ne peut dépasser 40 % du tarif de base général (le barème kilométrique), à comparer à + 26 % sur Paris-Le Mans ;

- le prix en période de pointe ne peut être supérieur à 50 % de celui appliqué en période normale, à comparer à + 40 % sur Paris-Le Mans ou Paris-Lille (en moyenne 25 %) ;

- il faut au plus 60 % de trains en période de pointe sur une semaine ordinaire, à comparer à 52 % sur Paris-Marseille et 57 % sur Lille-Lyon en 2008 (moyenne 40 %).

En 1ère classe, les prix sont libres.

### *Les évolutions admissibles par les usagers*

En 1ère classe, l'augmentation des prix est acceptable à condition qu'elle soit accompagnée d'une amélioration des services offerts, ce qui reste à démontrer : par exemple, la restauration à la place ne propose plus de plats chauds et est maintenant réservée aux tarifs « Pro » sur un nombre très limité de relations radiales.

En 2ème classe, pour définir une position, il faut d'abord noter qu'avec le yield management, les déplacements obligés, vendus au prix fort, financent des voyages de loisir à prix réduit.

Il est donc nécessaire de maintenir la validation par l'Etat de la gamme improprement appelée Loisir car la majorité des déplacements personnels ne présente aucun caractère de loisir.

Il est également indispensable de maintenir des tarifs réduits en période de moindre affluence.

En contrepartie des ces augmentations et évolutions, un effort d'amélioration sur l'information tarifaire est indispensable et seul susceptible d'en améliorer l'acceptabilité sociale (cf. l'information sur la répartition PN/PP et les bonnes pratiques de la SNCF en Alsace).

Les billets Prem's, non échangeables et non remboursables, dégradent fortement la qualité du voyage en train. L'augmentation de leurs ventes, annoncée par la SNCF pour compenser les augmentations des tarifs Loisir maximums, revient donc, à prix moyen de billet constant, à baisser le rapport qualité / prix du train.

Il serait donc préférable d'augmenter les réductions permises par les cartes commerciales et les tarifs Loisir ou Découverte, beaucoup mieux adaptés aux voyages à caractère personnel.

La notion de TGV « low cost » mérite d'être approfondie car elle se développe dans l'aérien, mais, là encore, il convient de viser la majorité de la clientèle et non la minorité qui ne voyage que pour ses loisirs.

Enfin, pour améliorer ses recettes, la SNCF doit adapter ses principes de tarification pour attirer vers le train les usagers de la route en proposant des prix spécifiques pour les voyages de courte durée, les mini groupes et les groupes.

### *Les autres cadrages tarifaires à conserver*

La possibilité de réduction des quotas de places réservées aux militaires, familles nombreuses, parlementaires... dans les trains circulant en période de pointe a été évoquée.

Or, l'Etat vient enfin de reconnaître le caractère de service public des trains de « grandes lignes », devenus TET. Face à cet important progrès, la tarification des TGV doit donc s'inscrire dans cette perspective, même si elle relève aussi d'une activité marchande.

La FNAUT demande que l'Etat soit AOT pour l'ensemble des services ferroviaires et fixe un cahier des charges applicable à tous les opérateurs. Dans ce cadre, les réductions à caractère social doivent être préservées dans tous les trains.

## **2- Dessertes : le principe de base en vigueur**

Les dessertes TGV, aujourd'hui, mettent bien à valeur la capacité du matériel à circuler sur l'ensemble des lignes électrifiées en assurant, sans changement, un transport rapide entre pôles associé à des dessertes plus fines du territoire.



Certaines relations font l'objet de conventions entre la SNCF et les collectivités territoriales.

Les trafics concernés sont très variables, des plus élevés, tels Paris – Saint-Raphaël – desserte fine jusqu'à Nice, aux plus limités comme Paris-sur les lignes classiques en Reims et prolongement jusqu'à Sedan.

### *Les réductions de services envisagées par la SNCF*

Il y a eu d'abord des projets de suppressions de liaisons « passe-Paris », au départ de Strasbourg vers Lille, Nantes et Bordeaux. Mais là, le ministre – suite à un tollé général – a carrément opposé son veto. La solution, dans ces cas, consiste à modérer le prix des péages.

