



Lyon-Turin : un projet global, un enjeu stratégique

Accueillir le voyageur

Accueillir tous les voyageurs est un nouveau défi pour la SNCF. Cette priorité s'ajoute à celles déjà fixées par l'Etat : sécurité, fiabilité, information.

La progression du trafic voyageurs en 2017 a été spectaculaire, un vrai retournement de tendance : + 10 % dans les TGV « domestiques » (8 millions de voyageurs supplémentaires, +6 % sans les nouvelles LGV Le Mans - Rennes et Tours-Bordeaux ouvertes en juillet dernier), +6,8 % dans les trains Intercités, + 4,6 % dans les TER et +3,2 % dans les Transilien. Le nouvel abonnement TGV Max a séduit 100 000 abonnés jeunes, soit 4 millions de voyages en 2017.

L'année 2017 a pourtant été une année noire pour les voyageurs, avec les pannes dans les gares parisiennes, très médiatisées, et les incidents non médiatisés dans toutes les régions de France. La concurrence s'est accrue - covoiturage, car, voiture - encouragée par tous les gouvernements, obligeant la SNCF à une réponse forte bien que tardive. La SNCF a rencontré l'adhésion des Français, prêts à lui accorder leur confiance si elle répond à leur exigence de qualité : fiabilité (respect à 98 % des horaires), bon rapport qualité-prix, réductions pour les voyageurs modestes, information digne du 21^e siècle.

Le retour vers le train va s'accroître avec la hausse, enfin décidée par le gouvernement (et soutenue par la FNAUT), des taxes sur les carburants routiers : la hausse précédente du prix des carburants avait mené à la saturation rapide des trains et des réseaux urbains.

La FNAUT appelle donc la SNCF à accueillir tous les voyageurs et non à leur imposer des barrières physiques, psychologiques, financières ou administratives, et à accroître sa politique d'ouverture aux besoins des différentes clientèles. Elle appelle le gouvernement à anticiper cette croissance par une politique vigoureuse d'investissement.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est indispensable à un report massif sur le rail de l'intense trafic routier de fret franco-italien qui pollue les vallées alpines et dont le volume augmente (+ 12 % depuis 2014). Elle améliorera aussi de manière décisive les relations voyageurs (TGV et TER) entre Paris et Lyon d'une part, les villes du sillon alpin et l'Italie du nord d'autre part. Son coût est très inférieur aux évaluations fantaisistes de la Cour des comptes. Mais il s'agit d'un projet global, comprenant à la fois le tunnel transfrontalier et ses lignes d'accès depuis Lyon et Turin. La Commission d'Orientation des Infrastructures préconise de reporter la réalisation de la ligne d'accès française : un tel report, incompréhensible et irresponsable, compromettrait le succès de l'ouvrage.

La gratuité des transports pour réduire la pollution de l'air ?

Irritée par leur inertie face à la pollution de l'air urbain par les particules fines et le dioxyde d'azote malgré de nombreuses mises en demeure, l'Union Européenne menace aujourd'hui 9 pays européens, dont la France et l'Allemagne, de sanctions financières.

Obligé de « faire quelque chose », le gouvernement allemand envisage d'introduire, d'ici la fin 2018, la gratuité des transports urbains « afin de réduire le nombre des voitures particulières en circulation » dans 5 villes particulièrement polluées : Essen (600 000 habitants), Bonn (300 000), ainsi que Herrenberg, Reutlingen et Mannheim.

Ce projet, adopté de manière manifestement improvisée, en particulier sur le plan financier, inquiète les responsables politiques locaux. Comment gérer un flot soudain et imprévisible de nouveaux voyageurs ? Comment financer la mesure imposée par le gouvernement : acquisition de nouveaux véhicules, embauche de per-

sonnel supplémentaire, remplacement de la contribution élevée des usagers (à Munich, le ticket à l'unité est à 2,90 euros) ?

Outre que l'impact de la gratuité auprès des automobilistes est douteux, un traitement de fond serait plus efficace, comme l'affirme Greenpeace : diminuer les possibilités de parking en ville, augmenter la fréquence des bus, introduire des péages urbains à l'exemple de Londres et Stockholm. Le gouvernement français, lui aussi confronté aux exigences légitimes de l'UE, suivra-t-il cette démarche de bon sens ?

Selon Anne Hidalgo, maire de Paris, « la gratuité est la bonne idée ». Mais « pas pour tout de suite », en raison de l'obstacle financier. Autant reconnaître que « la bonne idée » n'en est pas une... et qu'il vaut mieux s'attaquer aux vrais problèmes : la pénurie de transport collectif entre Paris et sa périphérie, et la circulation difficile des bus dans Paris.

Jean Sivardière

Sommaire

Dossier - La liaison Lyon-Turin	2-5
La libéralisation des services ferroviaires à longue distance	6-10
Actions en région	11-12
<i>Le rapport Duron, le rapport Spinetta sur l'avenir du rail et les intentions du gouvernement seront analysés dans notre prochain numéro.</i>	

La liaison Lyon-Turin : un enjeu stratégique

Chantier du tunnel à Saint-Martin-la-Porte (©TELTL)

➤ C'est très logiquement que la FNAUT se préoccupe activement de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, car cette liaison fret et voyageurs répond bien à ses objectifs, sur les plans régional, national et européen (FNAUT Infos 251, 253, 254).

1 - Une liaison stratégique

La nouvelle liaison (tunnel interfrontalier de base et accès depuis Lyon) est l'investissement ferroviaire le plus important faisant actuellement l'objet d'un débat : financièrement et, plus encore, stratégiquement. Il s'agit en effet d'équiper un corridor international concernant des trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et surtout fret, et de reporter sur le rail au moins un million de camions par an et d'intenses trafics automobiles et aériens.

Les enjeux sont multiples : préservation de l'environnement des Alpes et de la Côte d'azur, amélioration de la sécurité routière, économies d'énergie, contribution significative à la lutte contre le réchauffement climatique.

Par un jumelage possible avec l'introduction d'une « écotaxe » poids lourds régionale, la liaison Lyon-Turin offre par ailleurs l'occasion de maîtriser le quasi-monopole de la route dans le transport du fret (elle assure 90 % du trafic, contre 8 % pour le rail et 2 % pour la voie d'eau) - un quasi-monopole très dangereux, le transport routier étant gros consommateur de pétrole et exigeant d'incessants travaux routiers, et les transporteurs pouvant bloquer l'économie en cas de conflit avec l'Etat.

2 - Une entreprise rationnelle

Le Lyon-Turin est une réponse rationnelle si on a la volonté de transférer massivement le fret routier sur le rail : la ligne historique de Modane ne manque pas de capacité mais de performances, ses coûts d'exploitation sont prohibitifs. Depuis longtemps, les camions n'ont plus à monter au col du Mont Cenis (2034 m) par l'ancienne route nationale mais disposent d'infrastructures performantes : A43 et tunnel du Fréjus, A40 et tunnel du Mont Blanc.

Les Suisses ont compris il y a 30 ans que les tunnels de base sont indispensables pour fiabiliser le trafic ferroviaire de fret, réduire drastiquement ses coûts d'exploitation et rendre le rail compétitif : depuis l'ouverture du Lötschberg, le trafic de fret a triplé sur l'axe du Simplon. Soucieux de lutter contre les nuisances routières, ils ont percé deux tunnels pour absorber un flux routier qui n'était que de 1,2 million de camions (moins de 1 million en 2017 avant ouverture du Gothard). A comparer aux 2,8 millions qui transitent entre la France et l'Italie.

3 - Pas d'alternative réaliste

Les opposants au Lyon-Turin s'efforcent de promouvoir des alternatives. Mais leurs propositions sont fantaisistes ou incantatoires : construire des wagons automoteurs (R-Shift-R) ; prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) jusqu'à Ambérieu (les centres industriels et logistiques sont situés à Lyon) ; reporter « immédiatement » le trafic routier sur le rail en faisant circuler une centaine de trains de fret par jour sur la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Italie, au risque de polluer gravement le lac du Bourget en cas d'accident, de répandre des nuisances dans l'agglomération chambérienne de jour comme de nuit, de saturer le nœud ferroviaire de Chambéry au détriment des trains de voyageurs et de bloquer le développement du TER ; développer le merroutage entre Barcelone et Gênes (l'expérience a été tentée, et a échoué).

