



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

11 juin 2015

Situation et avenir du transport ferroviaire : la FNAUT tire le signal d'alarme

- **Ouverture à la concurrence**
- **Rapport Duron**
- **Pétition nationale pour la sauvegarde du transport ferroviaire**

1 . Beaucoup de menaces sur le ferroviaire

1.1. L'écosystème ferroviaire a vieilli

La loi de 1997 séparant les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure et d'opérateur n'a jamais été vraiment acceptée. Elle a généré des dysfonctionnements importants et des surcoûts financiers malgré des effets positifs (introduction du cadencement). La loi de 2014 n'a pas fait encore ses preuves de meilleure synergie ni d'économie d'échelle.

Le vieillissement des infrastructures constaté par l'audit de l'Ecole polytechnique de Lausanne et désormais reconnu par tous n'est encore que partiellement atténué depuis 3 ans par les investissements de régénération en cours.

De nouveaux investissements TGV sont en cours qui, en l'absence de fiscalité écologique permettant leur financement par l'Etat, continuent d'alourdir la dette ferroviaire au rythme de 2 milliards d'euros par an. De nécessaires investissements sont par ailleurs prioritaires sur le réseau Ile-de-France.

1.2. Toutes les branches du ferroviaire souffrent

Le fret continue de perdre des parts de marché : moins 30 % sur les 10 ans écoulés, même si les nouveaux entrants équilibrent leurs comptes.

Les TER, après plusieurs années de forte croissance, marquent le pas et se voient contraints par les limites financières des régions et la dérive des coûts de la SNCF.

Les dessertes Intercités régressent peu à peu (- 10 % depuis la fin 2010). Suite aux débats intervenus au sein de la commission Duron, le ministre doit annoncer ses décisions avant l'été.

Les TGV n'ont plus la rentabilité qu'ils avaient et voient leur modèle économique déstabilisé, principalement par l'augmentation très forte du prix des sillons.

1.3. De nouvelles concurrences se font jour

Le marché de la mobilité se diversifie avec le développement accéléré de l'avion à bas coût, du covoiturage, de l'autopartage et l'irruption massive des autocaristes sur le marché Grandes lignes.

C'est aussi un retour en force de la voiture avec la forte baisse du prix des carburants.

1.4. Une grande iniquité entre les modes de la part des pouvoirs publics

Certains modes reçoivent des subventions ou des aides de l'Etat. D'autres bénéficient de défiscalisations importantes (avions) ou ne sont pas fiscalisés du tout (les nouveaux modes, tels covoiturage, Uber, etc.). Les coûts externes ne sont pas pris en compte dans les tarifications.

Il en résulte une grande incertitude voire une non visibilité sur les priorités des pouvoirs publics.

2. Des espaces de progrès

2.1. Les exemples étrangers

Les taux de croissance des trafics voyageurs et fret en Allemagne et en Grande Bretagne sont significatifs. Les entreprises privées en France se développent en épousant mieux les besoins des clients.

2.2. La demande de mobilité est croissante

Elle progresse avec la démographie (+ 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE), avec l'évolution des modes de vie, avec l'organisation spatiale de l'habitat et des activités, et elle se diversifie en ouvrant la porte à des complémentarités.

2.3. La tradition et la culture du ferroviaire restent très fortes dans la population

Le transport ferroviaire reste aux yeux des Français comme garantie d'un transport pour tous, comme la garantie d'un aménagement équilibré des territoires et de la France.

Une réaction forte au rapport Duron s'est manifestée sur la défense des villes moyennes.

2.4. Les inconvénients de la mobilité individuelle renforcent l'intérêt des mobilités collectives

L'accidentologie routière est à nouveau en hausse. La congestion se développe dans un nombre croissant de villes. La pollution ne régresse pas et devient un problème vital un nombre croissant de journées par an. Sans parler des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

L'ensemble de ces nuisances représente un coût de plus de cent milliards par an.

Après la réunion de son Conseil National, la FNAUT, répondant à la montée du mécontentement des usagers du train, tire le signal d'alarme.

3. La FNAUT appelle l'Etat à assumer ses responsabilités

- 3.1. *de stratège* : schéma d'infrastructures, évolution pluriannuelle du prix des sillons, équité entre les modes ;
- 3.2. *d'actionnaire* : en traitant la dette ;
- 3.3. *d'Autorité Organisatrice* : comme le recommande avec vigueur le rapport Duron sur le plan des transports et pas seulement des TET.
- 3.4. *de législateur* en clarifiant les compétences des collectivités territoriales et les siennes et en ouvrant concomitamment à la concurrence le car et le fer, ce dernier sous forme d'expérimentation.