La SNCF envisage aussi de remplacer des dessertes de bouts de lignes déficitaires par des correspondances assurées par des TER.

### *Les positions de la FNAUT*

On connaît les effets néfastes des correspondances : par exemple, il n'y a pas eu d'augmentation de trafic sur Paris-Quimper ou Strasbourg-Marseille, malgré l'effet TGV, quand des correspondances étaient imposées à Rennes ou Lyon.

La réponse à cette question de relations directes ne doit pas pour autant être dogmatique mais pragmatique, notamment en cas de faible trafic. Les ruptures de charge sont donc acceptables « à la marge », mais évidemment à négocier... surtout quand la desserte est conventionnée !

Une bonne compensation – qui ne coûte que la volonté de la faire – consisterait à assurer des correspondances garanties, quai à quai et de durée limitée, et sans augmentation de prix.

### **Conclusion sur ce sujet, mais aussi de portée générale**

Comme pour le TET, le fret... la SNCF doit sortir d'une stratégie de régression et revoir son modèle pour que le TGV devienne autant le concurrent de l'automobile que de l'avion.

# ***Conclusion du congrès***

## ***par Jean Sivardière***

Ce congrès a été une réussite et je souhaite à nouveau remercier tous ceux qui y ont contribué : les membres de la FNAUT Lorraine et de la FNAUT nationale qui ont assuré son organisation matérielle, et les différents intervenants.

Le peu de temps disponible pour cette rencontre était très limité, mais il a été bien valorisé : il a permis d'adopter des textes de fond (rapport de conjoncture et motion), de bénéficier de débats instructifs avec de grands élus et des experts de haut niveau, de décerner des tickets verts et rouges, de donner la parole à divers militants de la FNAUT, représentants de fédérations régionales, pilotes de réseaux thématiques, juristes et membres du bureau.



Les actes du congrès seront publiés avant Noël, et vous les recevrez gratuitement. Un résumé des conclusions du congrès sera par ailleurs publié dans FNAUT Infos.

N'oubliez pas de remplir le questionnaire et de nous le remettre avant de partir, ou de nous le renvoyer par la suite : ce congrès a sans doute souffert de divers défauts, vos avis seront étudiés attentivement par le bureau et il en sera tenu compte dans l'organisation du prochain congrès.

Ce 18ème congrès aura lieu en 2012, il faut penser dès aujourd'hui à son organisation matérielle. Aussi nous lançons un appel aux associations de la FNAUT en les invitant à proposer leur candidature : il s'agit d'un travail important mais, outre le service rendu à la fédération, il renforce l'image et la notoriété de l'association organisatrice.

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître la FNAUT (par exemple en mentionnant l'affiliation de votre association sur ses documents, communiqués de presse et site internet), les conclusions de ce congrès ainsi que son bulletin mensuel FNAUT Infos auprès des journalistes de votre région ou de votre ville.

Après ce congrès, la FNAUT va poursuivre ses activités habituelles : interventions auprès des médias (sur la convention État-SNCF relative aux trains Corail, sur le schéma national d'infrastructures de transport), lobbying auprès des associations d'élus, de la SNCF et du gouvernement (un rendez-vous sera demandé au prochain secrétaire d'Etat aux Transports), aide aux usagers en cas de litiges et actions juridiques, débats du conseil national (exploitation du TER, péage urbain, projets de lignes à grande vitesse), journée de formation en mai 2011, réalisation d'études et recherche de financements pour des expertises, publication de FNAUT Infos. Nous envisageons d'organiser un colloque, à la rentrée 2011, sur le thème « jusqu'où faut-il poursuivre l'extension du réseau des LGV ? »

Permettez-moi enfin de vous encourager à intensifier vos activités militantes dans le secteur des transports. Ce secteur a une importance économique, écologique et sociale primordiale pour la collectivité, mais il est organisé de manière globalement irrationnelle. Cependant la FNAUT dispose d'une doctrine claire et cohérente, et elle voit ses analyses et ses propositions mieux reconnues aujourd'hui des décideurs politiques. Enfin l'expérience montre qu'à force de travail et de continuité, il est possible d'obtenir des résultats. Notre travail pédagogique auprès des pouvoirs publics, des exploitants des services de transport et de l'opinion est difficile mais passionnant, ne cédonz donc pas au découragement : il y a dix ans, on ne parlait ni d'une convention Etat-SNCF prenant en charge les trains Corail, ni d'une taxe sur les poids lourds, ni de l'expérimentation du péage urbain.

