

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

## La fiscalité environnementale, une urgence

Coup sur coup, deux rapports officiels viennent de juger très insuffisante l'action de la ministre de l'environnement et de l'énergie en matière de fiscalité dans le secteur des transports.

Dans son rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne les faiblesses de la fiscalité environnementale française. Elle classe notre pays au dernier rang des 28 pays de l'Union européenne suivant ce critère (voir ci-contre).

Et dans son rapport annuel 2017, la Cour des comptes épingle à juste titre l'abandon de l'écotaxe, une des rares mesures votée à l'unanimité des députés et des sénateurs. Outre le coût faramineux du dédommagement de l'entreprise Ecomouv, l'objectif de faire payer utilisateurs de la voirie et pollueurs est resté sans suite (voir page 2).

C'est donc à juste titre que la FNAUT réclame avec force le développement de la fiscalité environnementale qui rendrait l'action de l'Etat cohérente avec les objectifs de la COP21.

Cette fiscalité résoudrait la question lancinante du financement de la régénération du réseau ferré existant et du financement des nouvelles infrastructures urbaines (métros, tramways et BHNS) et interurbaines (lignes à grande vitesse et grands projets fret : Lyon-Turin, contournement de Lyon, autoroutes ferroviaires).

Elle éviterait par ailleurs de faire porter aux générations futures la dette ferroviaire et l'indispensable mise à niveau des réseaux existants.

La fiscalité environnementale permet seule de relever les défis auxquels nous sommes confrontés dans le secteur des transports. Nos voisins l'ont utilisée, il est temps de suivre leur exemple.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Sommaire

L'écotaxe, un fiasco financier et environnemental	p. 2
<b>Dossier - L'intermodalité dans les gares ferroviaires</b>	<b>pp. 3-4</b>
Pourquoi les opposants au Lyon-Turin ont échoué	p. 5
Les errements de la SNCF	p. 6
TGV, prix réduits et cartes commerciales	p. 7
Les services ferroviaires en Allemagne et en Suisse ; les Etats généraux de la Mobilité.	p. 8

## L'intermodalité dans les gares ferroviaires



Salle d'échange de Paris-Gare-du-Nord (MD)

Dans une étude réalisée pour le ministère des Transports (DGITM), la FNAUT a rassemblé un ensemble de bonnes pratiques facilitant l'intermodalité dans les gares ferroviaires. Les correspondances entre trains d'une part, entre train et un autre mode de déplacement d'autre part (car, transport urbain, vélo, automobile, avion) peuvent être fortement améliorées, qu'il s'agisse de la synchronisation des modes, de l'information ou des cheminements dans les gares. L'étude a mis en évidence le retard considérable de la France sur les pays européens voisins, Suisse et Allemagne en particulier, en matière d'intermodalité. Pour combler ce retard, la FNAUT préconise la création de comités de pôles d'échanges multimodaux associant les représentants des voyageurs.

Suite page 3 >

### Fiscalité environnementale : la France en retard

Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française : en 2014, ce type de recettes fiscales se montait en France à 2,05 % du PIB par an, alors que la moyenne européenne était de 2,46 %.

La Commission recommande à la France, située ainsi au 24ème rang sur 28 pays européens, de réorienter sa fiscalité vers les taxes environnementales et, plus particulièrement, d'augmenter la taxation des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière.

Elle estime que notre pays pourrait affecter 0,84 % de PIB supplémentaire à ces taxes en 2018, et jusqu'à 1,43 %, soit au total plus de 40 milliards de recettes fiscales supplémentaires, en 2030 : 27 milliards de taxes sur les véhicules routiers, 7 milliards sur les carburants et 2,6 milliards sur le transport aérien.

La Commission souhaite que la France pousse les consommateurs à abandonner le carburant diesel. Elle note que la France est l'un des rares Etats membres de l'Union européenne à ne pas percevoir de taxe de circulation sur les véhicules particuliers, si on excepte les péages autoroutiers.

Les observations de la Commission européenne sont confirmées par l'abandon définitif de l'écotaxe, qui aurait pu modérer le trafic routier de fret comme c'est déjà le cas dans 7 pays européens, et par l'absence totale de péage urbain en France, alors que cette formule se rencontre déjà en Angleterre, Irlande, Norvège, Suède et Italie.

La fiscalité environnementale est pourtant un outil indispensable d'une politique cohérente des transports, puisqu'elle permet à la fois de modérer l'usage des modes de déplacements les plus agressifs pour l'environnement et de financer les modes vertueux.

# L'écotaxe : fiasco financier et environnemental

Portique écotaxe sur la D917 (Wikipedia)

**Selon le Premier ministre Bernard Cazeneuve en visite à Grenoble, « depuis 2012, le gouvernement a été guidé par le pragmatisme, le réalisme et le sens du long terme ». Une déclaration qui laisse pantois après la lecture du rapport 2017 de la Cour des comptes, qui analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe.**

Le rapport 2017 de la Cour des comptes analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe : « un gâchis patrimonial, économique, financier, industriel et social ; un échec stratégique, un abandon coûteux ; un pilotage centré sur des objectifs de court terme ». « Son abandon, dommageable pour la cohérence de la politique des transports et son financement, est un échec de politique publique dont les conséquences sont probablement très durables ».

Et la Cour enfonce le clou : « avec ce renoncement à l'écotaxe, la France prend du retard dans la mise en œuvre de la politique européenne de tarification routière. Sept pays voisins – Suisse (2001), Autriche (2004), Allemagne (2005), République tchèque (2007), Slovaquie (2010), Pologne (2011) et Belgique (2016) – ont mis en place, avec un grand succès, des systèmes de tarification similaires » (FNAUT Infos 190, 220, 224, 225, 227).

## Une ambition forte

L'écotaxe kilométrique, redevance d'usage de la voirie par les camions (en moyenne 0,13 euro/kilomètre, un taux plus faible que la moyenne européenne), avait été adoptée par le Parlement en 2009, à la quasi-unanimité, suite au Grenelle de l'environnement, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur analogues à ceux de la RPLP suisse et de la LKW Maut allemande (qui rapporte 4 milliards d'euros par an). Elle concernait 800 000 camions (550 000 français et 250 000 étrangers) de plus de 3,5 tonnes et devait être perçue sur 10 000 km de routes nationales et 5 000 km de routes départementales selon un dispositif technique voisin de celui mis en œuvre en Allemagne.