Il n'existe pas d'alternative réaliste au Lyon-Turin. La seule solution pour réduire les nuisances du trafic routier est d'accélérer sa réalisation :

- en sécurisant le financement du tunnel, de son accès et du contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) par l'instauration d'une écoredevance poids lourds suivant l'exemple suisse ou autrichien (RPLP ou Eurovignette) ;

- en donnant la priorité au fret dans le phasage de la réalisation des accès au tunnel interfrontalier depuis Lyon ;

- et en développant l'AFA en la prolongeant jusqu'aux environs de Lyon (mais les possibilités sont limitées en l'absence d'infrastructure nouvelle entre Lyon et la combe de Savoie).

4 - Un engagement irréversible

Lors du Sommet franco-italien du 27 septembre 2017, le Président de la République française et le Premier ministre italien se sont officiellement engagés sur la section transfrontalière : le « projet » de tunnel est devenu un « chantier » selon le mot de l'ex-ministre Alain Vidalies.

Sur le terrain, 20 km de galeries ont déjà été percés et, à Saint-Martin-la-Porte, depuis 2015, le tunnelier Federica creuse une « galerie de reconnaissance » longue de... 9 km, dans l'axe et au diamètre (11,26 m) du tube sud du futur tunnel de base ; ce chantier de 400 millions est financé par la France, mais aussi par l'Union Européenne et l'Italie. On est très loin de simples travaux préparatoires. Et une fois le tunnel percé, il faudra bien aménager ses accès.

Le financement du tunnel par l'Union Européenne n'a évidemment pas été attribué d'un seul coup, il est nécessairement annualisé et fonction de l'avancement des travaux.

S'il abandonnait le Lyon-Turin à ce stade, le gouvernement serait inconséquent. Il devrait dénoncer un traité avec l'Italie et un accord financier avec Bruxelles, rembourser les Italiens et Bruxelles, dédommager les entreprises qui ont commencé à percer le tunnel ou ont déjà signé des contrats avec le maître d'ouvrage TELT, mettre au chômage quelques centaines de cadres et d'ouvriers, et assumer d'avoir gaspillé sans doute deux bons milliards d'euros (l'équivalent de la participation française au percement du tunnel de base, qui est de 2,2 milliards €).

Le gouvernement devrait aussi expliquer pourquoi il renonce au Lyon-Turin, une opportunité exceptionnelle de transférer du fret routier sur le rail, alors que les Suisses construisent encore des tunnels (Ceneri 15 km, Zimmerberg 20 km) après le Lötschberg (35 km) et le Gothard (57 km), et les Autrichiens trois tunnels de base (Brenner 61 km, Koralm 33 km, Semmering 27 km).

Enfin le gouvernement vient de s'engager à réduire la pollution de l'air dans les vallées alpines, très dangereuse pour la santé publique et les activités touristiques et sportives : le Lyon-Turin est la seule réponse crédible.

5 - Les trafics attendus

Depuis 20 ans, le rapport de force entre le rail et la route s'est profondément modifié. Le prix du gazole a diminué, les avantages fiscaux accordés au camion ont été accentués, les infrastructures routières ont été considérablement améliorées, la circulation des 44 tonnes a été autorisée, enfin la SNCF a dégradé la qualité de ses services fret, sans parler des grèves lancées ou soutenues par les syndicats cheminots (après une longue grève, les chargeurs passent à la route en général définitivement). La chute du volume du fret ferroviaire n'a donc rien d'étonnant, mais elle n'est pas inéluctable.

Les opposants émettent des doutes sur le trafic potentiel de l'ouvrage. Mais ils se réfèrent à des prévisions très anciennes et assez délirantes, sans signification aujourd'hui. Depuis quelques années, le trafic franco-italien de poids lourds se développe à nouveau (+ 12 % par rapport à 2013) alors que le trafic ferroviaire stagne faute d'infrastructure performante offrant aux chargeurs des acheminements fiables à un coût compétitif par rapport à celui de la route.

Par ailleurs, l'Italie est le seul pays voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements voyageurs entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion et par route.

6 - Le coût total du Lyon-Turin

Les opposants au Lyon-Turin bluffent sans vergogne en citant un coût de 26 milliards (certains vont jusqu'à 30 voire 40), reprenant sans esprit critique le chiffre imprudemment avancé par la Cour des comptes. Les 26 milliards sont obtenus en ajoutant au coût du Lyon-Turin :

- celui du tronçon nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL, projet conçu pour désaturer le nœud lyonnais sur l'axe nord-sud) ;
- celui de projets d'accès au tunnel depuis Lyon inutiles, reportés ou abandonnés (une LGV Lyon-Chambéry parallèle à la ligne nouvelle fret) ;
- et même l'accès italien.

Le projet actuel coûte 8,6 milliards pour le tunnel de base (dont 2,2 à verser par la France) + 2 milliards pour l'accès italien + 7,7 milliards pour l'accès français (phases 1 et 2 déclarées d'utilité publique en 2013), dont 20 % attendus de l'UE, soit au total 18,3 milliards dont 8,4 à la charge de la France : on est loin des 26 milliards annoncés avec complaisance par les écologistes pour affoler le contribuable, d'autant que le dispositif peut être simplifié (voir le point 8 : on devra choisir entre les phases 1 et 2) et que les tunnels de Belledonne et Glandon ne sont pas indispensables.

7 - Le financement

Une taxe sur le trafic poids lourds est indispensable pour financer le Lyon-Turin et pour assurer son succès commercial. Certains opposants (FNE) font de la création d'une telle redevance un préalable. Mais on risque d'attendre longtemps... Il faut que le lancement du Lyon-Turin en soit le déclencheur.

Tunnel de base et nouvelle politique des transports sont à engager simultanément, la construction du tunnel de base offrant une opportunité unique d'instaurer la taxe sur le trafic de poids lourds à travers les Alpes proposée par le rapport Bouvard-Destot.

Même sans un revirement de la politique de l'Etat, le Lyon-Turin réduira les coûts d'exploitation du rail de 30 à 40 % et améliorera sa fiabilité et sa capacité. Et l'existence d'un tunnel de base rendra l'AFA rentable (la France et l'Italie n'accepteront sans doute pas de la subventionner indéfiniment alors que les deux pays devraient au contraire renforcer leur subvention, comme le font les Suisses, jusqu'à l'ouverture du tunnel de base).

L'erreur des gouvernements précédents est de ne pas avoir lié l'écotaxe à la perspective d'un grand investissement ferroviaire pour le fret, qui aurait pu convaincre l'opinion. C'est en programmant les tunnels du Lötschberg et du Gothard que les Suisses ont réussi à justifier et faire accepter leur RPLP.

8 - L'accès au tunnel de base

La Déclaration d'Utilité Publique publiée en 2013 distingue deux phases :

- phase 1, une ligne nouvelle mixte Lyon - Avressieux - tunnel bitube de 15 km sous le massif de Dullin-l'Epine - Chambéry nord ; cette ligne serait utilisée par les TGV, les TER, les trains de fret et l'autoroute ferroviaire alpine ;
- phase 2, une ligne nouvelle dédiée aux trains de fret, partant d'Avressieux, comportant un tunnel à voie unique de 25 km sous Chartreuse et se raccordant à Montmélian à la ligne historique Chambéry-Italie.

Pour des raisons financières, il faudra choisir entre les deux tracés possibles de la ligne nouvelle, par Chambéry nord ou par le tunnel sous Chartreuse.

Si le premier tracé est choisi, un intense trafic de fret traversera Chambéry et il faudra percer un tunnel évitant Chambéry pour réduire les nuisances urbaines et éviter une saturation du nœud ferroviaire, et désaturer la section Chambéry-Montmélian.

Si le deuxième tracé est privilégié, les difficultés liées au passage du fret par Chambéry seront évitées, mais un deuxième tube du tunnel sous Chartreuse sera indispensable car la ligne sera mixte voyageurs et fret. Grâce à un raccordement vers le nord, Chambéry, Aix et Annecy pourront alors être desservies en ligne par les TGV et TER en provenance de Paris et Lyon.

