

Monsieur le Président,

Le secteur des transports s'est profondément dégradé au cours du précédent quinquennat, en particulier le secteur ferroviaire qui est aujourd'hui dans une situation catastrophique, qu'il s'agisse de l'état du réseau ferré ou de son exploitation. Mais vous pouvez redresser cette situation alarmante en réorientant rapidement la gouvernance du système ferroviaire, les investissements et la fiscalité environnementale.

L'exemple à suivre est celui de la Suisse, où la notion de service public est ancrée au sein de la population, et soutenue vigoureusement et de manière pérenne par les pouvoirs publics, Etat fédéral et cantons.

La politique des transports que nous préconisons doit intégrer les préoccupations de sécurité routière, de santé publique et de maîtrise du climat. Elle doit viser à enrayer l'étalement urbain, et à établir une équité entre les différents modes de déplacements.

Les besoins de transport collectif à satisfaire sont énormes. Aussi nous vous demandons de prendre rapidement les mesures décisives suivantes :

- le lancement du 4ème appel à projets de TCSP urbains prévu par le Grenelle de l'environnement ;
- une augmentation d'au moins 1,5 milliard d'euros par an des crédits disponibles pour la régénération et la modernisation du réseau ferré ;
- la baisse de 10 % à 5,5 % du taux de la TVA appliquée aux transports publics de proximité (urbains et régionaux), qui constituent, de plus en plus, un service de première nécessité car ils permettent d'accéder à l'emploi ;
- le financement de ces mesures d'urgence par une hausse de la TICPE, de quelques centimes par litre de carburant. Cette hausse est d'autant plus justifiée que les automobilistes, pénalisés par la congestion dans les zones denses, seraient les premiers bénéficiaires d'un développement des transports collectifs.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Le rapport Savary-Pancher : un bilan de la réforme ferroviaire de 2014

Nous rappelons l'évolution récente de la législation ferroviaire française et européenne. Puis nous étudions le rapport Savary-Pancher qui présente un premier bilan de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. La FNAUT partage l'analyse des deux députés et une partie de leurs propositions, mais s'en distingue, en particulier, en estimant que la loi ne garantit pas assez l'indépendance de SNCF Réseau, que les orientations stratégiques de SNCF Mobilités sont dangereuses, et que les contraintes financières peuvent être fortement atténuées par la fiscalité environnementale. Nous présentons en complément l'analyse, très sévère, du contrat de performance Etat-SNCF Réseau effectuée par l'ARAFER.

Suisse : le réseau modèle

La qualité du système ferroviaire suisse est bien connue. Le transport de voyageurs est fiable et ponctuel, le réseau dense, la fréquence des dessertes élevée. Le transport du fret est tout aussi performant et, comme l'illustrent les ouvertures des tunnels de base du Lötschberg en 2007 puis du Gothard en 2016, le report du trafic routier sur le rail est une priorité nationale : la part modale du rail est de 38 % (69 % même en transit international) contre 20 % en moyenne européenne et 10 % en France.

Comment expliquer ce succès du rail en Suisse, alors que le taux de motorisation y est un peu plus élevé qu'en France (en 2011, 526 voitures pour 1000 habitants contre 482) et le lobby routier tout aussi actif ?

Les décisions sont prises de manière très démocratique (c'est à la suite de l'Initiative des Alpes qu'a été décidé en 1994 le programme des NTFA, nouvelles traversées ferroviaires alpines).

Le réseau ferré principal est exploité avec talent par les CFF, les lignes secondaires le

sont par des entreprises d'économie mixte dominées par les autorités cantonales, proches du terrain.

L'Etat fédéral, les cantons et les exploitants savent coordonner parfaitement leurs offres et proposent un billet unique pour tout voyage, y compris transports urbains et cars postaux.

Le cadencement national des circulations a été introduit dès 1982, accompagné d'une modernisation du réseau et de mesures d'exploitation très efficaces.

Enfin, et c'est fondamental, le rail relève d'une stratégie de long terme (Rail 2040) et dispose d'un fonds de développement dédié et diversifié (TVA, taxe sur les huiles minérales, écoredevance RPLP) non soumis aux fluctuations budgétaires annuelles.

Bien entendu, la France est beaucoup plus vaste que la Suisse et ses traditions ne sont pas les mêmes. Mais la clairvoyance de nos voisins et leur souci de l'avenir sont transposables en France.

Jean Sivardière

Sommaire

La législation ferroviaire française et européenne

pp. 2-3

Le rapport Savary-Pancher

pp. 4-5

Le contrat de performance Etat - SNCF Réseau

p. 6

Des portillons pour le TGV

p. 7

Les autoroutes ferroviaires

p. 8

Historique de la législation ferroviaire en France

Chemin de fer du Harz, Allemagne (MD)

Avant d'analyser le rapport Savary-Pancher, il est utile d'avoir une vue d'ensemble de la législation ferroviaire depuis les origines du chemin de fer.

Avant 1938

11 juin 1842 : la loi Legrand, première loi sur les chemins de fer, définit un programme d'extension du réseau ferré et le principe des concessions : les communes cèdent les emprises ; l'État construit les gares et les ouvrages d'art ; les compagnies posent les voies, financent le matériel roulant et exploitent à leurs risques et périls.

25 mai 1878 : création du Réseau de l'État, qui reprend les lignes de la Compagnie de l'Ouest tombée en faillite.

17 juillet 1879 : loi concrétisant le plan Freycinet relatif aux lignes principales à voie normale.

11 juin 1880 : deuxième loi Freycinet (lignes d'intérêt local, à voie métrique).

19 avril 1934 : premier décret de coordination rail-route.

De 1938 à 1982

1er janvier 1938 : création de la SNCF, société anonyme d'économie mixte dont l'État possède 51 % du capital. La SNCF reprend l'actif et le personnel des grands réseaux privés (Nord, PLM, PO-Midi, Est) ou publics (Réseau de l'État et lignes d'Alsace-Lorraine), à l'exception des lignes secondaires (VFIL). La totalité du capital doit revenir à l'État fin 1982.

14 novembre 1949 : nouveau décret de coordination rail-route.

27 janvier 1971 : l'État donne à la SNCF une autonomie de gestion. L'État doit compenser financièrement les obligations de service public qu'il lui impose. En contrepartie, la SNCF doit rétablir son équilibre financier.

Février 1978 : publication du rapport Guillaumat sur les transports terrestres.

De 1982 à 2014

30 décembre 1982 : la LOTI (loi Fiterman) est promulguée, elle transforme la SNCF en EPIC (établissement public industriel et commercial). Les agents conservent leur statut spécifique.