## Une gestion calamiteuse

Selon la Cour, sa suspension sine die, en octobre 2013, sous la pression du secteur agro-alimentaire breton représenté par les Bonnets rouges, a été annoncée par Jean-Marc Ayrault « dans la précipitation ; en dépit d'enjeux budgétaires financiers, juridiques et technologiques majeurs, aucune analyse préalable de la portée de la décision n'a été conduite ».

Le contrat passé entre l'Etat et la société Ecomouv, chargée d'installer les portiques et de collecter l'écotaxe, a finalement été résilié fin octobre 2014, de manière tout aussi mal préparée, après une longue période de confusion

(« comment calmer les Bonnets rouges sans trop fâcher les Verts ») et d'improvisation de la part de la ministre Ségolène Royal (une exonération du commerce et du transport de proximité, puis un « péage de transit » au périmètre restreint à 4 000 km de routes, ont été étudiés puis abandonnés).

La FNAUT avait suggéré en vain que, comme en Allemagne, l'écotaxe ne soit appliquée dans une première phase qu'aux camions de plus de 12 tonnes.

L'abrogation définitive de l'écotaxe n'est intervenue que fin 2016.

## Une catastrophe financière

Le coût d'indemnisation d'Ecomouv, étalé jusqu'en 2024, s'est finalement monté à 958 millions d'euros (181 pour une exploitation à vide du dispositif de perception de la taxe et 777 pour son abandon définitif). D'autre part, les administrations ont dépensé en pure perte 70 millions d'euros pour le pilotage puis l'abandon du projet.

A cette somme, il faut ajouter la perte de 53 millions par an sur dix ans (durée du contrat Etat-Ecomouv) due à la baisse de la taxe à l'essai accordée par avance aux transporteurs routiers par le ministre des transports UMP Thierry Mariani pour leur faire « avaler » l'écotaxe (agrémentée de l'autorisation généralisée de circulation des poids lourds de 44 tonnes et de l'exonération de la taxe carbone sur le gazole professionnel).

Sans parler des 270 millions provisionnés par l'Etat pour risques contentieux, et des équipements inutilisés et conservés par l'Etat (160 portiques et 720 000 boîtiers GPS, d'un coût total d'environ 650 millions).

Soit un coût direct total pour l'Etat supérieur à 2 milliards d'euros, auquel il faut ajouter la perte de recettes.

## Une compensation trompeuse

Déduction faite de la redevance annuelle versée à Ecomouv (230 millions en coût de collecte et de maintenance des portiques), l'écotaxe allait rapporter 890 millions d'euros par an à l'Etat, qui devait en reverser 684 à l'AFITF, agence de financement des infrastructures de transport de France (présidée par le député PS Philippe Duron). La perte des recettes attendues de l'écotaxe jusqu'en 2024 a donc été de 9,8 milliards dont 1,8 devait revenir aux départements pour l'en-

tretien de leurs routes et 7,6 à l'AFITF. L'abandon de l'écotaxe a donc coûté au total environ 12 milliards d'euros aux pouvoirs publics !!!

Certes, ce dispositif a été compensé par une hausse de la taxe sur les carburants routiers (TICPE) (2 centimes sur le gazole automobile et 4 sur le gazole fret), facilitée par la baisse du prix du pétrole. Cette hausse rapportera 1,5 milliard de plus que l'écotaxe d'ici 2024, elle contribuera au financement des infrastructures de transport au même niveau que l'écotaxe et sera bénéficiaire pour l'Etat (+ 3,3 milliards). Selon Ségolène Royal, « le gouvernement a fait au mieux, c'est-à-dire qu'il a supprimé un système très coûteux pour le remplacer par un prélèvement tout simple sur la consommation de carburant ».

Mais, alors que 31 % des recettes de l'écotaxe devaient provenir des camions étrangers à hauteur de leur usage des routes françaises, l'objectif initial de l'écotaxe a été effacé : « le relèvement de la TICPE vise indifféremment les poids lourds (43 % des recettes dont 2 % seulement venant des étrangers) et les voitures particulières (57 % des recettes) ; les poids lourds étrangers en transit sont épargnés, moins d'un quart d'entre eux se ravitaillant en gazole en France ». Le rééquilibrage de la compétitivité relative des transporteurs français et étrangers est mis en échec. Et les départements ne reçoivent rien.

## Une occasion manquée

L'abandon de l'écotaxe a largement bénéficié financièrement aux transporteurs routiers et aux chargeurs. Il faut déplorer aussi la faible incitation au report modal du fret routier sur le rail et la voie d'eau, d'où un coût direct (usure des routes, accidents) et un coût externe (pollution de l'air, bruit).

Citons encore la Cour des comptes : « outre l'effet de report attendu vers des modes de transport alternatifs, l'écotaxe poids-lourds pouvait constituer, à terme, un outil efficace de fiscalité environnementale, en incluant progressivement dans son barème le coût des externalités négatives produites par le transport routier des marchandises ». Et, selon Christian Garnier (FNE), « le résultat est à l'opposé de la recherche d'une économie plus territorialisée, vitale pour la résilience des territoires et l'emploi local ».

En résumé :

- l'abandon de l'écotaxe a été l'occasion manquée d'introduire un outil fondamental d'assainissement et de maîtrise du fret routier et de financement des infrastructures de transport ;
- une politique cohérente aurait dû combiner écotaxe et hausse de la TICPE sur le carburant automobile.

# L'intermodalité dans les gares ferroviaires

## Gouvernance de l'intermodalité

Les documents de planification doivent prendre en considération les exigences de l'intermodalité. La loi NOTRe oblige chaque Région à élaborer un SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), outil d'intégration à l'échelle régionale des objectifs nationaux, incluant l'intermodalité. Les PDU de chaque agglomération doivent être compatibles avec la planification régionale de l'intermodalité.