Faute de données disponibles, la FNAUT ne peut aujourd'hui se prononcer sur le meilleur tracé et demande une actualisation des études portant sur :

- les fonctionnalités des deux tracés ;
- les temps de parcours entre Paris (par TGV) ou Lyon (par TER) et Chambéry, Annecy, Grenoble (les TGV Grenoble-Paris pourraient utiliser le 2ème tracé) et Milan ;
- la possibilité de desservir Chambéry par des TGV Genève-Turin-Milan ;
- les aménagements complémentaires nécessaires (tunnels, raccordements) ;
- le coût total de chaque tracé ;

- l'évolution probable des coûts d'exploitation du rail, des péages ferroviaires, des taxes routières et du volume du trafic ferroviaire de fret après l'ouverture du tunnel de base ;

- les contraintes juridiques (DUP ou avenants) liées à chaque tracé.

Il ne faut pas attendre l'ouverture du tunnel de base pour préciser le tracé le plus performant et le moins coûteux de la ligne d'accès, et lancer les travaux.

9 - Et le réseau classique ?

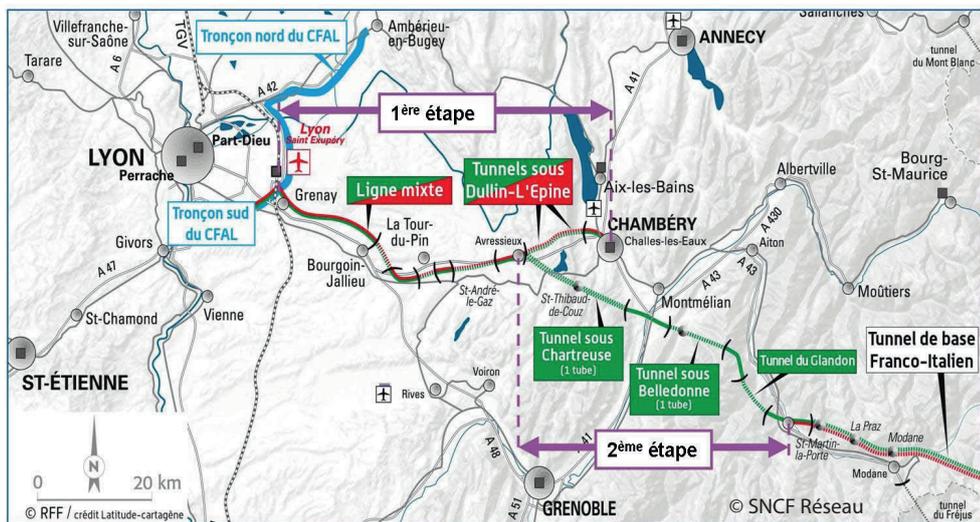
Même s'il est principalement dédié au fret, le Lyon-Turin contribuera beaucoup à l'amélioration des trains de la vie quotidienne. En effet, la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon déchargera la ligne classique Lyon-Grenoble/Chambéry et apportera des gains significatifs de temps, de fréquence, de fiabilité, de ponctualité sur les lignes TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin, qui sont encore de véritables « lignes malades ».

10 - L'urgence du Lyon-Turin

La modernisation du réseau existant ne peut suffire à provoquer les indispensables reports massifs de trafic aérien et routier sur le rail. Il faut donc consacrer une part des crédits aux grands projets ferroviaires stratégiques, structurants, voyageurs et fret. Geler ces grands projets serait accepter la stagnation voire le déclin du ferroviaire et le lancement de grands travaux routiers.

Plus on attendra pour lancer l'accès au tunnel du Lyon-Turin, plus on fera le jeu de la route. La reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 12 % environ depuis 2013) mais, faute d'une infrastructure ferroviaire performante et compétitive, cette croissance est captée par la route uniquement.

Inversement, sur la période 2015-2017, le trafic routier a baissé de 5,6 % sur l'axe Allemagne-Italie ; le fret ferroviaire a augmenté de 18,8 %, sa part de marché atteint aujourd'hui 71 % alors qu'elle est inférieure à 10 % entre la France et l'Italie.



L'exemple impressionnant de l'Autriche

Les Amis de la Terre : de curieux écologistes

Les grands investissements ferroviaires autrichiens sont moins connus que les réalisations suisses mais tout aussi remarquables.

Selon Eurostat, la part modale du rail dans le transport du fret est de 15 % en France (10 % seulement selon les statistiques françaises officielles) et 42 % en Autriche ; elle est de 71 % en Suisse d'après l'Office Fédéral des Transports.

Tunnels de base

L'Autriche a mis en place des péages pour limiter le trafic poids lourds et faciliter un transfert de trafic vers le rail. Et elle a engagé la construction de 3 tunnels de base totalisant 117 km :

- le Brenner sur l'axe Innsbruck-Vérone (57 km, coût de 8,7 milliards d'euros, mise en service en 2025, capacité de 270 trains par jour dont 40 de voyageurs) (64 km en ajoutant le contournement souterrain d'Innsbruck déjà en service) ;
- et deux tunnels moins connus sur l'axe Vienne-Trieste-Venise-Vérone : le Koralm (33 km, coût de 5,4 milliards d'euros, mise en service en 2022) et le Semmering (27 km, coût 3,3 milliards d'euros, mise en service en 2026).

Lignes à grande vitesse

Simultanément l'Autriche investit dans la construction de deux LGV :

- la Westbahn (308 km) double la grande ligne existante Est-Ouest Vienne-Linz-Salzburg, elle contourne la forêt viennoise par le nord, elle est déjà en service de Vienne à Linz (183 km) ; elle est régulièrement reliée à la ligne existante, à l'image de la LGV Rome-Florence (Directissima) ;
- la Koralmbahn reliera Graz à Klagenfurt (127 km) sur l'axe Vienne-Trieste-Venise ; sa mise en service prévue en 2022, son coût est de 11 milliards d'euros (incluant les 5,4 du tunnel du Koralm).

Ces deux lignes à grande vitesse sont mixtes : elles sont, comme le tunnel du Brenner, conçues pour permettre la circulation des trains de voyageurs à 250 km/h et des trains de fret à 120 km/h (à retenir pour la conception des accès au tunnel de base du Lyon-Turin ; la ligne mixte

contournant Nîmes et Montpellier est conçue pour 220 km/h mais le tracé permet 320 km/h).

Réseau classique

Les travaux ci-dessus représentent un investissement de 43 milliards d'euros. Il faut leur ajouter (pour 4 milliards d'euros) la nouvelle gare centrale de Vienne (traversante est-ouest, 10 voies à quai) qui remplace les gares Ouest et Sud en cul-de-sac, et le grand tunnel sous-urbain à 4 voies du Lanzer (12,5 km), construit pour ouvrir la nouvelle gare centrale dans toutes les directions.

Enfin les chemins de fer autrichiens ont entrepris un doublement progressif des voies uniques qui subsistent encore sur quelques axes principaux. Ont notamment été réalisées des mises à double voie partielles sur la ligne de l'Arberg reliant Innsbruck à Zurich, sur celle des Tauern reliant Salzburg à l'Italie, sur la section sud de la ligne Vienne-Klagenfurt, ainsi qu'un nouveau tracé en partie souterrain au col du Tarvisio-Boscoverde... Ces opérations coûteuses se situent généralement en montagne.

Enfin l'entretien et le renouvellement des voies et installations existantes ont été maintenus à un excellent niveau et menés de pair avec le développement du réseau de banlieue de Vienne, auquel est consacrée une grande part de la capacité de la nouvelle gare centrale.

Vignette et péage

En Autriche, tous les camions et autocars d'un poids total de plus de 3,5 tonnes sont assujettis à l'achat d'une vignette et à un péage pour pouvoir circuler sur les autoroutes et voies rapides. La perception se fait par le système de télépéage GO Maut avec GO-Box, elle est basé sur le kilométrage parcouru, le nombre d'essieux et la classe d'émissions polluantes EURO. Un péage spécial est imposé sur divers itinéraires, en particulier sur l'autoroute A3 du Brenner.

Gérard Mathieu ■

Poufendeurs acharnés du Lyon-Turin, les Amis de la Terre se sont adressés aux animateurs des Assises de la Mobilité pour critiquer l'éventualité d'une écotaxe poids-lourds régionale destinée à financer le chantier.