1er mars 1983 : la SNCF crée le service d'action régionale (SAR).

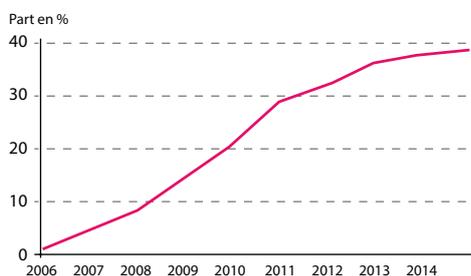
1er janvier 1997 : suite à l'adoption de la loi Pons-Idrac, la propriété du réseau ferré national (RFN) est transférée à un nouvel EPIC, RFF.

La SNCF conserve essentiellement la mission d'exploiter les services de transport de marchandises et de voyageurs. Elle reste toutefois le gestionnaire délégué de l'infrastructure pour le compte de RFF. L'État s'engage à désendetter le système ferroviaire.

1997 : début à titre expérimental du transfert de la compétence du TER aux régions administratives (suite de la loi Pasqua de 1995).

1er janvier 2002 : la loi Gayssot (SRU) transfère la gestion de tous les services ferroviaires régionaux aux Régions, qui en deviennent autorités organisatrices hors Ile-de-France.

5 janvier 2006 : la loi Perben crée l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et ouvre le réseau ferré national (RFN) à la concurrence pour le transport intérieur du fret. Les opérateurs privés assurent aujourd'hui près de 40 % du trafic (voir le graphique ci-dessous).



8 décembre 2009 : la loi ORTF (loi Busseau) sur l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires sépare la DCF (direction des circulations ferroviaires) de SNCF Infra. La DCF assure pour RFF l'attribution des sillons et la gestion du trafic.

La loi ouvre le RFN à la concurrence pour le transport international de voyageurs et le cabotage entre deux villes françaises sur les trains internationaux, elle crée aussi l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires).

Elle autorise RFF à confier à des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des lignes fret à faible trafic (lignes capillaires).

13 décembre 2010 : convention État-SNCF sur les trains TET.

Depuis 2014

4 août 2014 : la loi portant réforme ferroviaire est votée par les députés PS, PRG, EELV et UDI. Les députés PC et UMP la rejettent. Elle réunit SNCF et RFF et entre en vigueur le 1er janvier 2015. RFF, la DCF et SNCF Infra sont fusionnés au sein de SNCF Réseau.

7 août 2015 : la loi NOTRe renforce les compétences des Régions en matière de mobilité : elles deviennent responsables des transports collectifs non urbains et de l'intermodalité, elles peuvent se voir transférer la propriété d'infrastructures ferroviaires.

15 octobre 2015 : l'ARAF devient l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) chargée de réguler également le nouveau marché des transports réguliers interurbains en autocar et suivre l'économie des concessions autoroutières.

La législation européenne

La législation française est fortement encadrée par les directives et règlements de la Commission européenne, regroupés en 4 paquets ferroviaires. La Commission vise une libéralisation régulée du marché afin d'enrayer le déclin du secteur ferroviaire.

1991 : la directive 91/440, transposée en droit français en 1995, impose une **séparation comptable de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation**. Elle ouvre les réseaux nationaux aux exploitants des autres États pour le transport international du fret.

2001 : la Commission publie son premier paquet ferroviaire. La directive 2001/12 libéralise **le transport international de fret** et précise les conditions d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). La directive 2001/13 définit les conditions d'attribution des licences d'entreprise ferroviaire permettant l'exploitation de services de fret sur le RTEFF. La directive 2001/14 organise la répartition des capacités ferroviaires, la tarification des sillons fret et la certification en matière de sécurité.

2004 : le deuxième paquet ferroviaire libéralise **le transport national de fret** et énonce les premières spécifications techniques d'interopérabilité. Il prévoit la création d'une autorité nationale de sécurité dans chaque État membre, indépendante des exploitants et des gestionnaires d'infrastructure, chargée de veiller à l'application des réglementations en matière de sécurité et d'interopérabilité. Il étend le droit d'accès des exploitants licenciés à l'ensemble des réseaux. Il crée une **Agence ferroviaire européenne** (ERA), chargée de normaliser la sécurité et l'interopérabilité entre réseaux et dont le siège est fixé à Valenciennes.

2007 : le troisième paquet ferroviaire ouvre à la concurrence **le transport international de passagers**, les États membres pouvant restreindre le cabotage, qui ne doit être qu'accessoire au service international, s'il menace l'équilibre économique d'un service défini par un contrat de service public.

Publié la même année, le règlement OSP 2007/1370 (« obligations de service public ») introduit l'appel d'offres compétitif dans le domaine des transports publics – en excluant le rail.

Le règlement 1371/2007 formalise les premiers droits des passagers ferroviaires internationaux, avec toutefois de nombreuses exemptions.

2012 : la directive 2012/34 a refondu les trois premiers paquets et établi un espace ferroviaire européen unique.

En février **2013**, la Cour de justice de l'Union européenne a légitimé le modèle d'organisation des entreprises ferroviaires historiques en holding.

Le quatrième paquet ferroviaire : une occasion manquée

Lancé par le Parlement Européen en 2009 et voté fin 2016, le quatrième paquet ferroviaire est le point final d'un processus qui a débuté en 1991 avec un triple objectif : une meilleure qualité des services ferroviaires, de meilleurs résultats pour l'argent investi dans le réseau, une meilleure efficacité du rail en Europe.

Deux outils devaient aider à atteindre ces objectifs : une ouverture du marché par la mise en place d'une concurrence régulée, et une harmonisation technique pour l'interopérabilité des réseaux. Cette note actualise une première analyse (FNAUT Infos 240).

Le quatrième paquet ferroviaire entrera en vigueur en décembre 2017. Il comprend deux « piliers » : l'un, technique, traite de la sécurité et de l'interopérabilité ; le second, politique, traite de la gouvernance (séparation des tâches de gestionnaire d'infrastructure de celles d'exploitant des services) et de l'ouverture des services publics ferroviaires à la concurrence régulée (« OSP »).

Ce quatrième paquet devait parachever l'ouverture du marché ferroviaire et créer un système européen ouvert et transparent, pierre d'angle du Grand marché unique européen.

Un pilier technique satisfaisant

Afin d'accélérer la mise en service des nouveaux matériels roulants et l'amélioration de la qualité de service, l'ERA est dorénavant habilitée à délivrer les certificats de sécurité ; l'homologation technique des matériels sera coordonnée entre l'ERA et les autorités nationales de sécurité (EPSF en France).