Il est nécessaire que Gares et Connexions, entité en charge des gares au sein de SNCF Mobilités, collabore avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

La FNAUT préconise la mise en place dans les gares de comités de pôles d'échanges multimodaux associant systématiquement des représentants des voyageurs (la sénatrice Fabienne Keller le proposait déjà en 2009 dans son rapport sur « la gare contemporaine »).

Des représentants des patients siègent dans chaque conseil d'administration des hôpitaux, et des représentants des étudiants dans chaque conseil d'administration des CROUS : la démocratie participative peut progresser dans le secteur des transports...

## Les principes d'une bonne intermodalité

De nombreux discours célèbrent aujourd'hui l'intermodalité autour des gares comme une solution aux problèmes de mobilité. Mais, comme souvent dans le domaine des transports, les décideurs misent sur de nouveaux services plutôt que de chercher à mieux exploiter l'existant.

L'information sur l'intermodalité doit être accessible à trois niveaux.

1. L'espace public lui-même (gare, stations, points d'arrêts et leurs environs immédiats) doit informer le voyageur, par son organisation spatiale et sa lisibilité, sur la présence et la disponibilité des différents modes en correspondance avec celui qu'il vient d'utiliser.

2. L'information statique : plans, signalétique, tableaux horaires, bureaux d'accueil des exploitants. Ces sources d'information doivent être bien visibles dans l'espace public.

3. L'information dynamique, instantanée, fournie par chaque mode.

Une étude de la FNAUT réalisée en 2011 pour la DGITM a montré le retard de la France en matière d'intermodalité sur les pays européens voisins (Suisse et Allemagne en particulier), où une « mobilité sans couture » encourage le voyageur à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre.



Gare SNCF de Rouen (MD)

**Une étude, commandée par le ministère des Transports (DGITM), sur les bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares, a été réalisée par Jean Lenoir, Marc Debrincat et les FNAUT régionales. Elle ne portait pas sur les aspects tarifaires, billettiques et numériques (information en temps réel ou aide aux déplacements à l'intérieur de la gare notamment) de l'intermodalité (voir aussi FNAUT Infos 178, 209).**

Selon la SNCF, « Les flux en gare représentent 10 millions de visiteurs ou passagers par jour dans les 3 000 gares de France. A l'horizon 2020, ce sont 13 millions de visiteurs qui sont attendus en gare. Les 30 principales gares du réseau accueillent 43 % du trafic national. En 2014, 7 Français sur 10 se sont rendus dans une gare SNCF, 2 visiteurs sur 3 y ont réalisé un achat ».

L'amélioration de l'intermodalité - ensemble des aménagements qui permettent d'associer avec fluidité plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet - dans les gares est donc un enjeu essentiel.

C'est une attente importante du voyageur, elle porte souvent sur des détails. La rupture de charge est, en effet, généralement mal vécue par le voyageur, surtout lorsqu'il est chargé de bagages. Et sa rudesse le conduit souvent à abandonner le train et à reprendre sa voiture.

Un point essentiel ne doit pas être occulté : la capacité des gares principales doit permettre de faire face à l'augmentation constatée ou prévisible du nombre des voyageurs. Comme le Commissariat Général au Développement Durable l'a rappelé récemment, le nombre des voyageurs ferroviaires pourrait doubler d'ici 2050.

## Les bonnes pratiques

Le pire exemple d'intermodalité est fourni par l'implantation des gares nouvelles TGV le long des LGV loin des centres-villes, une erreur persistante qui rend impossible une bonne connexion du TGV et des transports de proximité. Ces gares sont entourées de vastes parkings (voir la photo de la gare de Valence TGV). Le geste architectural de la gare nouvelle peut avoir une image de modernité, mais il n'apporte strictement rien au voyageur.

Un autre exemple affligeant est offert par la gare de Châteaubriant. La ligne Nantes-Châteaubriant est parcourue par les tram-trains de la Région Pays de la Loire, tandis que la ligne Châteaubriant-Rennes est toujours parcour-

rue par des TER de la Région Bretagne. Mais des butoirs les séparent et, au sein d'une gare unique, le système d'information, basé sur deux gares distinctes, écarte toute possibilité de trajet continu de Nantes à Rennes !



Gare SNCF Valence TGV (J.-P. Bouchet)

## L'accessibilité piétons-PMR

Malgré les exigences juridiques, notamment en ce qui concerne le calendrier de mise en accessibilité des aménagements et équipements, le concept de chaîne d'accessibilité est encore lointain dans les transports.

Tout ce qui renforce l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) améliore la fluidité et le confort des déplacements des personnes valides. L'aménagement du franchissement des différences de niveaux est impératif.

Citons quelques exemples de bonnes pratiques d'accessibilité :

- la réduction de la longueur des cheminements et des dénivelés pour les correspondances entre modes (correspondances quai à quai, plans inclinés, rampes à double lisse) ; des cheminements libérés des obstacles qui pourraient s'y trouver ; l'amélioration de la disponibilité des équipements mécaniques (escaliers, ascenseurs) ;
- des abris de quai avec emplacements pour les PMR ;
- des guichets surbaissés, des bornes d'appels d'urgence accessibles ;
- des bandes podotactiles en amont de la première marche d'un escalier.

## L'intramodalité ferroviaire

Le transport ferroviaire est la vocation première de la gare. La gare doit assurer les correspondances entre les services de courte, moyenne et longue distance. Une bonne information sur les possibilités d'effectuer des correspondances et d'en réduire la pénibilité est une attente forte du voyageur. Il souhaite pouvoir s'orienter aisément et bien se positionner à l'avance sur le quai et dans la rame utilisée pour limiter la longueur et la durée de ses cheminements à l'intérieur de la gare.

Les bonnes pratiques suivantes pourraient être systématisées :

- meilleure synchronisation des services aux nœuds de correspondance ;
- diamétralisation des services TER ;
- correspondances quai à quai.

## L'intermodalité train-autocar

Il faut implanter la gare routière à proximité de la gare ferroviaire et améliorer la desserte des gares routières excentrées par les transports urbains.

La photo ci-contre, prise du train, illustre une correspondance bien conçue avec une navette routière à la gare à Las Navas del Marqués (Espagne, ligne Madrid-Avila) : le minicar qui attend les voyageurs stationne à dix mètres du train, prêt à partir.