3.5. La FNAUT demande *un moratoire sur les trains Intercités* et un schéma national des services prévu par la loi.

3.6. L'Etat doit veiller à *l'harmonisation des conditions de concurrence*, ne pas niveler le rail par le haut et la route par le bas sous peine de disparition du ferroviaire

4. La FNAUT appelle les collectivités à revoir l'organisation et la gouvernance des transports

4.1. Elle les invite à bien identifier *les zones de pertinence des différents modes* et à en gérer la complémentarité : train / car / bus / voiture.

Le TGV a besoin de complémentarités et de rabattements, et il doit s'insérer dans une mobilité voulue de bout en bout par le voyageur tant pour son temps de parcours que pour son prix.

4.2. *La délégation de service public* (DSP) doit s'imposer pour permettre la concurrence entre opérateurs, source de productivité, d'amélioration pour le voyageur et de moindre coût pour la collectivité.

4.3. La DSP permet *la conjugaison des modes et leur optimisation* sous l'égide des collectivités. C'est la garantie d'un bon service public.

5. La FNAUT demande à l'entreprise historique d'être l'opérateur de référence du ferroviaire

A ce titre, elle lui demande d'opérer les évolutions indispensables et transformations nécessaires.

5.1. *Développement du dialogue social* pour permettre les négociations nécessaires à l'adaptation des exigences de l'économie moderne : répondre aux exigences des clients, entreprises et voyageurs, sur les délais, la ponctualité, la fiabilité, la régionalisation des responsabilités.

5.2. *Gain en productivité* en organisant mieux temps de travail des hommes et des machines, sans remettre en cause le statut des salariés, et en développant la polyvalence.

Les contribuables comme les utilisateurs méritent des gains de productivité qui génèrent une amélioration de la qualité, de préférence aux hausses de prix qui sortent progressivement l'entreprise historique du marché.

5.3. La FNAUT demande à l'opérateur historique *d'accepter l'ouverture à la concurrence* qui la challengera.

La concurrence donnera aux pouvoirs publics et aux utilisateurs des références sur le vrai coût de la mobilité des biens et personnes.

Ceci permettra au débat de s'installer plutôt qu'entretenir le ressentiment.

6. La FNAUT se mobilise et lance :

- une grande opération d'alerte auprès des élus territoriaux et parlementaires ;
- une grande pétition nationale : « Nos trains sont en danger : tirons le signal d'alarme ! »
<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Nos trains sont en danger : tirons le signal d'alarme !

Nos trains sont une richesse nationale.

Notre réseau ferré était l'un des plus performants du monde. Malgré l'explosion de l'usage de l'automobile et le développement du transport aérien, le rail avait su opérer un formidable renouveau en progressant dans tous les domaines :

- **vitesse** et **confort** (nouveaux matériels Corail, TGV et TER),
- **desserte des zones urbaines** (notamment en Île de France),
- **sécurité** (faible taux d'accidents) et **environnement** (nuisances marginales).

Mais aujourd'hui ils sont en danger.

Que vous soyez usager quotidien pour votre travail ou vos études, ou voyageur occasionnel sur les TER, Intercités et TGV, vous subissez des dysfonctionnements croissants qui fragilisent ce mode de transport.

Vous êtes aujourd'hui confrontés :

- à une hausse régulière du **prix des billets**, non supportable pour les trajets à plusieurs,
- à des **suppressions de trains**, à des **surcharges**, à des **retards répétés**,
- aux ralentissements entraînés par la dégradation des infrastructures ;
- à la **réduction des fréquences**, aux **correspondances difficiles**, à la disparition de **liaisons Intercités** et à **des fermetures de lignes** qui pénalisent les villes moyennes,
- à une baisse des **services offerts aux usagers** (trains de nuit, auto-trains, restauration, vélo à bord, guichets et boutiques SNCF).

Vous êtes de plus en plus tentés de renoncer au train. Nombre d'entre vous l'ont déjà abandonné pour privilégier leur voiture personnelle, le covoiturage, l'autocar ou l'avion à bas coût. Et ce, malgré des temps de parcours généralement allongés, une baisse de confort, les risques de la route et une pollution accrue.

Mobilisons-nous pour sauver nos trains !

L'offre ferroviaire ne doit pas être limitée au TGV, à quelques grands axes Intercités et aux trains de banlieue.

Nous attendons de l'État :

- qu'il garantisse le **droit à la mobilité**, c'est-à-dire le droit de disposer d'un transport public fréquent, confortable et écologique ;
- qu'il assure son rôle de **pilote du transport public ferroviaire** et agisse rapidement pour **enrayer le déclin** du rail par une politique volontariste ;
- qu'il accélère la **modernisation** des voies ferrées et le renouvellement des trains ;
- qu'il exige de la SNCF un **service de qualité**, performant et à prix raisonnable.

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) défend les voyageurs depuis de nombreuses années. Participez à son action et signez cette pétition qui sera adressée au Président de la République.