Ces nouvelles procédures vont réduire les longues et coûteuses opérations d'homologation et de certification nationales et éviteront les difficultés et les retards de mise en service rencontrés jusque-là par les exploitants et les autorités de transport.

C'est une bonne nouvelle pour les voyageurs qui verront s'affirmer ainsi une meilleur

leur compétitivité du rail face aux autres modes de transport.

Un pilier politique décevant

Le document essentiel est le règlement OSP 1370/2007 (modifié) par lequel l'attribution compétitive des contrats de service public ferroviaire devait devenir la règle, achevant ainsi l'ouverture du marché par la concurrence régulée. Malheureusement, la version définitive adoptée en est loin. L'attribution directe demeure possible avec de nombreuses dérogations (articles 3, 4 & 5), certaines faisant appel à des critères larges, et pour certains, imprécis :

- attribution directe à « l'opérateur interne » (opérateur sur lequel l'autorité de transport exerce un contrôle semblable à celui qu'elle exerce sur ses propres services) ;
- dérogation « De minimis » pour les petits pays ;
- dérogation pour « circonstances exceptionnelles » ;
- attribution directe « sur performances » s'il existe des « caractéristiques spécifiques » du contrat ou du marché ferroviaire (complexité, isolement technique ou géographique,...) et si l'attribution directe garantit l'amélioration des performances (qualité de service ou rapport coût/efficacité).

Des effets défavorables aux voyageurs sont à craindre :

- l'attribution directe quasi-discretionnaire pourrait conduire à de nombreuses actions en justice entraînant une incertitude légale, le retard ou l'interruption de contrats, et surtout une défiance de la part des autorités organisatrices à l'égard de l'ouverture, avec la crainte de procédures à l'issue incertaine ;
- le maintien de l'attribution directe comporte un risque sérieux de perpétuation de la qualité médiocre et de la dérive des coûts de production.

Ces effets négatifs vont être amplifiés par la longueur de la période de transition (2019-2023) pendant laquelle les Etats membres devront se mettre progressivement en conformité avec le nouveau règlement OSP modifié.

Les contrats attribués directement avant la fin 2023 pourront se faire sans justification et durer 10 ans (15 si l'exploitant doit acheter le matériel roulant), ce qui pourrait retarder l'ouverture effective à 2033 (ou même 2038) dans les pays réticents, ce qui n'est pas sérieux.

En résumé, l'appel d'offres compétitif sera obligatoire après le 24 décembre 2023, sauf dans les cas où l'attribution directe reste possible, mais tout commence en 2019,



date à partir de laquelle les Etats membres devront progressivement se conformer au texte afin de se préparer à la date limite de 2023. Les premiers appels d'offres devront donc être lancés au plus tard en 2019, date qu'il est bien sûr possible d'anticiper !

La directive gouvernance

Cette directive traite des relations entre gestionnaire d'infrastructure et exploitant ferroviaire au sein des entreprises intégrées (du type DB ou SNCF). Il faut signaler deux points :

- les contrats de service public ferroviaire sont protégés des services commerciaux (en « open access »), si ces derniers compromettent leur équilibre économique (article 11) ;
- mais la mise en place, par les exploitants ou les Etats membres, de systèmes de billetterie et d'information intégrés reste facultative, et non obligatoire comme initialement prévu (article 13a).

Des objectifs illusoirs

Le chemin de fer est un levier essentiel du développement économique, de l'aménagement du territoire et de la transition écologique. Mais il est à craindre que la version finale du 4ème paquet ferroviaire ne soit pas d'un grand secours pour atteindre les objectifs fixés par le Livre Blanc européen de 2011 et confirmés en 2016, qui visent un transfert modal de 50 % de la route vers le rail à l'horizon de 2030 !

L'attribution directe profitera aux Etats membres où subsistent des monopoles protégés qui pourront continuer à se développer hors de leurs frontières, sans être inquiétés chez eux. La dégradation de la qualité de service du rail s'y poursuivra, ainsi que la fermeture ou le transfert sur route de lignes régionales et nationales.

Le quatrième paquet ferroviaire est donc une vraie occasion manquée de relancer le transport ferroviaire de voyageurs par la concurrence régulée et par une séparation effective entre infrastructure et exploitation dans les entreprises ferroviaires intégrées.

Michel Quidort



LGV Rhin-Rhône (MD)

Le rapport Savary-Pancher

PARIS EST

Gare SNCF de Paris-Est (MD)

Dans leur rapport publié en octobre 2016, les députés Gilles Savary (PS) et Bertrand Pancher (UDI) ont examiné successivement les objectifs de la loi du 4 août 2014 et ses principales dispositions avant d'en présenter une évaluation critique.

Les objectifs de la réforme

- **Abolir la séparation juridique « artificielle » entre SNCF et RFF**, source d'une grande confusion et de nombreux conflits entre les deux EPIC, en partie corrigée par la loi ORTF de 2009.

- **Enrayer la dérive de l'endettement** selon une « dynamique non soutenable » (30,4 milliards en 1996, dont 20 ont été affectés à RFF ; près de 50 aujourd'hui pour l'ensemble du système ferroviaire avec une augmentation tendancielle de 3 milliards d'euros par an).

Les deux députés mettent clairement en cause les défaillances passées de l'Etat, déjà soulignées à l'automne 2011 lors des Assises du ferroviaire :

- une « gouvernance ambiguë et obsolète », l'enchevêtrement des compétences de la SNCF et de RFF n'ayant pas garanti « l'impartialité et la transparence d'accès au réseau » ;
- « l'absence de reprise de la dette historique par l'Etat et de financement pérenne du réseau, qui n'a pas permis au système ferroviaire de fonctionner sans augmenter son endettement ».

Selon les deux députés, la croissance de la dette de RFF est due :

- pour moitié aux charges financières liées à la dette et au déficit d'exploitation, les péages ne compensant pas les coûts de la maintenance et de la régénération du réseau ;
- pour moitié aux investissements de développement du réseau (les Contrats de Plan Etat-régions 2007-2013 et les 4 LGV du Grenelle de l'environnement).

Les dispositions de la loi

- La loi définit le rôle de « l'Etat stratège » et crée le **Haut comité du transport ferroviaire**, qui réunit toutes les parties prenantes (dont la FNAUT) et donne son avis sur la politique ferroviaire nationale. Le premier rapport stratégique du gouvernement a été examiné par le Haut comité le 15 septembre 2016, il énonce les 5 priorités que l'Etat fixe au système ferroviaire :

- donner la priorité absolue au maintien de la sécurité ferroviaire ;
- mettre le rail au service d'un aménagement équilibré du territoire ;
- améliorer la qualité de service ;
- reconquérir la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau ;
- enfin maîtriser la dette ferroviaire.