***Prochain rendez-vous en 2012.***  
***Les candidatures pour accueillir notre congrès***  
***sont ouvertes !***

## ■ ENVIRONNEMENT

## transport

# Nancy : la Fnaut tire un « bilan gris » du Grenelle

La Fnaut, réunie en congrès à Nancy, tire en matière de transport un bilan mitigé du Grenelle de l'environnement, qui n'a pas eu les effets révolutionnaires que certains annonçaient.

Nancy a accueilli ce week-end le 17<sup>e</sup> congrès de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Une structure qui fédère de nombreuses associations d'usagers de la route, du rail et des transports...

Jean Sivardière, le président, au contact quotidien des décideurs, afin de faire valoir ses points de vue sur le développement des transports et en particulier du rail, n'a pas mâché ses mots à propos du Grenelle de l'environnement.

« On peut considérer que le Grenelle a été une inflexion, mais certainement pas une révolution comme certains le prétendent. Pour nous, c'est un bilan gris que nous tirons de ce Grenelle. »

Pour la Fnaut, le Snit (Schéma

national des infrastructures de transports) manque de transparence et les 400 km d'autoroute qui sont programmés sont « volontairement masqués » tandis que sont annoncés d'ambitieux projets sur le développement du chemin de fer et des voies d'eau « qui sont prévus dans trente ans ! ».

Il cite en exemple le projet de canal Saône-Moselle que défendent farouchement des élus du Grand Est, mais qui, selon lui n'est qu'une illusion.

### Péage urbain

Plus pragmatique, la Fnaut qui constate que les caisses de l'Etat et des collectivités sont vides - propose de généraliser le versement transport des entreprises à tout le territoire. Et d'y inclure les entreprises de moins

de neuf salariés qui en sont exemptées. La Fnaut est également favorable au péage urbain, acté par le Grenelle pour les agglomérations de plus de 300 000 habitants, mais demande que le seuil soit baissé à 100 000. L'association réclame aussi le droit, pour les collectivités, de fixer le montant des amendes.

Les grands combats pour maintenir la qualité du service public des transports, grignoté chaque jour, demeurent d'actualité : les TGV ne desservent pas assez de gares, le TGV et le TER ne combient pas à eux seuls les besoins de déplacement, les trains Corail qui assurent le service inter-cités doivent être confortés.



Jean Sivardière, président national et Claude Pierre-Dit-Barrois, président lorrain (à droite). Photo: Clarisse VERDEVAL

M. R.

## CONSO-INFO (INC)

Pour la Fnaut, le Grenelle de l'environnement est une « *inflexion indéniable* », mais « *pas à la hauteur des enjeux* »

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports dresse un bilan mitigé du processus lancé il y a trois ans par Jean-Louis Borloo. « *Le plan de relance de l'économie a privilégié le secteur automobile, déplore-t-elle, l'État ne fait rien pour enrayer la chute du fret ferroviaire et il poursuit les investissements routiers sans tenir compte de leurs effets pervers.* »

Jean-Louis Borloo, coordinateur du Grenelle de l'environnement en 2007, quitte le grand ministère dont il avait la charge avec un bilan en demi-teinte. Pour la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), qui a tenu son congrès annuel les 6 et 7 novembre, les lois « Grenelle 1 » et « Grenelle 2 », ainsi que l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport, constituent « *une inflexion indéniable [...] caractérisée en particulier par le rétablissement de subventions aux investissements de transports urbains en site propre et une relance des investissements ferroviaires (lignes à grande vitesse et réseau classique)* ».