## L'intermodalité entre le train et les transports urbains

L'articulation entre la politique d'aménagement urbain et l'organisation des transports doit être améliorée. Les possibilités de rabattement vers les gares urbaines et périurbaines doivent être mieux étudiées. Les gares ferroviaires doivent être desservies par les transports urbains (amplitude horaire, correspondances avec les trains).

L'information croisée sur les différents modes de transport doit aussi être développée : on doit trouver en gare des informations sur les transports urbains (plan du réseau, horaires, tarifs, arrêt le plus proche). En ville, la signalétique et le jalonnement des accès aux gares doivent être renforcés.



Las Navas del Marqués, Espagne (J. Sivardière)

## L'intermodalité train-automobile

Il faut prendre en compte la demande des automobilistes dans la conception des pôles d'échanges... tout en la canalisant, intégrer tous les usages de la voiture (covoiturage, autopartage, taxi, VTC), prévoir des espaces de dépose/prise en charge, développer les parking-silos, articuler l'offre de parcs relais avec l'offre ferroviaire et sa tarification, enfin protéger les piétons et cyclistes par la répression du stationnement illicite.

## L'intermodalité train-vélo

Il faut faciliter la circulation et le stationnement des vélos autour des gares et dans les gares, y développer des services liés à la pratique du vélo (vélostation offrant la possibilité de petites réparations, bureau de location de vélos), et mieux informer les cyclistes (plan des itinéraires cyclables de la ville). Voir ci-dessous la photo de l'esplanade de la gare de Strasbourg.

## L'intermodalité train-avion

Il faut améliorer l'intégration des aéroports dans les dessertes ferroviaires longue distance (la gare de Lyon - Saint-Exupéry est peu desservie par TGV) et développer les offres tarifaires combinées train + avion faisant de la gare une pré-aérogare. Les liaisons avec les centres-villes sont à renforcer.

## Les gares parisiennes

Le cas particulier des grandes gares parisiennes est traité dans une étude de l'AUT Ile-de-France « les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité », publiée en novembre 2016. Cette étude émet un certain nombre de préconisations concernant les abords des gares, visant à faciliter, que le voyageur quitte la gare ou s'y rende, l'échange avec tous les modes possibles de déplacements urbains : marche, vélo, vélo en libre service, transport collectif, taxi, automobile, autopartage...

L'AUT critique les gares du Grand Paris Express : « La Société du Grand Paris n'a pas débattu des correspondances avec le réseau existant. L'option d'accès multiples aux quais, depuis leurs extrémités, qui accroîtrait notablement les populations desservies à 500 ou 800 m de marche, a été éliminée sans discussion : la gare SGP est une boîte de 120 m de long, s'enfonçant jusqu'à 50 m dans le sol, qui fonctionne comme un entonnoir déversant les usagers au milieu des quais ».

Alors que l'aéroport de Paris-CDG bénéficie d'une desserte TGV intense, ce n'est pas le cas d'Orly : la gare de Massy TGV est éloignée de l'aéroport et nécessite un trajet en bus estimé à 30 minutes ou en taxi, peu pratiques pour le voyageur chargé de bagages.

**L'étude de la FNAUT montre donc que des efforts importants restent à entreprendre en France pour faciliter l'intermodalité et rattraper le retard pris sur les pays voisins, qu'il s'agisse de la gouvernance de son organisation, qui implique en particulier une meilleure participation des usagers, ou de sa mise en œuvre. Les bonnes pratiques sont aujourd'hui bien identifiées en France comme à l'étranger, elles doivent s'appliquer aux projets d'infrastructures dans un souci de cohérence et d'intégration avec les aménagements existants.**



Strasbourg, place de la gare (MD)

# Tunnel du Lyon-Turin : pourquoi les opposants ont échoué



Selon toute vraisemblance, le projet de tunnel transfrontalier Lyon-Turin est un « coup parti » (FNAUT Infos 253). Il est intéressant de s'interroger sur l'échec des opposants, qui ont accumulé les erreurs. Ils n'ont pas réussi à rassembler au-delà des environnementalistes (FNE), des écologistes (EELV) et des partis anti-européens (PG, DLF, FN), et à empêcher la ratification de ce grand projet par le Parlement.

## Une approche irrationnelle

1. Les opposants ont manqué des connaissances ferroviaires de base pour appréhender correctement le fonctionnement du rail entre la France et l'Italie. Ils ont sous-estimé, et même ignoré, les difficultés techniques et les coûts excessifs de l'exploitation de la ligne existante de Maurienne liés à son profil.

2. Ils ont ignoré les exemples des Suisses et des Autrichiens qui percent de nombreux tunnels de base et ne sont pas stupides pour autant. L'ouverture du Lötschberg est un succès évident qui démontre la pertinence des tunnels de base. Le percement du Gothard s'est effectué sans difficultés majeures, pourquoi celui du Lyon-Turin devrait-il mener à une catastrophe écologique ?

3. Refusant de voir ces réalités contraignantes, ils ont condamné sans nuances le Lyon-Turin et les grands projets analogues (LGV, autoroutes, aéroport de NDDL), tous mis dans le même sac alors qu'il fallait les examiner au cas par cas comme la FNAUT a su le faire. Bizarrement, ils sont restés par contre quasi-silencieux sur le projet (apparemment comparable, voir FNAUT Infos 217) de canal Seine-Nord.

## Une pédagogie défailante

4. Les opposants ont manqué de pédagogie. Ils n'ont pas réussi à échapper à une contradiction embarrassante : comment se dire favorable à une meilleure qualité de l'air dans les vallées alpines et à un report massif de trafic sur le rail et combattre en même temps un projet et une éco-taxe régionale susceptibles de faciliter ce report ? Initialement défenseurs du projet, ils ont cherché ensuite à priver le rail d'un outil performant tout en se lamentant sur son déclin, et n'ont pas su expliquer leur revirement brutal et tardif.

5. Ils en sont restés à une argumentation basée sur des prévisions de trafic peu réalistes datant des années 1990 au lieu de regarder la réalité présente et, par exemple, de comparer le nombre des camions traversant la Suisse et les Alpes franco-italiennes. La Suisse a percé deux tunnels pour faire face à un trafic de 1 200 000 camions par an : on voit mal pourquoi deux pays, la France et l'Italie, s'interdiraient de percer un tunnel unique pour faire face à un trafic de 2 600 000 camions par an.