- La loi instaure un **groupe public ferroviaire unifié** composé :

- d'un **EPIC de tête**, « SNCF », chargé du pilotage stratégique du groupe et de missions

transversales (il rassemble 10 000 salariés, son chiffre d'affaires 2015 est de 1 milliard d'euros) ;

- d'un **EPIC d'exploitation**, « SNCF Mobilités » (il rassemble 196 000 salariés, son CA 2015 est de 29,3 milliards d'euros. SNCF Mobilités comprend SNCF Voyages, Gares et Connexions, SNCF Logistics (fret et logistique) et SNCF Keolis (transport urbain) ;

- enfin d'un **EPIC gestionnaire du réseau**, « SNCF Réseau », auquel sont transférés les personnels de SNCF Infra et de la DCF, théoriquement indépendant de SNCF Mobilités (il rassemble 54 000 salariés, son CA 2015 est de 6,3 milliards d'euros).

- La loi impose l'établissement de **contrats de performances entre l'Etat et chacun des trois EPIC**, et une « règle d'or » selon laquelle les dépenses de développement du réseau (donc hors maintenance) doivent être évaluées au regard du ratio entre la dette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. Si un ratio de 18 est dépassé, les projets doivent être financés par l'Etat ou les collectivités territoriales. La règle d'or vise donc à dissuader les pouvoirs publics de charger SNCF Réseau de dettes liées à des projets « économiquement déraisonnables ».

- La loi impose d'atteindre la **couverture du coût complet du réseau** par les ressources de SNCF Réseau dans un délai de dix ans à compter du premier contrat entre SNCF Réseau et l'Etat.

- La loi renforce la **compétence des Régions** en les intégrant dans la gouvernance du système ferroviaire, en leur accordant la possibilité d'assurer la maîtrise d'ouvrage de travaux sur les lignes d'intérêt régional et de choisir l'exploitant de ces lignes TER, ainsi qu'en leur attribuant la liberté tarifaire.

- Enfin la loi renforce considérablement les **pouvoirs du régulateur**.

Les réussites de la loi

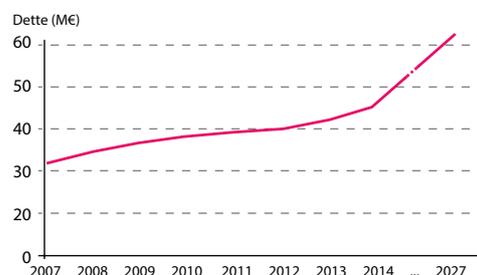
Selon les deux députés, la réforme est globalement satisfaisante, mais n'est que **partiellement appliquée** et n'est **pas allée assez loin** : elle était indispensable, mais elle doit être complétée.

Une réussite évidente est la mise en place très rapide de la nouvelle organisation du système ferroviaire, en particulier l'intégration de RFF, de la DCF et de SNCF Infra au sein de SNCF Réseau : « une performance managériale, un chantier colossal mené dans des délais remarquables ». Autres points positifs : le renforcement du rôle des Régions et surtout des prérogatives de l'ARAFER, le régulateur indépendant.

Les faiblesses de la loi

Les faiblesses concernent la dette ferroviaire et l'arrivée de la concurrence.

La dérive de la dette, qui atteint 50 milliards (42 pour SNCF Réseau et 7 pour SNCF Mobilités, d'où au total 1,5 milliard de frais financiers annuels), n'est pas maîtrisée. A terme, l'asphyxie financière guette le système ferroviaire, surtout si les taux d'intérêt, très bas aujourd'hui, remontent. Une reprise de la dette par l'Etat a été envisagée mais, pour ne pas creuser le déficit de l'Etat, le gouvernement a privilégié les conséquences de la loi de 2014 pour redresser la situation, c'est-à-dire les effets de la « règle d'or » et la mise en place du contrat de performance entre le groupe SNCF et l'Etat.



On observe cependant que :

- deux ans et demi après le vote de la loi ferroviaire, le contrat de performance entre l'Etat et les 3 EPIC n'a toujours pas été mis en place malgré le rôle de stratège que l'Etat revendique (il n'a été publié qu'en avril 2017, voir page 6) ;
- la règle d'or n'est pas appliquée ; le financement du CDG Express, dont la rentabilité est surestimée, reposera en partie sur SNCF Réseau malgré son manque de rentabilité ;
- les gains de productivité annoncés, issus de la réorganisation du groupe, seraient de 653 millions d'euros en 2015. Mais le rapport pointe « l'extrême difficulté à vérifier de telles informations au sein d'un groupe à la comptabilité difficilement pénétrable ».

Par ailleurs la loi ne prépare pas la SNCF à **l'arrivée prochaine de la concurrence en transport des voyageurs**. Le nouveau règlement RH077, qui précise les conditions et horaires de travail des cheminots, a été imposé par le gouvernement à la direction de la SNCF : il limite la productivité de SNCF Mobilités et affaiblit sa capacité à résister à la concurrence actuelle (autocars, covoiturage et avion à bas coût) et future (opérateurs ferroviaires privés).

Le rapport note que : « Dès 1994, l'Allemagne a ouvert ses trains régionaux à la concurrence. Mais la France a adopté une stratégie ambivalente de compétition active sur les marchés ouverts (Allemagne, Royaume-Uni, Italie, ...) et de défense passive au plan national. Le groupe SNCF réalise désormais 33 % de son CA à l'étranger (dans 120 pays) contre 15 % en 2007 ».

Les propositions du rapport



Travaux en gare de Mouchard (MD)

1 - Transposer en droit français le quatrième paquet ferroviaire et définir les conditions de l'**ouverture à la concurrence** entre opérateurs ferroviaires.

Transformer SNCF Mobilités en société anonyme à capitaux 100 % publics, comme la Deutsche Bahn depuis 1994, « afin de lui donner toutes ses chances » face à la concurrence (et aussi pour protéger les intérêts de l'entreprise face à des initiatives éventuellement dangereuses de l'Etat).

2 - Faire adopter par le Parlement une **programmation prévisionnelle des investissements ferroviaires** suite à un grand débat national, comme en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Orienter les investissements prioritairement vers la régénération des étoiles ferroviaires et des contournements d'agglomérations, et la modernisation des grandes lignes structurantes.

3 - **Maintenir des concours publics soutenus et croissants** au réseau ferré et sécuriser les ressources financières de l'AFITF. Pallier les effets pervers du principe du péage au coût complet.