Communiqué du 30 avril 2015

La FNAUT dénonce l'abandon par le gouvernement du projet d'autoroute ferroviaire atlantique

Le gouvernement vient d'annoncer qu'il renonce à un projet susceptible d'absorber un trafic de 85 000 poids lourds par an, soit 7 % du trafic sur 1 000 km entre le Pas-de-Calais et les Landes : « trop coûteux, non rentable, trop gênant pour les riverains » : alors que l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg est un succès, la FNAUT dénonce une décision incompréhensible.

Trop coûteux ?

375 millions d'argent public : c'est moins de la moitié de la somme qui sera versée par l'Etat à la société Ecomouv suite à l'abandon de l'écotaxe... La FNAUT rappelle qu'un centime de taxe additionnelle sur le gazole peut rapporter 400 millions d'euros *par an* à l'Etat.

Non rentable ?

La rentabilité financière calculée par l'Etat repose sur les conditions actuelles de concurrence entre le rail et la route, dont tous les économistes reconnaissent qu'elles sont inéquitables : le transport routier de marchandises recourt massivement à la fraude (non respect de la réglementation du travail et du code de la route) et au dumping social.

Et ce qui importe, c'est la rentabilité socio-économique. Or le projet permettait de réduire une partie des coûts externes (congestion de la voirie, accidents, bruit et pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre) engendrés par le trafic des poids lourds et assumés par la collectivité.

Trop gênant pour les riverains ?

L'argument environnemental est étonnant : en 2014, le projet avait été reconnu par le ministère de l'Ecologie comme étant d'intérêt général, bénéfique pour l'environnement et la sécurité (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-autoroute-ferroviaire-Atlantique.html>).

La gêne créée par les plateformes terminales de l'autoroute ferroviaire atlantique pouvait être encore atténuée par des mesures d'un coût acceptable. Et les très nombreux riverains des grands axes routiers, en particulier dans les zones urbaines, ne sont-ils pas gênés par les poids lourds ? Les poids lourds ne contribuent-ils pas aux pics de pollution de l'air ? Une fois de plus, le gouvernement fait passer les intérêts du lobby routier avant ceux de la population.

Pour la FNAUT, les effets d'annonce sur l'excellence environnementale et la transition énergétique ne suffisent pas. Et l'organisation de la prochaine conférence internationale sur le climat à Paris doit se traduire par des décisions concrètes cohérentes.

Contacts presse :

- Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Gilles Laurent, vice-président, tél. 06 01 88 97 19



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Communiqué

27 mai 2015

Avenir des trains Intercités : la FNAUT analyse le rapport Duron

La commission Duron a écarté judicieusement le scénario régressif défendu par la SNCF, qui faisait totalement l'impasse sur les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire.

Mais ses recommandations ne sont pas toutes acceptables : la FNAUT réclame donc un moratoire sur les suppressions de services dans l'attente du schéma national des services de transport prévu par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Comme le souhaitait la FNAUT, la commission a admis que les trains Intercités sont indispensables pour assurer la desserte des villes moyennes et des axes transversaux.

Elle a reconnu que la priorité devait être donnée à la fréquence des dessertes Intercités, à la qualité de service, à la souplesse de la commercialisation, plutôt qu'à la vitesse. Elle a avancé des propositions de développement de plusieurs liaisons Intercités telles que Nantes-Lyon.

La FNAUT regrette cependant que la commission :

- n'ait pas proposé de reconstituer, au-delà des liaisons existantes, un véritable réseau national Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et bien identifiable, et de suivre l'exemple de la Deutsche Bahn, qui augmente son offre Intercités de 25 % d'ici 2030 pour contrer la concurrence des autocars ;
- n'ait pas maintenu, malgré une volonté affichée de desservir les villes moyennes, la desserte des villes intermédiaires situées sur les principales radiales et la transversale sud ;
- et qu'elle ait condamné trop vite certains services déficitaires, diurnes et nocturnes, dont la faible fréquentation est d'abord due à la mauvaise qualité de l'offre (fréquences, correspondances...), aux pannes de matériel et aux ralentissements liés à la dégradation des infrastructures.

La FNAUT attend aujourd'hui de l'Etat :

- le renforcement de son rôle d'autorité organisatrice des services Intercités et une meilleure prise en compte des intérêts des voyageurs et de la desserte des villes moyennes ;
- la mise au point rapide, avec la participation des usagers, d'un schéma national intermodal des services de transport valorisant les qualités techniques et écologiques du train ;
- l'expérimentation, avant tout transfert sur route, de l'exploitation des trains Intercités dans le cadre de délégations de service public afin d'obtenir une réduction de leurs coûts d'exploitation, dont la dérive rapide ne peut être enrayée que par une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ;
- la pérennisation d'un financement vraiment intermodal, basé sur une contribution des autocaristes et une contribution accrue des sociétés autoroutières, du déficit d'exploitation et du renouvellement du matériel roulant (pour lequel un confort « grandes lignes » est indispensable) ;
- la rénovation accélérée des infrastructures classiques dès la fin des travaux sur les nouvelles LGV.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31

Note relative à la liberté tarifaire TER

1. Le cadre fixé par la loi

La loi donne la liberté tarifaire aux régions mais avec le souci « d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport ».