6. Ils ont propagé des informations inexactes sur les gains de temps qui seront apportés par

l'ouvrage, sur le coût du projet global et celui du tunnel de base, sur les possibilités de financement (il ne s'agit pas d'un PPP, partenariat public-privé, le financement du tunnel étant entièrement public) : pourquoi deux grands pays, aidés par Bruxelles, ne pourraient-ils financer un seul tunnel alors qu'un petit pays, la Suisse a réussi à en financer deux sans aide extérieure ?

## Des erreurs tactiques

7. Malgré le préjugé favorable que leur ont très souvent accordé les médias, les opposants n'ont pas réussi à se rendre crédibles aux yeux de l'opinion. Leur alliance avec les anarchistes italiens No TAV, dont ils ont cautionné les violences, y est pour beaucoup.

8. Ils n'ont pas hésité à s'appuyer sur des personnalités connues pour être favorables à la route, et sur les affirmations très contestables de la Cour des Comptes concernant le coût du Lyon-Turin, afin de démontrer le bien-fondé de leur position hostile au projet.

9. Les opposants se sont déconsidérés aux yeux des décideurs et des grands élus. Ils ont en effet multiplié les attaques personnelles, en particulier contre Hubert de Mesnil, ancien président de RFF et actuel président de TELT. Celui-ci s'est quasiment vu reprocher d'être corrompu, alors qu'il est l'archétype du haut fonctionnaire compétent et intègre. Les positions de la FNAUT ont été déformées de manière perfide, et les experts reconnus sur lesquels elle s'appuyait ont été attaqués stérilement sur la base d'insinuations ridicules et de procès de copinage avec les décideurs. Selon le maire EELV de Grenoble, les promoteurs du Lyon-Turin « portent une lourde responsabilité dans la mise en danger de la vie des habitants des vallées alpines ».

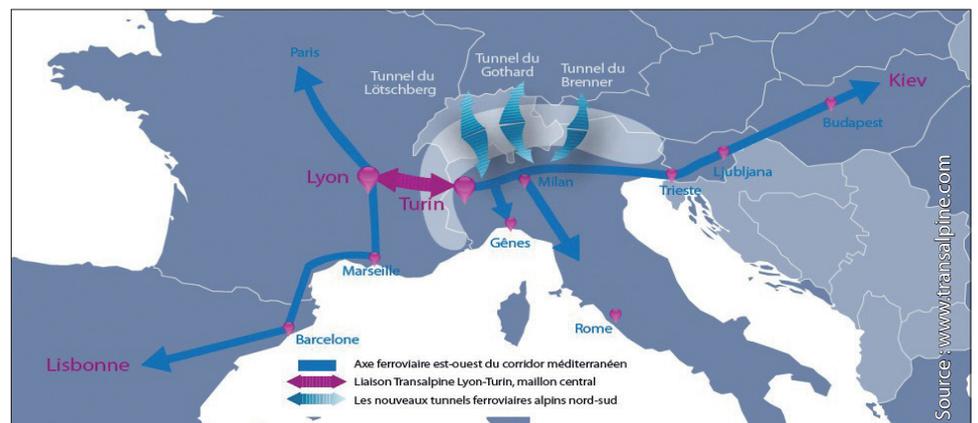
## Des contre-propositions irréalistes et contradictoires

10. Les suggestions des opposants ont manqué de réalisme : transférer « immédiatement » le trafic routier sur la ligne Ambérieu-Modane (comme si nous vivions dans une économie administrée de type soviétique), au risque de menacer en cas d'accident le lac du Bourget que les environnementalistes veulent protéger ; utiliser un matériel roulant fantaisiste et qui n'existe pas (R-shift-R) ; supprimer tous les passages à niveau « pour faciliter la circulation des trains de fret » ; et même développer la traction hippomobile pour lutter contre la pollution de l'air dans les vallées alpines...

Proposer de prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis la Savoie est plus pertinent. Mais il faut prolonger l'AFA non à Ambérieu mais à proximité immédiate des plateformes logistiques et industrielles de la région lyonnaise et en correspondance avec les autoroutes ferroviaires nord-sud. Mais aucune ligne classique n'est vraiment adaptée à cette opération : pour éviter un conflit avec le renforcement du TER, souhaité par les opposants et la FNAUT, la construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne est indispensable et doit être engagée dès maintenant.

**En définitive, le combat acharné des opposants aura été contre-productif : en diabolisant le Lyon-Turin, ils ont seulement fait le jeu de la route. Prisonniers d'une logique incompréhensible, ils ont donné de l'écologie une image dogmatique, passiste et frileuse. Le nouveau lien ferroviaire entre la France et l'Italie sera au contraire bénéfique pour l'environnement, et il constituera un outil structurant d'aménagement du territoire européen, indispensable pour provoquer un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe latine.**

Jean Sivardière



## Les errements de la SNCF : quelques exemples



Gare SNCF de Surdon, Orne (MD)

### Normandie

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) déplore que le nouveau TER sans arrêt Rouen (16h08) - Caen (17h31) du lundi au jeudi arrive à son terminus deux minutes après le départ du TER Caen (17h29) - Rennes (20h25). La SNCF pouvait pourtant créer une relation directe Rouen-Rennes via Caen ! Elle s'obstine à ne pas mettre les trains en correspondance pour obliger les voyageurs à passer par Paris en empruntant le TGV alors que le trajet via Caen serait plus rapide ! Voilà ce que propose la SNCF : Rouen (16h12) - Paris - Saint-Lazare (17h40), changement de gare par le métro ou par un taxi, puis Paris-Montparnasse (18h41) - Rennes (20h54), pour le prix de 103,40 euros en 2e classe contre 56,30 euros via Caen.

De même, le car Rouen (11h04) - Caen (12h44) n'arrive que deux minutes avant le départ de l'Intercités pour Le Mans et Tours (arrivée 15h47). Le site Voyages SNCF propose un départ de Rouen à 10h59 via Paris, changement de gare à Paris, puis le TGV et une navette à Saint-Pierre-des-Corps vers Tours, arrivée à 15h25, pour le prix de 88,40 euros contre 58 euros pour un trajet via Caen avec une seule correspondance !