4 - **Transférer Gares et Connexions de SNCF Mobilités à SNCF Réseau** comme le demande l'ARAFER, « seule option apte à garantir une unification patrimoniale » source de transparence et d'équité entre opérateurs.

5 - **Donner aux Régions les moyens d'assumer pleinement leur mission** d'autorités organisatrices de la mobilité grâce à une recette dédiée (Eurovignette régionalisée à taux faible mais étendue à tous les véhicules motorisés) pour financer leurs routes et voies ferrées ; leur permettre d'acheter elles-mêmes du matériel roulant et de le gérer ; leur déléguer une partie du réseau, voire les autoriser à créer un réseau régional.

Expérimenter de manière anticipée la concurrence sur les TER.

6 - **Privilégier les besoins des usagers sur ceux de l'industrie ferroviaire.**

7 - **Poursuivre la relance du fret ferroviaire** en améliorant la qualité des sillons, en s'appuyant sur la politique européenne des corridors fret, en développant l'intermodalité rail-route, en revoyant les normes de rénovation du réseau capillaire pour en limiter les coûts, enfin en maintenant le niveau de subventionnement des péages fret et du transport combiné (aide à la pince).

Le point de vue de la FNAUT

La politique ferroviaire passée

La FNAUT ne peut qu'approuver globalement l'analyse des deux députés concernant les défaillances passées de l'Etat en matière de gouvernance et de financement du système ferroviaire.

Elle considère cependant que la dégradation du réseau classique et la croissance de la dette ferroviaire ne s'expliquent pas seulement par une politique dite de « tout TGV », mais résultent pour une large part de la politique incohérente de l'Etat qui a favorisé les modes concurrents du rail.

Par ailleurs elle ne partage pas la critique faite de l'ouverture à la concurrence dans le secteur du fret ferroviaire en 2006, qui aurait eu « des conséquences catastrophiques » : la chute du fret ferroviaire est antérieure à 2006 et à la crise économique de 2008 (57,7 milliards de tonnes x km (TK) en 2000 ; 40,7 en 2005 ; 30 en 2010 ; 32 en 2014). La montée en puissance rapide des nouvelles entreprises ferroviaires, dont la part de marché est aujourd'hui proche de 30 % en TK, a permis de freiner l'évolution passée, due aussi à l'accentuation des avantages accordés au transport routier (autorisation de circulation des 44 tonnes, baisse de la taxe à l'essieu, abandon de l'écotaxe...).

La réforme de 2014

La FNAUT approuve le jugement global des deux députés sur la loi du 4 août 2014 : ses réussites (création rapide de SNCF Réseau, renforcement du rôle des Régions et de l'ARAFER) et ses faiblesses (poursuite de l'endettement, impréparation de la SNCF à l'arrivée prochaine de la concurrence).

Comme les deux députés, elle considère que le rapport stratégique présenté par le gouvernement au Haut comité du transport ferroviaire expose des objectifs satisfaisants (régénération du réseau classique, règle d'or) mais reste muet sur les financements nécessaires aujourd'hui pour redresser le système ferroviaire (le traitement de la dette est abandonné explicitement) : or c'est l'Etat qui doit financer les grands travaux ferroviaires voyageurs et fret (LGV, Lyon-Turin, CFAL).

L'avenir du système ferroviaire

La FNAUT approuve globalement les sept propositions des deux députés, et en particulier la séparation entre Gares et Connexions et SNCF Mobilités (pour faciliter la mise en place du guichet unique pour la distribution des titres ferroviaires et la gestion des situations perturbées), et la transformation de SNCF Mobilités en société anonyme (afin de la protéger des pressions extérieures l'amenant à faire des investissements non rentables).

Cependant la FNAUT est en désaccord avec le rapport Savary-Pancher sur de nombreux points :

- elle estime que *l'EPIC de tête est inutile* et demande son remplacement par une Agence ferroviaire chargée de proposer à l'Etat une politique de long terme avec les toutes parties prenantes, et de veiller à la cohérence entre les politiques des exploitants et du gestionnaire de l'infrastructure (GI) ;

- elle constate que *la loi actuelle ne garantit pas vraiment l'indépendance du GI, SNCF Réseau*. Un nouveau GI, totalement indépendant des exploitants et garantissant une égalité de traitement entre eux, doit regrouper la gouvernance du réseau, sa maintenance et son développement, la gestion et la tarification des sillons (*celle-ci doit inciter les opérateurs à utiliser davantage le réseau*) ;

- elle regrette que *le rapport ne remette pas en cause les orientations de SNCF Mobilités*, stratégiques (diversification des activités par croissance externe : création de Ouibus qui concurrence frontalement le train et dont le déficit 2016 atteint 30 millions d'euros, rachat de 45 % du capital de l'opérateur suisse BLS) et commerciales (limitation des fréquences du TGV et concentration des services sur les LGV...) ;



Gare SNCF de Paris-Nord (FM)

- elle regrette que le rapport ne définisse aucune politique globale de la mobilité et *ne remette pas en cause la politique de l'Etat qui favorise les concurrents du rail* (autocar, covoiturage, avion à bas coût, camion) par ses choix d'investissements, sociaux (renoncement à la polyvalence des cheminots du fret) et fiscaux (abandon de l'écotaxe) ;

- enfin *elle ne partage pas la vision malthusienne de l'avenir du rail exprimée dans le rapport* ; celui-ci dénonce « une nouvelle fuite en avant dans les grands projets de nature très politique, à l'évaluation économique et sociale approximative » (il s'agit bien sûr de la LGV Bordeaux-Toulouse et du Lyon-Turin, mais pendant ce temps, Bertrand Pancher défend avec acharnement le canal Seine-Nord, que défendait déjà le rapport Savary de 2013).

Il ne faut pas opposer le TGV aux TER et Intercités : toutes les composantes de l'offre ferroviaire sont nécessaires aux voyageurs et aux territoires. La FNAUT réaffirme qu'il est possible de concilier la construction de nouvelles LGV et une modernisation ambitieuse du réseau classique : on peut en effet emprunter en profitant des taux actuels d'intérêt, très bas, et utiliser le produit de la fiscalité environnementale, quasi-inexistante en France.

Contrat de performance Etat - SNCF Réseau : l'ARAFER critique sévèrement le projet

LGV SEA en construction (MD)

L'ARAFER a rendu fin mars un avis négatif, consultatif, dont le gouvernement n'a tenu aucun compte. Son président Bernard Roman s'est interrogé : « y a-t-il une vraie volonté ferroviaire dans ce pays ? Ce contrat, pièce maîtresse de la loi de réforme ferroviaire, n'en respecte pas du tout l'esprit ». Le sénateur centriste Hervé Maurey, membre du conseil de surveillance de la SNCF, est encore plus cinglant : « le gouvernement continue à mettre sérieusement en péril l'avenir du système ferroviaire ».