### L'association salue l'autorisation d'expérimenter les péages urbains

La Fnaut salue aussi la « *prochaine convention État-SNCF concernant les dessertes ferroviaires Intercités* » (voir notre article du 6 octobre) et l'autorisation de l'expérimentation du péage urbain (voir à ce sujet notre enquête du 22 juin).

Cependant, l'association de consommateurs met de sérieux bémols à ces avancées. « *L'inflexion n'est pas à la hauteur des enjeux économiques (dépendance pétrolière), sociaux (demande croissante de transport public) et environnementaux (cadre de vie, climat), développe-t-elle. Le plan de relance de l'économie a privilégié le secteur automobile, l'État ne fait rien pour enrayer la chute du fret ferroviaire et il poursuit les investissements routiers sans tenir compte de leurs effets pervers. Le vélo reste ignoré de l'État.* »

La Fnaut regrette aussi que ni la taxe carbone, ni d'autres mesures dégagant de nouvelles sources de financement des transports collectifs urbains et du rail n'aient vu le jour.

### Le projet de nouvel aéroport nantais : un « *investissement irrationnel, surdimensionné* »

Elle distribue deux « *tickets rouges* » à des collectivités territoriales : au conseil régional de La Réunion, qui abandonne le projet de tram-train au profit d'une nouvelle route littorale à six voies ; au projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes dans la périphérie nantaise, qualifié d'« *investissement irrationnel, surdimensionné, gaspilleur d'espace périurbain précieux et d'argent public* ».

## La Fnaut distingue les bons et les mauvais élèves

publié le 08 novembre 2010

*www.lescaltris.info.fr*

A l'occasion de son 17<sup>e</sup> congrès national, qui s'est tenu les 6 et 7 novembre à Nancy, la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) a remis un ticket vert original. Non pas à une région ou à une communauté d'agglomération, comme elle a l'habitude de le faire, mais à une coalition de partenaires, transfrontalière de surcroît puisque franco-suisse. Dénommée Colibri, celle-ci a mobilisé le conseil régional de Franche-Comté, deux communes françaises (Pontarlier et Frasnay), des cantons suisses (Berne, Neuchâtel), ainsi que plusieurs opérateurs et partenaires. En un temps record (six mois), ces protagonistes sont parvenus l'an dernier à remplacer un aller-retour Paris-Berne supprimé par deux allers-retours quotidiens avec correspondance. Le soutien régional ainsi apporté au fret ferroviaire a par ailleurs joué en faveur de cette récompense. En bénéficiant du dynamisme de son voisin suisse, l'offre fret y reprend des couleurs à certains endroits, autour de Dôle et Pontarlier.

Deux fortes personnalités du secteur ont aussi décroché un ticket vert. Il s'agit de Louis Nègre, sénateur-maire de Cannes et co-président de l'association TDIE (transport développement intermodalité environnement), qui pilote actuellement un groupe de travail interministériel sur la dépénalisation du stationnement et sa décentralisation. Et de Roland Ries, sénateur-maire de Strasbourg et président du Gart (Groupement des autorités responsables de transport). Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes, a hérité d'un ticket rouge pour son action en faveur de la construction du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes. Un projet controversé mais désormais bien avancé : son financement vient d'être abondé par la métropole nantaise, le conseil général de Loire-Atlantique et le conseil régional des Pays-de-la-Loire, à hauteur de 40,4 millions d'euros. "Même s'il y a un consensus politique sur ce projet, on y reste fermement opposé", appuie Claude Pierre dit Barrois, président de la Fnaut Lorraine. Autre collectivité épinglée par l'association : la région Réunion qui, sous l'impulsion de son président Didier Robert, a enterré définitivement le projet de tram-train défendu par son prédécesseur, Paul Vergès, pour le remplacer par la construction d'une nouvelle route longeant le littoral, dont le premier coup de pioche devrait être donné en 2013.