### Auvergne

Alors qu'un hiver sévère rend la circulation routière très dangereuse, la SNCF n'hésite

pas à remplacer des trains par des autocars. Du 17 janvier au 5 février, la section Arvant-Langogne du parcours du TER Clermont (16h48) - Nîmes (21h58) et la section Langogne-Clermont du parcours du TER Nîmes (16h58) - Clermont (22h46) ont été effectuées en car. Ces transferts sur route, motivés par des « difficultés de production », ont été dénoncés par l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne : après des chutes de neige poudreuse, le vent soufflant en rafales peut reconstituer, peu après le passage du chasse-neige, des congères infranchissables. Ces difficultés étaient annoncées par Météo France. Mais la SNCF n'a pas renoncé à faire circuler des cars, de nuit, sur des routes susceptibles d'être coupées inopinément. A l'évidence, la SNCF se montre peu soucieuse de la sécurité des voyageurs. Pourtant, selon ses dirigeants, cette sécurité est, pour elle, une obsession permanente qui ne saurait subir aucune entorse.

Cette volonté de sécurité est régulièrement mise en avant pour justifier toute une série de mesures qui vont dans le sens d'une diminution des services ferroviaires. Ainsi, la sécurité des voyageurs apparaît comme un prétexte de la SNCF pour justifier son désengagement progressif dans le Massif Central.

### Hauts de France

La FNAUT Hauts-de-France a constaté, comme en 2015, la suppression de nombreux trains Intercités et TER sur l'ensemble du réseau régional entre les 26 et 31 décembre 2016, avec ou sans remplacement par autocar ou taxi.

Outre le fait que de nombreux usagers travaillaient alors, en particulier dans les services, cette période de fêtes est propice aux déplacements familiaux ou de loisirs. La réduction de l'offre a donc entravé de manière inadmissible la mobilité des salariés et des voyageurs occasionnels. En 2015, la SNCF avait évoqué un problème de gestion du personnel qui aurait dû être résolu ou amélioré en 2016, cela n'a pas été fait.

Avion, car, voiture et Blablacar : le train n'avait sans doute pas assez de concurrents. La filiale de la SNCF spécialisée dans le covoiturage du quotidien, **IDVroom**, et le concessionnaire d'autoroute APRR testent en effet une ligne de covoiturage sur l'autoroute A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon, en concurrence directe avec le TER. Les points d'arrêt étant définis, le service se présente comme un transport collectif qui met en relation conducteurs et passagers via l'application Pop & Vroom.

Depuis janvier 2017, la SNCF propose l'abonnement **TGVMax** (79 euros/mois) permettant aux 16-27 ans de voyager de manière illimitée, en 2ème classe, dans la plupart (94 %) des TGV et Intercités ; accessible uniquement sur Internet, il exige un engagement de trois mois minimum. **La carte Jeune**, destinée aux 12-27 ans, est maintenue : elle permet, pour 50 euros par an, d'avoir au moins 30 % de réduction sur tous les trains. Par contre l'abonnement illimité **iDTGVMMax**, proposé depuis deux ans et souscrit par environ 10 000 voyageurs (60 euros/mois), est supprimé. Les abonnés de plus de 27 ans sont furieux : prévenus en dernière minute, alors qu'ils avaient organisé leur vie professionnelle ou personnelle en fonction de l'offre iDTGVMMax, ils veulent pouvoir bénéficier de la nouvelle offre TGVMMax. Menacée d'une action en justice, la SNCF leur a proposé, pour 2 ans, une offre iDTGVMMax2.

## Non au PNR, une contrainte dissuasive et discriminatoire

Face à la menace terroriste, le ministre belge de l'Intérieur Jan Jambon veut rendre obligatoire l'identification des voyageurs se déplaçant dans les trains, cars et bateaux sur le territoire européen, en imposant le fichier « Passenger Name Record » (PNR). Un accord a déjà été trouvé entre la Belgique, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France pour expérimenter avant la fin 2017 le contrôle préalable des passagers des trains Thalys et Eurostar.

### La mesure engendrerait des contraintes insupportables.

Le voyageur devrait fournir nom, sexe, date de naissance, numéro de téléphone, adresse de courriel, données complètes du trajet, données du document de voyage (type, numéro, nationalité, pays d'émission, date de validité), quantité, poids et identification des bagages. Des informations supplémentaires seraient exigées pour les voyageurs mineurs non accompagnés.

Les données à fournir sont si nombreuses que la vente d'un billet prendrait un temps dissuasif. Et l'enregistrement des données personnelles et des détails du voyage au moins 24 heures à l'avance rendrait impossible tout voyage international programmé en dernière minute et toute modification du voyage en cours de route. Les trains et les cars ne sont pas des avions, leur accès doit rester facile et fluide.

Une baisse de 12 % de la fréquentation des trains Copenhague-Malmö a été observée suite aux contrôles d'identité imposés par la Suède.

**La mesure serait discriminatoire** envers les voyageurs utilisant les trains et cars alors que les automobilistes peuvent circuler librement à travers l'Europe, elle inciterait à se déplacer en voiture. On peut dès lors douter de l'efficacité de cette mesure, par ailleurs inapplicable aux navetteurs transfrontaliers. Les terroristes disposent de bien d'autres possibilités de voyager à travers l'Europe de manière anonyme. Et l'Union européenne n'impose pas le PNR pour les vols intérieurs.

La Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) et ses associations estiment, comme l'Union Internationale des Transports Publics et la Communauté Européenne du Rail, que le PNR imposerait de sévères restrictions sur les voyages internationaux en train ou en car au sein de l'Union européenne. Elles appellent les gouvernements européens à privilégier des mesures réalistes et proportionnées à la menace terroriste : « dans une Europe unifiée, on doit pouvoir circuler de manière aussi flexible qu'à l'intérieur de chaque pays ».

## Conclusions



Paris-Gare-de-Lyon (MD)

● La comparaison entre les offres « low cost » (OUIGO), « low price » (les « petits prix ») et la tarification « classique » assortie de cartes de réductions commerciales met en évidence deux catégories de propositions de la SNCF :

- des **prix réduits** aléatoires ;
- des **cartes commerciales** garantissant des réductions sur tous les trains à toutes les catégories de voyageurs.