Or la capacité du système tarifaire à être compréhensible est une des composantes de son acceptabilité économique et sociale.

Tout ce qui permet de faciliter la compréhension du système tarifaire contribue à rendre le train attractif. Les débats sur la tarification du train sont déjà suffisamment complexes (en partie du fait de la SNCF, mais pas seulement...) pour rajouter une strate de complexité.

2. Insuffisances actuelles

Dans le cadre de la liberté tarifaire actuelle des régions, un parcours TER interrégional ne peut être obtenu avec un seul titre de transport si l'utilisateur veut bénéficier de la tarification propre à sa région.

Il en est de même pour un parcours TER associé à parcours national (et a fortiori international) opéré par Thello.

3. Les acquis à préserver

A ce titre, le système de tarification doit respecter deux grands principes :

- maintenir l'intégration tarifaire pour les voyages avec correspondances grandes lignes - TER,
- présenter une certaine homogénéité entre les différentes régions pour les avantages accordés par les cartes de réductions et abonnements nationaux de la SNCF.

Ainsi, le système ne doit pas conduire à des situations de blocages ou d'ubuesques pour les voyageurs (exemple : carte Senior qui donnerait des réductions sur les TER d'un certain nombre de régions mais pas toutes etc.). Un système totalement disparate ou éclaté conduirait des usagers captifs en correspondance à utiliser une voiture.

Pour nous, les solutions pourraient être les suivantes pour les voyages avec correspondances :

- le maintien du calcul à partir du barème kilométrique actuel (et de sa dégressivité) pour les trajets TER en correspondance (sans que ce soit explicité, la SNCF facture le trajet TER Rennes St Malo dans le cas d'un billet en correspondance avec un TGV Paris Rennes, comme un billet dans la tranche tarifaire du BKM tenant compte des kilomètres déjà effectués en TGV) ; ceci garantirait une cohérence tarifaire et un avantage commercial pour les trajets à longue distance.

En ce qui concerne les réductions de portée nationale :

- le maintien de l'applicabilité des cartes commerciales et des abonnements SNCF aux TER (et pourquoi pas demander l'intégration de l'Ile-de-France

dans le dispositif par souci d'unicité et de clarté) ; ces cartes ou abonnements devant permettre d'obtenir la réduction qui leur est propre sur les TER de l'ensemble des régions (à condition que les lignes empruntées soient dans le champ des abonnements).

4. Libération tarifaire pour les déplacements régionaux

En ce qui concerne la liberté tarifaire proprement dite pour les trajets purement régionaux, l'idée serait d'appliquer un principe analogue à ce que l'Etat a accordé à la SNCF pour les TGV :

- les régions sont libres des réductions,
- les prix maximums seraient plafonnés, le plafond étant fixé par l'Etat à partir d'un coefficient multiplicateur appliqué au BKM.

Pour les régions faisant le choix de la liberté tarifaire, ces prix pourraient être la résultante d'une tarification qui pourrait être progressive, zonale, temporelle, forfaitaire...

Les réductions SNCF s'appliqueraient sur ces tarifications qui seraient « plafonnées ».

L'objectif, dans le respect de la disposition du code des transports fléchant la liberté tarifaire vers « la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport » étant d'éviter un prix du TER notablement trop élevé.

Exemple : pour un parcours TER Rennes – Saint-Malo, un abonné fréquence aurait droit à 50 %, de réduction sur le prix calculé à partir du BKM majoré.

Par défaut, (si la région ne fait pas le choix de la liberté tarifaire), le prix du TER isolé est celui du BKM.

5. Attentes complémentaires

Nous demandons que, s'il y a d'autres opérateurs de TER que la SNCF, ceux-ci soient tenus d'appliquer un système tarifaire compatible avec les points exposés en 2. Ce système tarifaire devrait être intégré dans le « code d'usage du réseau » dont les nouveaux entrants pour le transport de voyageurs devraient respecter.

Les abonnements de travail (plafonnés à 75 km selon la réglementation nationale actuelle) posent un autre problème. Si le parcours reste interne à une région, la tarification relève de la responsabilité des régions.

A défaut d'assurer une standardisation des tarifications régionales, il sera indispensable d'assurer l'intégration tarifaire pour tous les parcours TER à caractère interrégional.