« Ce projet de redevance doit faire l'objet d'une étude indépendante des conséquences sur le pouvoir d'achat des ménages. La taxation détériore de façon supérieure le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis, par l'effet mécanique du renchérissement du prix des produits, alors qu'ils sont souvent aussi les plus exposés aux risques de la pollution et de santé publique. Les Amis de la Terre, attachés à la solidarité écologique, ne peuvent soutenir des mesures dont les conséquences détérioreraient plus encore les conditions de vie des populations les plus exposées ».

Un discours qui ressemble plus à celui des Bonnets Rouges en lutte contre l'écotaxe qu'à celui d'une association se réclamant du développement durable... Tant pis pour les populations démunies exposées à la pollution.

Les Amis de la Terre affirment par ailleurs que le prix du fret routier est 30 % plus élevé que le prix du fret ferroviaire entre la France et l'Italie : si c'est vrai, on se demande bien pourquoi la France et l'Italie doivent subventionner, à hauteur de 10 millions d'euros par an, l'autoroute ferroviaire alpine.

Quant aux Amis de la Terre des Landes, particulièrement irresponsables, ils ont combattu le projet d'autoroute ferroviaire atlantique - une « élucubration onéreuse et inutile » selon eux - finalement abandonné par l'ancien ministre des transports Alain Vidalies.

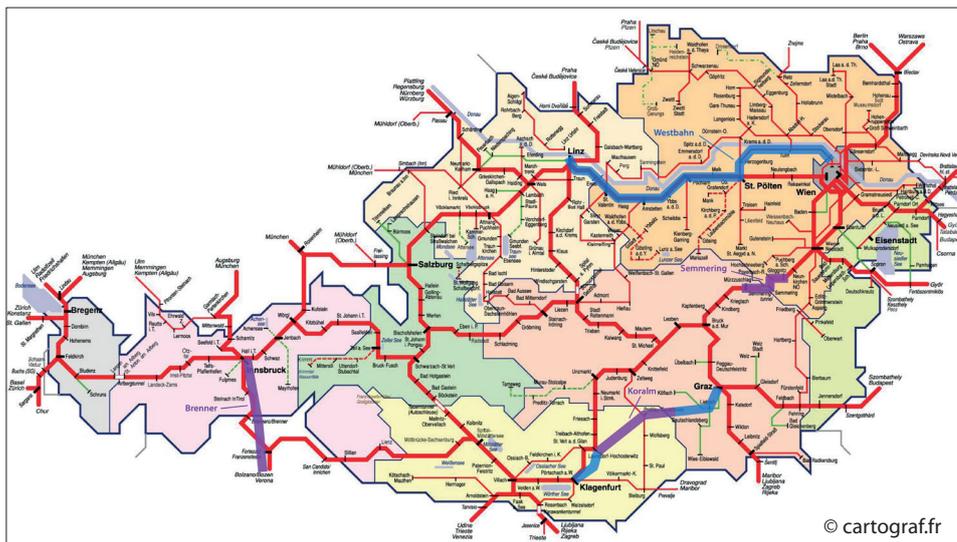
Jérôme Rebours, Chambéry ■

Ecotaxe basque

La RN 1, qui relie Irun à Burgos, était gratuite pour les 12 000 camions qui l'empruntent chaque jour, dont 56 % d'étrangers. Depuis le 9 janvier 2018, à l'initiative de la province basque espagnole du Guipuzkoa, les camions de plus de 3,5 tonnes sont soumis à une écotaxe sur une vingtaine de kilomètres, d'Irun à Etzegarate, au taux de 0,34 €/km. C'est la première écotaxe espagnole.

Ce taux est deux fois plus élevé que sur les autoroutes voisines. L'objectif est d'amener un report du trafic sur ces autoroutes. L'écotaxe doit rapporter 9 millions d'euros par an. Les amendes prévues vont de 150 à 2 000 €.

Les entreprises dont les camions sont déjà équipés de badge de télépéages espagnols seront prélevés automatiquement. Les autres entreprises doivent demander à leurs chauffeurs de s'arrêter devant des bornes dédiées.



Les politiques et le Lyon-Turin

Le rapport Duron et le Lyon-Turin : des propositions irresponsables

Louis Besson, ancien maire PDS de Chambéry et président de la Commission intergouvernementale du Lyon-Turin, a dénoncé vigoureusement les propositions de la COI : « la COI a ignoré la place de la liaison Lyon-Turin, seule traversée est-ouest du massif alpin, dans la politique européenne des transports ; les échanges économiques France-Italie ; les impératifs écologiques de la Convention alpine ; le rééquilibrage nécessaire entre Europe anglo-saxonne et Europe latine ; le succès des tunnels suisses ; l'engagement du Président de la République ».

Thierry Repentin, conseiller régional PS, est lui aussi partisan du Lyon-Turin : « il ne faut pas condamner les vallées alpines ; le Lyon-Turin offre seule une alternative au transport routier, il est destiné aux générations futures ».

Laurent Wauquiez, président LR du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, a réagi de même : « l'Etat ne peut revenir sur ses engagements internationaux sans perdre sa crédibilité vis-à-vis de nos amis italiens et de nos partenaires européens ». « Un terrible gâchis » pourrait résulter d'un report de la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel de base, celui-ci restant sous-exploité pendant de nombreuses années. « Le Lyon-Turin est l'avenir du train en France et en Europe, revenir sur ce choix serait une absurdité... Il y a une urgence écologique liée à la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve... Le Lyon-Turin est le seul projet qui apporte une réponse à la pollution des Alpes par les camions, c'est le seul projet d'avenir ; faire le tunnel de base sans les accès et le CFAL serait stupide ».

Tout en l'approuvant quand il défend un projet d'avenir, la FNAUT regrette que Laurent Wauquiez défende avec autant d'acharnement divers projets routiers dignes des années 1960 : le contournement autoroutier de Lyon, l'autoroute A 45 Saint-Etienne - Lyon, judicieusement recalée par la COI, et même la liaison autoroutière Machilly-Thonon (ex-A 400) (« c'est de la folie de vouloir l'abandonner ») alors que le futur RER CEVA reliera Genève aux villes de Haute-Savoie, dont Thonon et Evian...

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Auvergne-Rhône-Alpes considère que la COI, en préconisant un décalage de 20 ans entre l'ouverture du tunnel de base et celle de la ligne d'accès française, néglige la position occupée par la Région en Europe, le fait que l'Italie a accepté de financer les 2/3 du tunnel de base pour équilibrer les charges des deux pays, et le caractère obsolète de la ligne historique pour le transport du fret.

Le rapport Duron (commission d'orientation des infrastructures - COI) affirme que « le noeud ferroviaire lyonnais (NFL) joue un rôle majeur dans le fonctionnement de tout le réseau national ». Mais ses propositions concernant le NFL, saturé, le contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) et l'accès au tunnel de base du Lyon-Turin sont irresponsables.

Pour le NFL, la COI ne recommande que la poursuite, d'ici 2022, des travaux engagés en gare de Part-Dieu (une voie supplémentaire, 500 M€, et des travaux complémentaires, 220 M€)... et l'organisation d'un débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de Lyon, alors que la section nord du CFAL a été déclarée d'utilité publique en 2013 et la section sud déjà étudiée !

La COI recommande de n'engager d'autres travaux sur le NFL qu'en 2028 au plus tôt, et la construction du CFAL qu'après... 2038 dans son scénario 2 ou 2027 dans son scénario 3.

Quant au Lyon-Turin, qui forme un tout (tunnel + accès), la COI n'a tenu aucun compte des objectifs poursuivis : l'aménagement d'un corridor international et un report massif du trafic routier sur le rail (au moins une centaine de trains par jour) sans pour autant pénaliser les TER.

Elle recommande d'attendre que le trafic de fret se développe après l'ouverture du tunnel de base (2030) pour se préoccuper de son accès : « il n'est pas urgent d'engager cet aménagement dont le bilan socio-économique est clairement défavorable... Il semble peu probable qu'avant dix ans il faille poursuivre les études relatives à la ligne d'accès qui, au mieux, sera à engager après 2038 » (donc pour une ouverture vers 2050...).