La « sauvegarde » de ces cartes, qui sont de la seule initiative de la SNCF, et leur amélioration pour les familles sont donc impératives **si l'on veut que l'activité commerciale du rail relève bien du service public.**

● La communication et l'information sur les cartes de réductions commerciales doit être fortement améliorée sur Internet et rétablie sur papier. Ces cartes sont présentées comme offrant « 25 % (30 % pour la carte Jeune) de réduction garantis » alors que la réduction joue par rapport au prix Loisir variable lié au yield management.

Plus généralement, **c'est toute la documentation de la SNCF qui est à reprendre** sous forme d'un guide qui explique, notamment, les principes de la tarification, puisque la seule règle du yield management compréhensible par le voyageur : « plus on achète tôt, moins c'est cher » n'est plus en vigueur.

● Si elle veut réduire le prix du train de façon durable, **la SNCF doit traiter les causes des surcoûts.** Elle doit mettre en œuvre les principes d'exploitation du low cost de l'aérien en saturant l'utilisation de son parc, dimensionné pour couvrir les heures de pointe. Cela suppose le maintien de circulations en heures creuses, en début de matinée, en fin de soirée, voire de nuit car le train en place assise reste nettement plus confortable et plus rapide que le car. Le cadencement des horaires contribue à faciliter ce modèle d'exploitation.

Le modèle économique du TGV est à rechercher en négociant avec SNCF Réseau les coûts des sillons en fonction d'un volume de commandes, compte tenu de la part importante des coûts fixes du système ferroviaire.

Il est donc nécessaire de revenir d'une politique de « petits prix » à une « politique de volume » basée sur une production de type « low cost ».

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

## TGV : prix réduits et cartes commerciales

Confrontée à la concurrence croissante et agressive de l'avion à bas coût, de l'auto-car, du covoiturage et surtout de la voiture particulière avec un prix du carburant actuellement très bas, la SNCF a multiplié les offres à petits prix.

## Les offres à coûts réduits

La gamme **iDTGV**, qui sera supprimée d'ici la fin 2017, visait à réduire les coûts de production avec une commercialisation uniquement par Internet et en faisant circuler à coût marginal une rame TGV accouplée à une rame « classique ». Le nombre d'itinéraires desservis n'a cessé de baisser et les relations transversales ont été systématiquement oubliées.

**OUIGO** constitue une vraie offre à bas coût (« low cost ») : rames de très grandes capacités (Duplex doubles), haute densité de sièges et absence de 1ère classe, service réduit à bord (peu de prises de courant, bagages payants, pas de bar), gares excentrées à péage réduit. La tarification ne dépend pas du statut du voyageur (jeune, senior...), elle est soumise aux seules règles du yield management pur comme dans l'aviation commerciale : plus le train est occupé, plus il est cher. Une différence notable : la concurrence aérienne oblige les compagnies à modérer leurs tarifs.

## Les offres à « petits prix »

A défaut de coûts réduits, la SNCF développe des offres à prix réduits.

En 2015, elle a lancé **TGVpop**, offre entièrement digitalisée et essentiellement destinée aux jeunes. Les candidats au voyage « votent » pour la mise en circulation d'un train. Si les intentions de voyages sont suffisamment élevées, des prix réduits sont proposés sur un nombre limité de relations radiales.

Début 2017, la SNCF a lancé **TGVMax** pour les 12-27 ans, offre exclusivement commercialisée sur Internet mobile. Moyennant un abonnement mensuel, on peut réserver sous conditions un nombre « illimité » de voyages dans les 94 % de trains offrant régulièrement des places disponibles.

Par ailleurs, la SNCF propose, pour des billets non échangeables et non remboursables, des **prix réduits** soit pour des achats anticipés pour toutes les catégories de voyageurs, soit dans certains cas pour du « déstockage » en dernière minute de places invendues.

Ces ventes ressortent essentiellement d'un coût marginal et ne sont donc pas issues d'une production à bas coût.

## Et les attentes des voyageurs ?

Le low cost routier peut être pratiqué sur tout itinéraire. Le low cost aérien est basé sur une flotte unifiée d'avions de petite capacité mais exploités intensément sur une plage horaire très large et sur un grand nombre d'itinéraires.

L'offre ferroviaire à coûts réduits, au contraire, est concentrée sur un nombre très limité de relations, ce qui accentue la discrimi-



mination entre quelques grands axes radiaux et le reste du réseau - à l'opposé des attentes des voyageurs.

Quant aux offres de la SNCF à « petits prix », elles présentent un caractère aléatoire, étant limitées à certains trains, à certains horaires et à certaines catégories de voyageurs.

Or, en majorité, les voyageurs se déplacent d'abord par nécessité, ce qui exige une tarification à faibles prix beaucoup plus large, mais aussi des offres à faibles coûts très étendues.

**D'où la nécessité absolue de garder à la tarification commerciale de la SNCF un caractère de service public**, conformément à l'article L. 2141-1 du code des transports : la SNCF a pour mission d'exploiter « selon les principes du service public » pour obtenir « l'utilisation la meilleure au plan économique et social du système de transport ».

## Les réductions commerciales

Grâce au yield management, les voyageurs sans carte commerciale (on ne considère pas ici les tarifs sociaux) peuvent, pour des achats anticipés sur les trains les moins chargés, obtenir jusqu'à 35 % de réduction par rapport au plein tarif Loisir.

Les cartes de réductions commerciales (Week-end, Enfant+ et Senior+) garantissent une réduction supplémentaire de 25 % (30 % pour la carte Jeune). Les réductions atteignent ainsi des taux très intéressants. Et ces cartes autorisent maintenant des réductions supplémentaires sur les billets non échangeables et non remboursables achetés soit à l'avance, soit en dernière minute.

Ainsi, bien que présentées comme commerciales et décidées sous la seule autorité de la SNCF, **ces cartes présentent un intérêt majeur pour le service public** : elles couvrent toutes les catégories de clientèles et, contrairement au yield management dans l'aérien, elles offrent une réduction garantie en heure de pointe et pour l'ensemble des trains du réseau. Leur point faible concerne les familles pour lesquelles les prix restent trop élevés : la carte Enfant+ doit être réétudiée.