## Déçue par le Grenelle, la Fnaut s'inquiète pour l'avenir du transport

### Transport de voyageurs

Pour débattre des questions du financement des transports collectifs et de la réforme des collectivités territoriales qui sera votée dans les prochains jours au Parlement, la **Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut)**, lors de son 17e congrès national, avait sous la main une brochette de choix : le sénateur-maire de Nancy, André Rossinot (UMP), le volubile président du conseil général, Michel Dinet (PS) et le sénateur et président socialiste du Conseil régional de la Lorraine, Jean-Pierre Masseret. Ce dernier votera contre : "Il y a bien sûr des aménagements à faire mais l'équilibre est là. Dans ma région, nous travaillons avec tout le monde, l'agglomération, la commune, le département. Il n'y a pas besoin de texte législatif pour améliorer les coordinations." Le plus inquiétant à ses yeux relève de la mise en place des conseillers territoriaux. Des "monstres à deux têtes" qui seront en obligation de cumuler deux mandats, celui de conseiller régional et celui de conseiller général. Il parle de phénomène de recentralisation et de métropolisation.

### Menace sur les investissements

Totalement en phase avec son homologue à la région, Michel Dinet hausse le ton. Pour lui, cette réforme sonne le glas de "la décentralisation" et va précipiter les collectivités dans le précipice. D'autant qu'avec la mise en route des clauses de compétences, les collectivités (notamment les Conseils généraux) ont "connu une formidable inflation de leurs dépenses." Sans contreparties de l'Etat, les investissements vont se réduire à la portion congrue. "Je ne sais pas comment boucler mon budget 2011", affirme Michel Dinet. "Cet étranglement est insupportable. Qu'on ne me fasse pas croire que cela ne corresponde pas à une politique de recentralisation." Concrètement, dans son département, la gratuité des transports scolaires pourrait être remise en question dans les mois à venir. "Je m'y refuse mais jusqu'à quand ?" Jean-Pierre Masseret demande, pour sa part, qu'un grand débat sur la fiscalité s'installe sans délais. "Tout doit être refondu pour que cela soit plus juste et plus efficace. Entre 2003 et 2013, nous aurons attribué 515 millions d'euros pour moderniser notre réseau TER. Cela a débouché sur 50% de fréquentation en plus, soit 400 000 Lorrains qui prennent le train pour se déplacer. Pourra-t-on continuer à améliorer nos structures à la même vitesse ?"

### Oui à la taxe carbone

Les élus présents ont rejoint les militants de la Fnaut sur la nécessité d'explorer de nouveaux champs pour dégager les ressources financières nécessaires "au prolongement de la politique des transports actuellement menée", caractérisée "par le rétablissement de subventions aux investissements de transports urbains en site propre, la relance des investissements ferroviaires (lignes à grande vitesse et réseau classique), l'autorisation de l'expérimentation du péage urbain et la prochaine convention Etat-SNCF concernant les dessertes ferroviaires Intercité." A ce titre, elle milite pour la mise en place de la taxe carbone, laquelle "devrait constituer une décision structurante fondamentale." Pour Jean-Pierre Masseret, il faut que cette mesure soit coordonnée "au niveau européen". Cette taxe permettra alors de contribuer au financement de "la ville durable de demain qui nécessite d'autre part une nouvelle forme de gouvernance impliquant tous les acteurs."

### Grenelle, une déception

Le financement n'était pas le seul enjeu de ce 17e congrès qui a réuni une centaine de militants représentant une grande partie des 150 associations adhérentes de la fédération. Les premiers résultats du Grenelle ont été évalués. Un bilan mi-figue mi-raisin, pour ne pas dire amer. Si elle reconnaît "qu'à travers les lois Grenelle 1 et 2 ou le projet de Schéma national des infrastructures de transport, une inflexion indéniable a été apportée à la politique des transports", son président, Jean Sivardière, juge aussi que les résultats ne sont pas à "la hauteur des enjeux économiques (dépendance pétrolière), sociaux (demande croissante de transport public) et environnementaux (cadre de vie, climat)." Aux yeux de Claude Pierre Dit Barrois, président de la Fnaut Lorraine, le plan de relance de l'économie a privilégié le secteur automobile. L'Etat poursuit les investissements routiers "sans tenir compte de leurs effets pervers et n'a pas enrayer la chute du fret ferroviaire", l'une des priorités affichées du Grenelle.