Or la croissance du trafic a été quasi-immédiate après les ouvertures des tunnels du Lötschberg (le trafic a triplé en 4 ans) puis du Gothard, leurs accès ayant été préalablement bien dimensionnés.

La COI propose seulement de moderniser la ligne Dijon - Saint-Jean-de-Maurienne (700 M€) et d'étudier un doublement de la ligne Saint-André-le-Gaz (SAG) - Chambéry (600 M€ au moins).

Ainsi la COI recommande de ne rien faire sur le NFL avant longtemps et de ne pas anticiper la croissance du trafic prévue dès l'ouverture du tunnel de base du Lyon-Turin. Elle contredit une décision présidentielle et compromet le succès d'un ouvrage (tunnel + accès) décidé par un traité international !

L'Italie a déjà décidé d'améliorer ses lignes d'accès existantes au tunnel de base (2 milliards d'euros). Elle a accepté de verser indirectement 800 M€ pour la réalisation de la ligne d'accès française (elle finance en effet 35 % du tunnel de base, la France seulement 25 %) : si le report de l'accès français était confirmé, il faudrait sans doute la rembourser...

Les travaux lourds proposés par la COI sur la ligne historique (renforcement de l'alimentation électrique, régénération de postes d'aiguillage, saut-de-mouton de Montmélian) sont nécessaires : que le CFAL et la ligne nouvelle Lyon - sillon alpin soient construits ou non, la ligne historique sera toujours circulée par les trains de fret au nord d'Ambérieu (ligne de la Bresse) et sur la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne. Mais ces travaux ne sont pas à la hauteur des enjeux, la ligne historique même modernisée ne permettant pas d'écouler le trafic qui sera induit par le tunnel de base.

Par ailleurs, seul le fret venant du nord sera concerné par les travaux envisagés, alors que la moitié des camions qu'on cherche à transférer sur le rail transite par Vintimille.

Enfin, dans le schéma de la COI, les trains de fret longeraient le lac du Bourget au risque de le polluer en cas d'accident, et traverseraient les agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry au prix de nuisances pénibles pour les riverains : or les travaux annoncés ne prévoient pas de traiter ces difficultés majeures qui devraient être résolues dès 2030 si on renonçait à la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon.

Quant au doublement de la ligne SAG-Chambéry, qui est très sinueuse (89 courbes sur 44 km) et traverse des villages, ce serait un énorme gaspillage : il serait très coûteux, le gain de temps pour les voyageurs, 5 minutes, ne serait pas décisif, et c'est la section Lyon-SAG, commune aux lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, qui est saturée. De plus, une rampe de 2,5 %, inadaptée au transport du fret, subsisterait sur la ligne, si bien que le fret venant du sud devrait traverser Grenoble pour éviter un long détour par Ambérieu.

Le tunnel de base étant acté, il est inévitablement de compromettre le succès d'un investissement aussi fondamental en reportant la ligne d'accès et en se contentant d'un aménagement de la ligne existante. Et la COI ne dit même pas un mot de l'extension urgente de l'autoroute ferroviaire alpine...

Faisant le jeu de la route, la COI prend le risque de bloquer le transfert modal massif attendu du tunnel de base. L'échec de TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras (FNAUT Infos 251), faute de réalisation anticipée des accès aux centres industriels catalans, n'a pas servi de leçon...

La libéralisation des services ferroviaires Grandes Lignes : franchises ou libre accès ?

SNCF : un quasi-monopole

L'essentiel des services ferroviaires offerts sur le territoire français est exploité par la SNCF. Les exceptions sont nombreuses mais le volume total des trafics concernés est marginal.

Les services ferroviaires à longue distance seront ouverts à la concurrence dès la fin 2020. La FNAUT a étudié les deux formules envisageables : des contrats de service public ou « franchises », et des services exploités aux risques et périls de l'opérateur, en libre accès ou « open access ».

L'objectif de l'étude, réalisée par Michel Quidort avec la collaboration de Jean Lenoir et Jean Sivardière, était d'examiner comment ces deux approches peuvent fonctionner et éventuellement se compléter.

Cette étude a été suscitée par le dépôt, par les sénateurs Hervé Maurey (UDI) et Louis Nègre (LR), d'une proposition de loi recommandant la formule des franchises pour la gestion des services TGV, non conventionnés aujourd'hui, et soulignant les risques de disparition des lignes peu rentables ou déficitaires, mais indispensables à l'aménagement du territoire, en cas d'open access, suite à l'écrémage du trafic des lignes rentables.

Les différentes formules de libéralisation

La concession

Cette formule a été utilisée au 19^{ème} siècle lors de la formation du réseau ferré français (et, depuis les années 1950, lors de la création du réseau autoroutier). La construction puis l'exploitation de chaque ligne ont été déléguées à une compagnie privée qui exploite à ses risques et périls, la propriété de la ligne restant celle du concédant public, l'État pour les lignes principales, les départements pour les lignes secondaires.

C'est dans le cadre d'une concession accordée au groupement Rhônexpress par le Département du Rhône qu'est exploitée la liaison Leslys (tramway Lyon - aéroport de Saint-Exupéry).

Le partenariat public-privé se rapproche de la concession (PPP) mais ne concerne que l'infrastructure : le concessionnaire est choisi à la suite d'un appel d'offres, le contrat de concession définit le montant de la subvention publique et la durée de la concession (99 ans dans le cas d'Eurotunnel). Le concessionnaire assume l'essentiel du risque financier, il se rémunère par les péages versés par les entreprises ferroviaires : c'est le cas de Lisea, qui dispose d'une concession de 50 ans sur la LGV Tours-Bordeaux. En fin de contrat, le concédant devient propriétaire de l'infrastructure.

La délégation de service public

Ce modèle (DSP), très répandu en France pour l'exploitation des services urbains et des services de cars ex-dépar-

tements et TER, ne concerne que l'exploitation des lignes.

Pour le TER, la ligne est propriété de SNCF Réseau ; l'autorité délégante est une Région, qui confie l'exploitation d'une ligne TER directement à la SNCF, en situation de monopole ; l'exploitant pourra être prochainement un opérateur semi-public ou privé (comme en Allemagne), une régie ou encore une société publique locale (SPL) ; il sera choisi par la Région à la suite d'un appel d'offres compétitif.

Dans une DSP, l'exploitant dispose du droit exclusif d'exploiter la ligne. Il doit respecter le cahier des charges qui énumère ses obligations de service public : consistance des services à effectuer, qualité de service (un bonus-malus est généralement prévu) et tarification.

Il ne s'agit pas d'une privatisation : même si l'opérateur est privé, la Région conserve la maîtrise de l'offre et de la tarification ; l'infrastructure et les gares restent dans le domaine public. La DSP ne menace en rien une ligne non rentable puisque la Région finance le déficit d'exploitation, elle permet au contraire de pérenniser l'exploitation.

Le système des franchises (concurrence pour le marché), adopté en Grande-Bretagne, est comparable aux DSP à la française : appel d'offres compétitif, droits exclusifs d'exploitation au bénéfice de la compagnie retenue.

Cependant il n'y a pas systématiquement de compensation financière des obligations de service public imposées à l'entreprise attributaire du contrat.

L'open access

Dans ce modèle de **concurrence sur le marché**, tout opérateur peut entrer sur le marché et exploiter les services qu'il désire assurer en définissant lui-même la tarification. Il lui suffit d'acheter les sillons disponibles et de respecter les contraintes de sécurité.

Les services en open access sont exploités aux risques et périls de l'opérateur, sa seule rémunération provenant des recettes commerciales acquittées par les voyageurs.

Les trains de fret, les cars Macron et les avions sont exploités en open access, modèle déjà adopté en France pour le TGV (open access mais sans concurrence) et pour Thalys, Eurostar et Thello.

Les deux lignes à faible trafic potentiel **Valençay-Salbris et Carhaix-Paimpol**, implantées en milieu rural, font partie du Réseau Ferré National (RFN, propriété de SNCF Réseau) et sont exploitées en sous-traitance, l'une par la CBA, entreprise ferroviaire intégrée, filiale de Keolis, l'autre par la CFTA, filiale de Transdev (FNAUT Infos 257).