Un contrat irréaliste

Ce projet de contrat, qui devra être soumis au Parlement, prévoit que 32 milliards d'euros seront consacrés à la rénovation du réseau existant en dix ans : l'ARAFER juge cependant que le contrat est irréaliste et « déconnecté du contexte économique ». En effet :

- aucune vision à long terme de la consistance du réseau n'est présentée ;

- la règle d'or introduite pour encadrer les investissements de développement, notamment les lignes nouvelles, est déjà enterrée ;

- 32 milliards ne suffiront pas pour assurer le maintien du seul réseau dit structurant (environ 18 000 km de lignes classées UIC 2 à 6) ;

- l'avenir des lignes secondaires (UIC 7 à 9) est renvoyé sur les Régions, alors que ces lignes font partie du réseau national dont SNCF Réseau est propriétaire mais en préconise la fermeture ;

- l'ARAFER déplore qu'aucune explication n'ait été donnée sur les raisons d'une hausse des péages au-delà de l'inflation (en moyenne + 2 % par an entre 2018 et 2026 et jusqu'à + 3,6 % les trois dernières années du contrat) et sur sa soutenabilité par les opérateurs ; cette hausse, contestée par SNCF Mobilités, pénalise gravement tous les trafics - TGV (le péage représente 40 % du prix du billet), Intercités, TER et fret - ; elle incite SNCF Mobilités à réduire le nombre des sillons commandés et constitue un frein à l'arrivée de nouveaux opérateurs « en open access » ;

- le contrat affirme que SNCF Mobilités va faire des gains de compétitivité, notamment pour faire face à l'arrivée de la concurrence, mais il ne précise pas comment la dérive de ses coûts de production sera maîtrisée ;

- de même, SNCF Mobilités devrait bénéficier de recettes commerciales supplémentaires, mais l'ARAFER ne voit pas comment elle pourra y parvenir : le TGV subit la concurrence agressive du covoiturage, de l'autocar et de l'avion à bas coût ; il est déjà considéré comme trop cher ; et sa marge commerciale ne cesse de diminuer (elle est passée en quelques années de 20 % à 8,5 % en 2016). Pour le remplir, SNCF Mobilités doit baisser ses coûts, notamment en développant Ouigo (pour la FNAUT, ce sont les coûts, et donc les prix, de tous les services ferroviaires qui doivent être abaissés - FNAUT Infos 254).

Une explosion de la dette

Le « gendarme du rail » s'alarme donc de l'évolution attendue de la dette. Celle de SNCF Réseau devrait atteindre 63 milliards en fin de contrat (elle atteint déjà aujourd'hui 42 milliards et le rapport transmis par le gouvernement au Parlement en début d'année 2016 annonçait sa stabilisation au niveau de 50 milliards).

SNCF Réseau dispose en effet de recettes largement inférieures à ses dépenses pour entretenir le réseau, et son endettement augmente de 1,5 milliard par an en moyenne (il devrait augmenter encore de 400 millions par an après 2026). Et la capacité d'autofinancement de SNCF Mobilités ne couvre plus que 73 % des 716 millions investis en 2016, principalement pour acheter des rames TGV neuves.

L'ingérence de l'Etat

Selon l'ARAFER, qui suggère une stabilisation des péages au niveau de l'inflation, si la SNCF est aujourd'hui en difficulté, c'est en raison de l'ingérence de l'État dans ses affaires : les politiques décident de lancer de nouvelles lignes forcément déficitaires, Paris-Bordeaux ou Lyon-Turin (une opinion contestable car elle suppose le maintien des pratiques commerciales malthusiennes de la SNCF) et lui imposent des achats de matériel roulant dont elle n'a pas besoin. L'État interfère aussi dans les discussions sociales et bloque les réformes : début 2016, le gouvernement a exigé de la direction qu'elle suspende ses projets par crainte de grèves en pleine discussion de la loi Travail.

L'ARAFER s'inquiète spécialement de l'avenir du fret ferroviaire. La législation européenne prévoit que les opérateurs acquittent un péage couvrant au moins le coût marginal de la circulation d'un train (ce n'est pas le cas aujourd'hui en France). Comme l'État confirme son désengagement financier en supprimant peu à peu la « compensation fret » accordée provisoirement aux opérateurs, ces derniers seront poussés à un rattrapage des tarifs de 6,7 % par an en moyenne, et même plus de 9 % en 2024, 2025 et 2026. L'ARAFER déplore ce désengagement de l'État et craint qu'une nouvelle chute des trafics fret n'en résulte.

Blocages du transport public

De nombreuses perturbations, d'origines très diverses, affectent les transports ferroviaires – métro, RER, train - et provoquent souvent des interruptions prolongées du trafic dont l'accumulation exaspère les voyageurs.

Leur nombre risque d'augmenter à l'avenir, compte-tenu de la vétusté et de l'utilisation intensive des réseaux d'une part, de l'évolution sociétale d'autre part. Bien des initiatives ont déjà été prises mais il semble cependant que les interventions des services de secours, des forces de l'ordre ou des parquets en cas de colis suspects, intrusions sur les voies ferrées, malaises de voyageurs et suicides pourraient être accélérées.

Un suicide a lieu tous les deux ou trois jours sur le réseau SNCF francilien et, chaque jour, on observe des dizaines de malaises voyageurs ou abandons de colis suspects, certes moins dramatiques mais très gênants. C'est en Ile-de-France que les conséquences de ces perturbations sont les plus criantes. Ainsi, suite à des suicides, 300 000 voyageurs sont récemment restés bloqués pendant 5 h en gare du Nord à Paris, 200 000 pendant 2 h en gare de Lyon, et 200 000 pendant 3 h sur le RER A.

En 2016, en moyenne 7 colis suspects par jour ont été découverts sur le réseau RATP, avec en moyenne 40 minutes d'interruption de trafic. Pour un bagage abandonné sur la ligne Paris-Amiens le 9-01-2017, le trafic n'a été bloqué que de 17h à 18h, mais les trains supprimés n'ont pas pu assurer leur trajet retour.

La FNAUT ne conteste pas les procédures en vigueur mais souhaite l'accélération de leur déroulement. Dans le cas des colis suspects découverts par la RATP ou la SNCF, la durée d'intervention des forces de l'ordre a pu être réduite récemment de moitié grâce à l'utilisation de chiens renifleurs.