# Les services ferroviaires en Allemagne et en Suisse

## Les 6 propositions des Etats généraux de la Mobilité durable

### Trains Intercités en France et en Allemagne

Il est regrettable que l'État, autorité organisatrice des services Intercités depuis 2010, se soit en grande partie dessaisi de sa compétence d'aménagement du territoire en transférant aux Régions la charge de services d'importance nationale, qui désormais sont devenus des TER (FNAUT Infos 252). Il s'agit là d'une évolution inquiétante qui accentue l'abandon d'une prérogative régaliennne entamé de longue date. La FNAUT ne peut que regretter que l'État paraisse n'endosser qu'à regret la responsabilité d'un outil d'aménagement essentiel en s'en défaussant sur les Régions.

Pendant ce temps, l'Allemagne a pris le 12 février dernier, une direction diamétralement opposée à celle de la France en matière de trains grandes lignes : le Bundesrat, assemblée qui représente les 16 Länder allemands, a approuvé un projet de loi exigeant du Bund (l'État fédéral) qu'il garantisse un niveau de desserte interrurbaine de base (« Grundangebot »).

La réforme ferroviaire de 1994 avait fait de l'État fédéral l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de longue distance. La nouvelle loi, élaborée par le Bundesrat à la demande du Bund, a comme objectif de renverser la tendance à la réduction par la Deutsche Bahn du nombre des trains et des gares desservies, insidieuse depuis des années, et de développer à nouveau ce type de desserte, y compris avec les pays limitrophes de l'Allemagne.

Voilà donc un État national qui, actant un développement constant de la mobilité sur de grandes distances, endosse pleinement sa capacité d'autorité organisatrice ferroviaire, et demande au pouvoir législatif de préparer un texte qui garantisse une desserte grandes lignes aux villes du pays pour résister à l'abandon progressif de ses trains longue distance.

Michel Quidort, président de la FEV

### Nouvelles d'Allemagne

Année 2016 record pour les transports publics allemands (transports urbains et trains régionaux) : 10,18 milliards de voyageurs transportés, soit +1,8 % de plus qu'en 2015. Cette augmentation concerne d'abord les chemins de fer régionaux (+2,8 %) et les trams et métros (+2,5 %). Les recettes commerciales ont progressé de 4 % pour atteindre 12,24 milliards d'euros.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes décline légèrement à 76,1% (!) contre 76,6% en 2015, les causes principales étant les extensions de l'offre, l'évolution salariale et l'augmentation des coûts d'entretien.

### La législation ferroviaire en Suisse

Afin de garantir l'irrigation de la totalité du territoire, une ordonnance fédérale de 2009 définit deux niveaux minimaux d'offre de transport public (toute localité d'au moins 100 habitants permanents doit être desservie) :

- une desserte minimale de 4 allers-retours du lundi au dimanche si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint 32 voyageurs par jour ;
- une offre de 18 allers-retours à la cadence horaire si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour.

L'application de ces standards au transport régional (rail et route) est exécutée par une commande conjointe de l'État et des cantons. Cantons et communes gèrent le transport local.

Le cadencement et les correspondances simultanées sont systématiques sur le réseau ferroviaire. Chaque ligne et chaque gare sont desservies par au moins un train par heure. Ce niveau de desserte est garanti même dans les zones peu denses, comme dans le canton des Grisons (26 habitants au km<sup>2</sup>). Dans beaucoup de régions une mobilité sans voiture est devenue possible.

Dans le canton du Jura, les zones commerciales doivent être à moins de 300 m d'un arrêt de transport collectif.

D'après La Vie du rail, 26-01-2016

### Suisse : débat sur la concurrence ferroviaire

Olivier Français, élu vaudois libéral-radical, est favorable à la concurrence, sous certaines conditions : « je suis circonspect pour les grandes lignes, dont le bénéfice permet de financer le reste du réseau. Il ne faudrait pas assécher ce bénéfice. Ces lignes doivent rester dans les mains de compagnies suisses, qui garantissent aussi la qualité ».

Claude Héche, élu socialiste jurassien, estime qu'une ouverture à la concurrence sur les grandes lignes « peut améliorer l'offre ». Il met toutefois en garde contre de grands bouleversements qui risqueraient de reporter des charges sur les cantons. « Et si une petite ligne n'est pas rentable, elle apporte des passagers sur des tronçons plus importants, cela valorise son rôle ».

Parmi les 70 propositions issues des États généraux de la mobilité durable, organisés par le GART, l'UTP, la FNTV, la FNAUT, Régions de France et TDIE, six ont finalement été considérées d'un commun accord comme prioritaires. Elles avaient été défendues par la FNAUT et figuraient largement dans son projet de Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (FNAUT Infos 253).

- **Créer un ministère des Transports et de la Mobilité de plein exercice** (le secteur des transports emploie environ 500 000 personnes, il concerne la santé publique, l'énergie et l'aménagement du territoire), et lui confier le pilotage de la délégation interministérielle à la sécurité routière. La FNAUT a toujours considéré que la sécurité routière devait être appréhendée dans le cadre de la politique des transports et pas seulement comme un problème spécifique (FNAUT Infos 183).

- **Élaborer une véritable loi de programmation financière** pour sanctuariser le versement transport et augmenter les ressources de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de France) à hauteur de 1 % du PIB.

- **Revenir à une TVA à 5,5 %** car les transports publics du quotidien (transports urbains, services de cars conventionnés, trains TER et TET) sont un service de première nécessité utilisé par 20 millions de Français (le coût pour l'État serait de 300 millions par an).

- **Soutenir financièrement** l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation des réseaux, et lancer le 4ème appel à projets de TCSP urbains qui avait été prévu par le Grenelle de l'environnement pour assurer la transition énergétique.

- Permettre aux Régions d'**expérimenter la concurrence dans le TER**.

- Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait, et sur l'**instauration d'un véritable service garanti** dans les transports en y associant toutes les parties prenantes.

### FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM) pour la FNAUT

CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°254  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06  
e-mail : contact@fnaut.fr  
Internet : http://www.fnaut.fr