La ligne **Nice-Digne** appartient à l'Etat mais n'est pas intégrée au RFN. La Région PACA est l'autorité organisatrice des services et, depuis 2014, l'exploitation est confiée à la Régie Régionale des Transports.

Le réseau corse est propriété de la Collectivité Territoriale Corse, qui est aussi autorité organisatrice du transport ferroviaire. L'exploitant est, depuis 2012, une société d'économie mixte, les Chemins de Fer Corses (CFC).

Plusieurs **relations transfrontalières** sont assurées par des exploitants étrangers :

- Lille-Courtrai par la SNCB ;
- Wissembourg-Neustadt et Lauterbourg-Wörth par la DB ;
- Strasbourg-Kehl-Offenburg par l'opérateur allemand Ortenau S-Bahn ;
- Genève-Bellegarde par les CFF ;
- Modane-Turin par Trenitalia ;
- Perpignan-Barcelone par la SNCF et la RENFE ;
- Hendaye-Irun par la RENFE.

Les trains italiens Vintimille-Coni de Trenitalia desservent Breil et Tende.

Les relations CEVA (Genève-Annemasse) et Delle-Méroux (gare TGV) seront assurées par les CFF.

Le tram-train Mulhouse-Thann est exploité par la SNCF et l'opérateur urbain de Mulhouse Soléa ; le tram-train Sarreguemines-Saarbruck est exploité par la Saarbahn.

La plupart des **lignes touristiques** sont propriétés des départements et sont exploitées par des sociétés privées ou par des associations.

Thalys et Eurostar exploitent les relations Paris-Londres et Paris-Bruxelles-Amsterdam/Dortmund ainsi que des relations saisonnières vers Marseille et Bourg-Saint-Maurice. Lyria et Aléo ne sont pas des entreprises ferroviaires.

Thello, filiale de Trenitalia créée en 2010, exploite le train de nuit Paris-Milan-Venise et des trains de jour Marseille-Milan et Nice-Milan.

Enfin **les chemins de fer russes** (compagnie RJD) exploitent les liaisons hebdomadaires de nuit Paris-Moscou et Nice-Moscou.

Un open access à deux visages

On peut envisager l'open access comme « élément déstabilisateur » : l'arrivée d'un concurrent en open access sur un couloir de TGV rentable, Paris-Lyon par exemple, va diminuer les recettes commerciales de la SNCF et remettre en question la péréquation interne qui s'opère « de fait » au sein de l'entreprise au profit d'autres lignes qui perdent de l'argent. En d'autres termes, on arrêterait Paris-Valenciennes par TGV pour compenser les pertes induites sur Paris-Lyon.

C'est l'argumentation de la SNCF, qui se justifie si une soustraction de clientèle, et donc de recettes, se produit à son détriment et si l'ouverture à la concurrence est un jeu à somme nulle.

Elle ne se justifie pas si la concurrence et l'émulation positive qu'elle suscite entre les compagnies apportent un surplus de voyageurs que se partagent les opérateurs (c'est le cas en Italie). Après tout, la croissance de la clientèle et le transfert modal au bénéfice du train sont l'objectif numéro un que poursuit la concurrence.



L'open access peut aussi être « dynamiseur ». Dans un système ferroviaire très largement contractualisé dans lequel les compagnies délégataires bénéficient d'un monopole pour la durée de leur contrat, il peut être utile d'instiller un aiguillon pour stimuler les exploitants et leur éviter de « s'endormir » sur leurs droits exclusifs.

On a vu plus haut que ce point de vue était partagé par le régulateur britannique, et que l'introduction d'une dose d'open access (concurrence sur le marché) pouvait s'avérer utile pour dynamiser les services contractualisés après une concurrence pour le marché.

C'est aussi l'option choisie en 2014 par la Suède, où une loi permet à des compagnies en open access de proposer des services en concurrence avec des dessertes contractualisées. C'est également le choix fait par la Finlande en 2017. La politique nordique utilisant l'open access pour dynamiser les contrats de service public s'applique également aux transports urbains.

L'accès au matériel roulant

Sauf pour l'opérateur historique, qui dispose de son parc en propre, l'entrée sur un marché ouvert, franchises ou open access, suppose pour les concurrents d'arriver avec leurs véhicules, neufs comme NTV en Italie, ou de seconde main, comme Locomore ou HKX en Allemagne.

Dans ce dernier cas, qui risque de se multiplier si le succès de l'open access est au rendez-vous, la FNAUT accepte l'utilisation de matériels de seconde main, à la condition expresse qu'ils soient convenablement remis à niveau en termes de confort, d'accessibilité et d'information embarquée.

La solution à cette barrière d'accès a été mise en place avec la création, en Grande Bretagne au début des années 90, des sociétés de location de matériel roulant (Rolling stock companies – ROSCOs) qui ont permis aux entreprises ferroviaires exploitant les franchises de se libérer d'une importante charge d'investissement.

Cette pratique s'est depuis étendue à l'ensemble de l'Europe. Plusieurs compagnies de location, détenues la plupart du temps par de puissantes institutions financières, proposent des parcs de véhicules à la location, quelle que soit l'organisation du système ferroviaire du pays. La SNCF a créé sa propre société de matériel de traction, Akiem, dont les engins sont par exemple utilisés par Thello pour sa liaison de nuit Paris-Venise. Mais l'investissement direct par l'exploitant existe aussi : ainsi NTV a acquis ses rames TGV auprès d'Alstom. Quant au gouvernement finlandais, il a décidé de transférer le parc de l'opérateur historique VR à une société de location détenue par l'Etat.

La volonté de l'Etat

Le modèle de la franchise suppose que l'Etat ait la volonté de s'engager, en se dotant des compétences nécessaires, dans l'organisation opérationnelle et le fonctionnement du système ferroviaire. Cette nouvelle activité de l'Etat impliquerait un savoir-faire très complet :

- définition des lots de services Grandes Lignes mis en concurrence et de leurs cahiers des charges ;
- lancement des appels d'offres et processus de sélection des candidats ;
- puis suivi des performances des opérateurs, du respect des engagements contractuels, et du système de contrôle de la qualité par les compagnies ;
- versement des compensations financières en contrepartie des obligations de service public.

Dans les deux cas possibles de libéralisation, franchise ou open access, l'attribution des sillons aux nouveaux opérateurs par SNCF Réseau, entreprise intégrée au groupe SNCF, devra se faire de manière impartiale et, le cas échéant, sous le contrôle du régulateur ARAFER.

La volonté de l'Etat ne semble pas, pour le moment, être au rendez-vous. Ses difficultés dans la gestion des trains d'équilibre du territoire (TET) traduisent plutôt l'abandon d'un outil essentiel d'aménagement du territoire. Elles ne laissent pas entrevoir son désir de jouer le rôle d'autorité organisatrice ferroviaire nationale, rôle que le Department of Transport britannique a parfaitement endossé.

Les conclusions de la FNAUT

La directive 2016/2370 du 14-12-2016, dite « Gouvernance », du quatrième paquet ferroviaire impose à chaque Etat membre de l'Union Européenne d'ouvrir son marché ferroviaire intérieur dès la fin 2020.

Elle confirme la possibilité de limiter le droit d'accès aux services voyageurs libéralisés « lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif, si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question ». Enfin elle impose d'adopter les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires au plus tard le 25 décembre 2018.

La FNAUT considère qu'un système basé sur des franchises correspond bien à son souci d'aménagement du territoire. Mais quelles lignes inclure dans ces franchises : les LGV uniquement, ou également les lignes classiques parcourues par les TGV, ou encore un « paquet de lignes » TET complémentaires, conservées ou non par l'Etat ?

Les préoccupations d'aménagement du territoire manifestées par les sénateurs Maurey et Nègre dans leur proposition de loi plaident en faveur de « paquets de lignes » cohérents et complets incluant des LGV et leurs prolongements en TGV et en TET, ou de lots bâtis autour de services TGV intersecteurs. Les TGV ayant remplacé des TET et non des TER, il est impératif d'inclure dans les franchises les services TET sur les lignes « historiques ».

L'exercice est complexe mais pas impossible, comme le montre l'exemple britannique : des groupes privés (Virgin, Arriva, National Express) ont exploité de grands corridors Outre-Manche dans des conditions de dessertes et d'envergure géographique qui permettent d'en envisager la faisabilité en France, les deux réseaux ferrés étant pareillement centralisés vers les deux régions-capitales.