Aussi la FNAUT demande au gouvernement de se saisir de ce problème en nommant une mission interministérielle chargée de rechercher des solutions, en particulier une meilleure coordination des interventions des organismes concernés (transporteurs, pompiers, médecins, gendarmes et policiers, magistrats, pompes funèbres) et un renforcement des moyens d'intervention en hommes et en matériels, sans oublier une information plus rapide et plus précise des voyageurs et une planification de l'organisation et des moyens à mettre en œuvre pour les évacuer dans les plus courts délais.

Il serait également important d'évaluer le coût économique des retards induits et de leurs conséquences, et de le comparer à celui d'un renforcement des mesures préventives.

Des portillons pour accéder au TGV !

La FNAUT souhaite évidemment que la fraude soit jugulée et que la sûreté des voyageurs face aux diverses formes de délinquance ou aux risques terroristes soit renforcée. Elle a globalement approuvé la loi Savary qui légalise de nouveaux moyens offerts aux exploitants. Mais elle pose une condition impérative : les mesures prises par les exploitants - SNCF, RATP et réseaux urbains - ou imposées par l'Etat, une Région ou une collectivité locale ne doivent en aucun cas pénaliser les voyageurs et les dissuader d'utiliser les transports collectifs (c'est déjà le cas de la montée dans les bus obligatoire par la porte avant) : le train doit rester un mode de transport ouvert.

Or cette condition n'est pas respectée par l'installation récente, après expérimentation à Paris et Marseille sur 1700 circulations TGV soit environ 325 000 voyageurs, de portillons fixes à l'entrée des 9 quais TGV gare Montparnasse à Paris, et bientôt dans 13 autres grandes gares parisiennes et de province, dans le but de limiter la fraude (d'après la SNCF, le taux de fraude dans le TGV est de 3,5 % et la fraude lui coûte 100 millions par an). Il en est de même de celle des portillons, fixes ou démontables, que la Région PACA a décidé d'installer dans 47 gares TER (une sur trois) de son territoire afin de mieux contrôler la délinquance. Ces

portillons ne doivent pas être confondus avec les portiques d'accès au TGV Thalys, qui sont équipés de scanners.

La SNCF va investir au total un peu plus de 15 millions d'euros dans l'installation des portillons appelés « dispositifs accueil-embarquement », auxquels il faudra ajouter 3 millions sur dix ans pour leur maintenance.

Le filtrage par des portillons ralentira inévitablement la durée d'embarquement des voyageurs, usagers du TGV ou du TER, les jours de grande influence, et les obligera à arriver en avance pour éviter des bousculades.

Il compliquera l'accompagnement des personnes âgées, handicapées, chargées de bagages encombrants ou accompagnées d'enfants en bas âge. La régularisation de certains billets à bord deviendra quasi-impossible. La SNCF refuse d'informer les voyageurs sur le maintien de ces possibilités.

Il permettra le contrôle automatique des billets mais non celui de la validité des cartes d'abonnement ou de réduction : un deuxième contrôle à bord des trains restera donc nécessaire.

Il ne permet pas de contrôler les bagages, donc de lutter contre les risques terroristes.

Enfin il sera peu efficace si, sur un itinè-



Portiques en gare de Paris-Montparnasse (SNCF)

raire donné, les gares intermédiaires ne sont pas équipées elles aussi.

En fait, la SNCF met en place ces contraintes parce que, depuis dix ans, les contrôleurs contrôlent de moins en moins souvent : *c'est le client qui doit pallier la défaillance de l'entreprise.*

La FNAUT a donc exprimé ses réserves : « le train est de plus en plus en compétition avec l'avion, le car, le covoiturage et l'autosolisme, et on veut que les gens le prennent de plus en plus, mais on installe des barrières... ».

Lutter contre la fraude est nécessaire, mais la priorité doit être de remplir les trains et donc de faciliter l'accès au train, et non de transformer le voyage en train en voyage aérien !

Malthusianisme ferroviaire



Gare SNCF de Strasbourg (FM)

les investissements sur les seules routes nationales et départementales ? Le succès du mode routier est dû à la construction d'un puissant réseau autoroutier offrant une forte capacité et une vitesse élevée, associée au maintien et au développement des routes secondaires desservant finement le territoire.

Si on avait appliqué à la route la logique des écologistes et du rapport Savary-Pancher, il n'y aurait pas d'autoroutes en France, et le rail aurait pu rester compétitif. A contrario si on lui avait appliqué la logique du tout-TGV qui a sévi de 1980 à 2005 environ, le réseau routier secondaire serait dégradé, et le mode routier peu performant malgré l'existence des autoroutes.

Il faut donc continuer à marteler que tant qu'on opposera LGV et lignes classiques, le rail continuera à régresser, et qu'il faut dégager les moyens nécessaires pour développer toutes les composantes du réseau ferré. Contrairement à ce qu'affirme le rapport Savary-Pancher, « la plus grave menace pour l'avenir du ferroviaire » n'est pas l'achèvement du réseau des LGV mais l'absence d'un mécanisme de financement pérenne de l'ensemble des investissements ferroviaires basé sur la fiscalité écologique.

Patrick Marconi et Jean Sivadrière

Louis Gallois, alors président de la SNCF, ne voulait pas de la LGV Est. Plus récemment, la SNCF s'est opposée à la LGV Tours-Bordeaux, redoutant un déficit d'exploitation. Ces deux LGV auront pourtant apporté au rail une importante clientèle nouvelle.

La SNCF n'est pas seule à refuser de voir grand en matière d'infrastructures ferrées. Sans parler des écologistes, le rapport Savary-Pancher (FNAUT Infos 255) dénonce « l'obsession du tout-TGV, une erreur stratégique issue du Grenelle de l'environnement et jamais rectifiée ». Les LGV électoralistes (Poitiers-Limoges...) ont pourtant été éliminées.

Imaginez-t-on un constructeur automobile refusant la création de nouvelles autoroutes et réclamant qu'on concentre

Sujets de bac 2017

Section Philosophie

Commentez et appliquez au secteur des transports ce propos d'Henri Bergson : « l'avenir n'est pas ce qui va arriver, mais ce que nous allons faire ».

Section Lettres

Quel sens, selon vous, faut-il donner à la notion d'égalité des territoires ? Cette notion est-elle compatible avec les réalités géographiques ?

Section Economie

Parcourant la France de 1787 à 1790, Arthur Young remarquait que « les routes françaises sont les plus belles d'Europe, les mieux construites, les plus larges mais elles sont vides de trafic alors que les chemins boueux d'Angleterre sont encombrés de charrois ». Quelles conclusions peut-on en tirer sur l'effet structurant des infrastructures de transport ?