Bref, un sentiment de déception a rôdé autour des deux jours de congrès. En conclusion de son communiqué de fin de congrès, la Fnaut a sèchement taclé le "chef de l'Etat et le gouvernement qui n'ont pas su saisir l'occasion de faire évoluer de manière décisive la politique des transports et de l'aménagement du territoire. Les résultats du Grenelle sont très en deçà de la stratégie de rupture, du changement de paradigme, du New Deal écologique ou encore de la révolution profonde et tranquille annoncés un peu vite il y a trois ans."

Lire l'intégralité de l'article dans le prochain numéro (N°868) de Bus&Car

16-11-2010

## Transports Congrès national à Nancy

### L'analyse des usagers



■ Jean Sivardière et Claude Pierre dit Barrois. Photo D. CHARTON

**Nancy.** Durant deux jours s'est tenu, à Nancy, le 17<sup>e</sup> congrès de la Fédération nationale des usagers des transports, créée en 1978, et qui regroupe 150 associations. À la fois association de consommateurs, association de défense de l'environnement et instance de réflexion, elle compte 65.000 adhérents. Durant ces deux jours, les congressistes ont, notamment, fait le point sur le Grenelle de l'environnement et assisté à un débat sur les transports dans le Grand Nancy et en Lorraine avec André Rossinot, Michel Dinet et Jean-Pierre Masse-

#### Le passage à deux fois trois voies de l'A31

« Trois élus qui semblent prêts à collaborer », selon les analyses de Jean Sivardière, président national de la fédération et Claude Pierre dit Barrois, président de la délégation lorraine. « Ce qui inquiète Michel Dinet, c'est la réforme des collectivités territoriales, notamment la création de l'élu territorial, à la fois élu départemental et régional qui aura tendance à défendre son canton à l'assemblée régionale, d'où le risque d'affaiblir la vision régionale des transports. Or, pour la Fédération des usa-

gers, la région est la bonne entité pour aborder tous les problèmes d'aménagement du territoire. »

Concernant l'abandon de l'A32, les représentants des usagers se sont déclarés favorables au passage à deux fois trois voies de l'A31, mais cela n'est qu'un pis-aller car il faut préférer les modes de transports alternatifs à la circulation automobile. Et, en ce sens, ils estiment que le Grenelle de l'Environnement est « une inflexion, pas une révolution », dénonçant la part des projets routiers dans le Schéma national d'infrastructures des transports, chiffrée officiellement à 4 %, mais qui atteindra en fait 30 % d'ici 2025.

« C'est toujours mieux que les 65 % dévolus à la route dans les conclusions du Comité d'aménagement du territoire. » Soulignant que les caisses de l'État sont vides, la Fédération des usagers préconise que le versement de la taxe de transport par les entreprises soit étendu à l'ensemble des entreprises implantées dans le périmètre des transports urbains. » En ce qui concerne l'intermodalité, ils citent, en exemple, la Suisse et, pour la desserte ferroviaire, l'Allemagne.

Didier HEMARDINQUER

## L'exemple du Colibri

Est Rep.  
12-11-10

Au congrès national de la Fédération des usagers des transports (FNAUT), le Haut-Doubs a été cité en exemple avec la mise en place du Colibri, ce service AR deux fois par jour Berne-Frasne, mis en place en 2009, qui permet une correspondance avec le TGV Paris-Lausanne pour remplacer une liaison TGV Berne-Paris supprimée. Le Colibri, liaison internationale, a été mis en place grâce aux associations ATE (Suisse) et Transport 2000 (Pontarlier), aux élus locaux et régionaux en moins de 6 mois. un record, alors qu'il fallait trouver les matériels et obtenir autorisation de l'Autorité de sécurité ferroviaire.



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
Association agréée de consommateurs

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris tél. : 01 43 35 02 83, fax : 01 43 35 14 06

Courriel : [contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org) Site Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>