Cependant, comme le montre le cas de la Grande-Bretagne, les franchises verrouillent le système ferroviaire pour la durée des contrats. Il faut donc laisser un certain espace d'initiative et de liberté commerciales, à la fois pour pouvoir répondre à des besoins nouveaux non satisfaits et pour dynamiser les monopoles induits par les contrats. Cette marge d'initiative, loin de déstabiliser les services en place, ne peut que profiter aux voyageurs. Le choix à effectuer n'est donc pas entre franchises ou open access : il faut ménager la possibilité que les deux modèles (franchises et une dose d'open access) puissent coexister et se compléter.

D'autres points de vue



La FNAUT a sollicité les points de vue de diverses parties prenantes et experts. Ces contributions très instructives ont été rassemblées en annexe de l'étude, nous les présentons ci-dessous.

L'AFRA

L'Association française du rail (AFRA) a été créée en 2009 par des entreprises ferroviaires pour favoriser l'accès de tous les nouveaux entrants au marché ferroviaire français.

L'AFRA se base sur les exemples italien et britannique et souhaite une ouverture en open access de l'ensemble des lignes TGV. Aujourd'hui très peu de lignes et dessertes TGV sont jugées rentables. Cependant, avec les gains de productivité générés par l'exploitation par des opérateurs privés, il est possible que certaines lignes dites non rentables deviennent rentables. L'AFRA demande donc qu'une étude soit réalisée pour évaluer cette possibilité.

Le système des franchises n'est pas acceptable. L'Etat ne peut pas obliger une entreprise privée à exploiter un service déficitaire, sauf à le requalifier en service public et, le cas échéant, à financer son déficit dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) comme pour le transport TER.

Régions de France

Régions de France souligne l'importance d'une desserte directe par TGV des villes moyennes. Le TGV participe de manière évidente à leur désenclavement : la possibilité de faire au moins un aller-retour quotidien depuis/vers Paris est déterminante pour leur attractivité économique et résidentielle.

Actuellement, le TGV dessert environ 200 gares sur le territoire national, dont la majorité n'est pas située sur LGV. C'est l'un des facteurs de son succès, les voyageurs n'aimant en effet pas les ruptures de charge (Régions de France cite les exemples frappants donnés dans FNAUT Infos 242). En 2011, lors des Assises du ferroviaire, l'institut IPSOS avait étudié les attentes des voyageurs : une majorité (60 %) des répondants estimait inacceptable « une desserte TGV renforcée, mais limitée aux tronçons de LGV, nécessitant de finir le voyage en TER ou en car ».

Une desserte TGV bien articulée avec l'offre TER permet de proposer aux abonnés régionaux une desserte rapide et confortable entre pôles régionaux.

Ainsi, en Hauts-de-France, l'offre TER-GV se décline sous trois formes :

- la Région organise des dessertes TER en utilisant du matériel TGV ;
- elle réserve des places dans des TGV existants pour ses abonnés TER ;

- l'accès est autorisé dans certains TGV, mais sans place assise garantie.

En Bretagne, les abonnés TER peuvent accéder, en échange d'un supplément mensuel, à l'ensemble des TGV en direction de Brest et de Quimper, sans garantie de place assise. Des conventions analogues ont été signées par les Régions Bourgogne - Franche-Comté, Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Pays de la Loire. Plus récemment, la Région PACA a passé une convention avec Thello pour permettre à ses abonnés TER d'emprunter les trains Thello entre Nice et Vintimille (en Suède, il existe de tels services « semi-commerciaux »).

Les Régions demandent que de telles conventions restent possibles, y compris si le TGV est exploité en open access.

Elles demandent par ailleurs que les dessertes obtenues en échange de leur participation financière à la construction des LGV Est, Bretagne et Tours-Bordeaux soient maintenues.

Enfin l'État doit veiller à ce que l'ouverture des services Grandes Lignes à la concurrence ne conduise ni à une réduction de l'offre TGV, ni à des charges supplémentaires reposant sur les Régions pour maintenir le service TGV à son niveau actuel, en particulier s'il est assuré en open access.

Yves Crozet

Yves Crozet est professeur à l'université de Lyon (LAET).

En Italie, la concurrence a engendré une profonde réforme des FS et une hausse sensible de sa productivité.

Une concurrence entre la SNCF et un nouvel entrant sur les axes TGV les plus rentables sera très difficile à établir :

- les lignes les plus intéressantes pour de nouveaux entrants sont celles où les trafics sont les plus denses, or il existe sur ces liaisons, comme Paris-Lyon, des limites de capacité, pas tant sur la ligne que dans les principales gares de Paris et de province ;

- la SNCF a anticipé depuis plusieurs années l'arrivée de concurrents sur les axes les plus denses. Avec OUIGO et IZY, elle maîtrise désormais le « low cost » et détient ainsi une force de dissuasion. Le haut niveau des péages est également une barrière à l'arrivée de nouveaux entrants. Et s'il fallait baisser les péages pour faciliter cette arrivée, il faudrait accroître les subventions publiques au système ferroviaire. Pour ces raisons, la concurrence pourrait voir le jour par la voie d'appels

d'offre et de franchises. Une expérimentation pourrait avoir lieu là où la rentabilité est peu évidente pour la SNCF. Ainsi, les liaisons TGV vers la Suisse intéresseraient très certainement les compagnies italiennes.

Gilles Savary

Gilles Savary est l'ancien vice-président de la Commission « transports et tourisme » du Parlement européen.

Bien avant la France, la plupart des grands Etats de l'UE ont ouvert le rail à la concurrence, en particulier la Grande Bretagne qui affiche aujourd'hui, après la fausse route des années Thatcher, les meilleurs résultats en terme de trafic, de résistance aux concurrences routières et aériennes particulièrement dynamiques, de satisfaction des usagers, et même de sécurité. La Suède, l'Allemagne et l'Italie ont adopté des modèles différents.

L'ouverture à la concurrence en France souffre du préjugé idéologique, très présent chez les syndicats de cheminots, selon lequel un monopole public serait plus efficace que de nouveaux entrants. Mais les chiffres, comme la montée des mécontentements d'usagers ou de Régions, sont impitoyables : la SNCF ne cesse de céder des parts de marché à la route et à l'avion contrairement à la plupart des réseaux européens ouverts à la concurrence.

Il y a très peu de chances que la concurrence s'établisse un jour sur les LGV, le nouvel opérateur devant mobiliser un matériel particulièrement coûteux sans disposer d'un horizon d'exploitation suffisant pour l'amortir. Le modèle de l'open access ne pourrait donc concerner le cas échéant que les lignes les plus rentables et écrémer la grande majorité des services TGV de notre pays.

La Grande Bretagne est le seul pays à avoir découpé ses services ferroviaires en zones géographiques dont l'ensemble des services ferroviaires est mis en appel d'offres. Ce modèle de franchises territoriales a le mérite de la simplicité et de la cohérence géographique, et permet des réponses différenciées en matière de prix et de qualité de service, mais il suppose la disparition de l'opérateur historique national et l'existence d'un régulateur fort disposant de pouvoirs de coercition. C'est implicitement le modèle retenu par les sénateurs Maurey et Nègre. Le cadre des DSP semble le mieux approprié pour constituer un modèle français d'ouverture à la concurrence.



Voyageurs en Thalys (Ninostar - wikipedia)

L'ARAFER

L'ARAFER est l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Selon le groupement des régulateurs ferroviaires européens (IRG Rail), la France est l'un des 8 pays européens sur 24 qui n'ont pas encore libéralisé leurs services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs (les données datent de 2015). Sur les 16 pays qui ont procédé à cette libéralisation, la concurrence est effective dans 12 pays.

En 2015, 230 entreprises ferroviaires opérant des services domestiques et internationaux de transport de voyageurs sont recensées dans les 24 pays. Parmi elles, 61 opèrent à la fois des services de voyageurs et de fret ; 205 ne sont pas liées à l'une des entreprises ferroviaires historiques, ce sont (à l'exception d'une entreprise suédoise détenue par un opérateur de Hong-Kong) soit des régies, soit des entreprises dont les actionnaires, publics ou privés, sont originaires de l'un des 24 pays étudiés. C'est le cas, par exemple, de Transdev, entreprise ferroviaire française, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui opère en Allemagne et en Suède.