Section Sciences

Selon Guillaume Sainteny, on accorde trop d'attention au climat par rapport aux autres questions environnementales. Qu'en pensez-vous ?

Autoroutes ferroviaires : où en est-on ?

Terminal fret du Boulou (MD)

Trois autoroutes en service...

Deux autoroutes ferroviaires fonctionnent en France, en utilisant des wagons Modalohr à coque pivotante (FNAUT Infos 238) :

- l'autoroute alpine (AFA) en service sur 175 km entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont), ouverte en 2003, subventionnée à 54 % et dont le prolongement vers Grenay, près de Lyon, est prévu de longue date afin d'élargir la clientèle, essentiellement régionale, mais est bloqué de manière incompréhensible depuis plus de 4 ans ;

- et l'autoroute de plaine AFPL Perpignan (Le Boulou) - Luxembourg (Bettembourg) gérée par l'entreprise Lorry-Rail et mise en service en 2007.

L'AFPL (1050 km) est juste à l'équilibre financier. Elle dispose d'un itinéraire de secours, très utile en cas de perturbations, sur 60 % de son tracé. A noter que l'utilisation des nouveaux wagons Modalohr ne nécessite plus d'aménagement du gabarit des voies en partie basse en plus du dégagement du gabarit GB 1.

Un embranchement Avignon-Marseille de l'AFPL a été étudié pour capter le trafic France-Maghreb transitant par le port de Marseille ; le projet est gelé, la SNCF s'étant retirée en estimant que le marché était insuffisant. Le chargeur EKOL et VIIA, filiale de la SNCF, exploitent pourtant un service de transport combiné Sète - Noisy-le-Sec alimenté par le trafic en provenance du port turc d'Izmir.

Une 3^e autoroute, Perpignan-Calais ou VIIA Britannica (1400 km), a été ouverte en mars 2016, avec un objectif de 2 allers-retours par jour et 40 semi-remorques transportées par trajet puis embarquées sur un ferry à destination de Douvres (mais bizarrement pas par Eurotunnel). Elle n'a nécessité que des investissements modestes (un terminal à Calais). Elle est gérée par VIIA. Elle a bénéficié des investissements déjà réalisés pour l'AFPL. Arrêtée en juillet 2016 en raison de la présence des migrants, elle refonctionne depuis février 2017. Son extension en l'Italie est prévue en 2017.

...et un abandon

L'autoroute ferroviaire atlantique était l'un des projets du plan Borloo de 2009 relatif au fret ferroviaire, lancé lors du Grenelle de l'environnement avec le projet de TGV fret dont on n'a plus entendu parler... (FNAUT Infos 225).

Elle devait relier Tarnos (près de Bayonne) à Dourges (près de Lille) sur 1 050 km en transitant par Saintes, Niort et la grande ceinture parisienne. Sa concession avait été attribuée à VIIA avant d'être enterrée en

avril 2015, sous la pression des riverains de Tarnos, par le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies.

Mais ce dernier a finalement relancé le projet dès octobre 2015, l'Espagne envisageant la création d'un terminal multimodal à Vitoria, ville du Pays basque espagnol située 30 km au sud de Tarnos : la mise en service est évoquée à l'horizon 2020 au plus tôt...

Les suites financières de l'abandon du projet ont été critiquées par la Cour des Comptes dans son rapport annuel 2017. Plus de 40 millions d'euros ont été gaspillés par l'État : 17 millions d'indemnité à VIIA et la moitié des 50 millions dépensés en investissements préparatoires à Tarnos, non réutilisables si le projet au départ de Vitoria aboutit.



L'analyse nuancée de la Cour des Comptes

La Cour a publié, pour une fois (FNAUT Infos 208, 237), un rapport bien informé et objectif sur le rail.

Elle déplore que les autoroutes ferroviaires existantes (qui assurent 5 % du fret ferroviaire français) n'aient provoqué qu'un faible report de trafic routier sur le rail : en 2015, l'AFA a capté à peine 30 000 camions par an, soit 2 % du trafic routier (1 300 000 camions par an passent par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus), et l'AFPL 40 000 soit 6 % du trafic (630 000 camions par an), un résultat bien éloigné des objectifs du plan Borloo (l'engagement national pour le fret ferroviaire visait à faire passer de 14 % à 25 % en 2022 la part modale du fret non routier, et à transférer 500 000 camions par an sur les autoroutes ferroviaires dès 2020).

La Cour énumère les handicaps des autoroutes ferroviaires : la structure principalement radiale du réseau ferré, la congestion des nœuds ferroviaires, les multiples travaux en cours sur le réseau ferré, les

retards des investissements nécessaires (pourtant modestes) pour développer les services des autoroutes ferroviaires, la priorité donnée aux trains de voyageurs, les grèves, l'abandon de l'écotaxe, la baisse du prix du pétrole et des carburants.

Manque d'ambition

La Cour en reste cependant à une vision essentiellement financière des autoroutes ferroviaires. Ses propositions n'en visent pas le développement :

- mettre en œuvre d'ici 2018 la mise en concession de l'AFA et poursuivre la réduction de son subventionnement (mais comment y parvenir sans l'augmentation des péages autoroutiers préconisée par le rapport Destot-Bouvard pour financer le tunnel de base du Lyon-Turin ?) ;

- évaluer le bénéfice socio-économique et environnemental apporté à la collectivité par l'AFPL.

Son principal souci est de savoir si les 150 millions d'euros qui ont été investis pour élargir le gabarit de deux lignes ferroviaires qui datent du 19^e siècle l'ont été de manière pertinente ou non. Elle ne demande pas le rétablissement de l'écotaxe ou la réalisation rapide de l'autoroute ferroviaire atlantique.

Et, surtout, elle ne dit rien du futur élargissement de l'autoroute A10 sur 93 km entre le sud de Tours et le sud de Poitiers, qui sera effectué entre 2018 et 2023 par le concessionnaire Cofiroute. L'investissement, décidé dans le cadre du programme autoroutier de François Hollande, sera de 244 millions d'euros en échange d'une prolongation de la concession de 2031 à 2034. Il est « justifié » par l'encombrement de ce tronçon de l'A10, très fréquenté par... les poids lourds, qui représentent 20 % du trafic total alors que ce taux n'est que de 12 % en moyenne nationale.

La même contradiction se rencontre en Savoie où la société autoroutière AREA va investir une centaine de millions d'euros pour doubler un échangeur autoroutier à Chambéry.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°255
 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