La Suisse pratique exclusivement l'attribution directe, sans appel d'offres pour les services conventionnés, 35 entreprises ferroviaires y sont présentes. Les pays qui ont ouvert les services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs peuvent également confier directement l'exploitation des services conventionnés à des entreprises ferroviaires ou à des régies.

S'il existe un grand nombre d'entreprises ferroviaires alternatives, leurs parts de marché cumulées (exprimées en trains-km) demeurent en dessous du seuil de 30 % dans la plupart des pays, à l'exception notable de la Grande-Bretagne, où la libéralisation a entraîné la disparition de l'opérateur historique. Les principaux nouveaux entrants sur un marché sont des opérateurs historiques d'autres pays européens.

La libéralisation s'est accompagnée d'une hausse sensible de la fréquentation : + 29 % en Allemagne, plus de 100 % au Royaume-Uni et + 80 % en Suède. La qualité des services offerts a également progressé dans ces trois pays. En Allemagne, le matériel roulant a été renouvelé ; en Suède, la ponctualité s'est améliorée ; en Grande-Bretagne, selon une enquête de

satisfaction (Rail National Passenger Survey), publiée 4 fois par an, le taux de satisfaction global des voyageurs a évolué de 72 % en 2002 à 83 % en 2017. Cependant les tarifs ont augmenté plus vite que l'inflation dans les trois pays (hausse de la qualité, baisse des subventions publiques) mais, à qualité constante des services, ils ont stagné voire diminué.

La concurrence n'a pas nui à la sécurité ferroviaire, bien au contraire : les 3 pays affichent moins d'accidents, relativement au niveau de leur trafic, que la France.

La part modale du ferroviaire dans le transport de voyageurs a progressé depuis l'ouverture à la concurrence : + 1,4 % en Allemagne, + 4 % en Grande-Bretagne, + 2,3 % en Suède.

Les financements publics, à nombre de trains.km constant, ont stagné en Suède et baissé de 33 % en Allemagne et de 43 % en Grande-Bretagne. Les coûts d'exploitation par train-km ont baissé de 20 % à 30 % en Allemagne et en Suède. Mais en Grande-Bretagne, ils ont progressé de 25 % car les charges de personnel ont augmenté de 44 %.

Dans les 3 pays, l'État a repris tout ou partie de la dette du gestionnaire d'infrastructure. Le marché y est fortement régulé.

FIRST Cheminots

Selon le syndicat FIRST Cheminots la privatisation du rail en Europe ne s'est pas trop mal déroulée en Allemagne, mais pas en Grande-Bretagne où le gouvernement avait promis que le rail ne coûterait plus un penny au contribuable. Ce fut vrai le temps que les compagnies privées encaissent les bénéfices sans contribuer à la maintenance et à la remise à niveau du réseau...

Aujourd'hui, la ponctualité est en berne, 300 000 usagers sont impactés chaque jour. La qualité diminue mais les prix explosent (+ 27 % depuis 2010, plus du double de l'inflation) : un usager investit 14 % de son budget dans les transports quotidiens, alors qu'en France, cette part avoisine les 2 %. Dans certaines entreprises, le nombre annuel de jour de grève peut approcher les 40. La sécurité des circulations est menacée.

Si la situation rencontrée en France est parfois comparable, ce serait peut-être encore pire avec la privatisation.

L'ouverture du transport du fret, censée dopper le secteur, a eu des conséquences désastreuses. Elle a permis à des opérateurs privés (dont certains sont à leur tour en difficulté aujourd'hui), de ravir à l'opérateur public les trafics les plus lucratifs.

La privatisation des trains de Grandes Lignes ne résoudra ni les problèmes liés au vieillissement du réseau, ni ceux liés à l'organisation interne de la SNCF.

Et tout deviendra plus compliqué : la gestion des retards par exemple. Quelle articulation tarifaire et horaire entre trains SNCF de grandes lignes et TER privés ?

L'Allemagne est souvent citée en exemple face à la France, sans qu'il soit précisé que la DB a, quant à elle, été désendettée ! Dans ces conditions, il est plus facile d'entretenir son réseau et de fourbir des armes pour limiter le débarquement des entreprises privées.

UNSA Ferroviaire

Pour le syndicat UNSA Ferroviaire la réussite technique du TGV et son succès populaire sont une évidence. Cependant plus d'un tiers des dessertes en France est déficitaire. Ces dessertes sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités par une péréquation interne. Le TGV est un service public d'aménagement du territoire, non conventionné et non compensé. Pour l'UNSA, la notion de service public pour le transport de voyageurs longue distance doit être maintenue. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles.

L'ouverture à la concurrence du TGV en open-access pourrait avoir des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables, SNCF Mobilités pourrait, comme pour le fret, abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement les autres. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi à la SNCF, mais aussi pour les activités des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès direct au réseau des LGV.

Pour autant, la création de franchises selon le modèle Maurey/Nègre nous paraît peu crédible : comment l'État, qui est actionnaire majoritaire des quatre entreprises françaises qui ont des compétences en transport ferroviaire (SNCF Mobilités, Keolis, Transdev, RATP Dev) et de deux entreprises européennes ayant l'expérience de la Grande Vitesse, Eurostar et Thalys pourrait-il être aussi Autorité Organisatrice attribuant les franchises ?

Le découpage par lots créera incontestablement des lots plus ou moins rentables ; à terme, la situation conduira à atrophier l'offre. En outre, le système des franchises, assis sur des contrats à long terme, limite les adaptations d'offres à l'évolution de la demande (dessertes, prix, service, innovation) tout en générant des coûts de contractualisation et de suivi importants pour l'AO (1 000 personnes en Grande Bretagne) : le TGV serait fragilisé face à une concurrence intermodale très agile.

Actions en région



Future gare du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel (SGP)

Les arbitrages du gouvernement sur le Grand Paris Express

L'AUT Ile-de-France a réagi aux décisions du gouvernement : des retards prévisibles, du flou et des priorités discutables.

- Il était nécessaire de mener une opération vérité suite aux dérives considérables des plannings et des coûts. La Société du Grand Paris (SGP) et les précédents gouvernements avaient occulté les difficultés techniques du projet. L'AUT Ile-de-France approuve donc le renforcement des effectifs de la SGP et la recherche de financements complémentaires.

- L'AUT déplore que la construction des lignes 15 ouest et est soit repoussée à 2030 alors que c'est le bouclage de la rocade complète (ligne 15) qui présente le plus fort intérêt, notamment pour décharger le réseau existant.

- Si le Premier ministre a évoqué la nécessité de 4 gares d'interconnexion pour la grande couronne, l'AUT déplore qu'aucune garantie de financement n'ait été donnée. La seule gare de Bry-Villiers-Champigny, permettant aux usagers de Seine-et-Marne des lignes E et P d'accéder à la ligne 15 sud, est chiffrée à 350 M€.

- L'AUT a toujours demandé que la modernisation du réseau existant (notamment celui des RER) et les autres projets (trams, TZen, gares à aménager...) soit traitée sur un pied d'égalité avec le Grand Paris Express. Mais force est de constater que le Premier Ministre ne donne aucune garantie en ce sens, qu'il s'agisse par exemple des prolongements du T1 à Val-de-Fontenay et Colombes (700 M€), de la modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny sur le RER C ou de l'augmentation de capacité des gares de Lyon/Bercy pour le RER D.

- Dans le même temps, l'AUT trouve incompréhensible le maintien de l'intégralité des lignes 17 et 18 alors que, par exemple, la ligne 18 entre Saclay et Versailles a le potentiel de trafic d'une simple ligne de bus !

- La recherche de 10 % d'économies sur l'ensemble du projet est légitime, mais elle ne doit pas se faire par la suppression de fonctionnalités utiles aux usagers (par exemple des sorties secondaires de gares) ou aux riverains (évacuation des déblais par des camions et non par des trains).

- Enfin, le financement de l'exploitation du réseau du Grand Paris Express et celui de la redevance d'utilisation à la charge d'Ile-de-France Mobilités, estimé à environ 1 milliard d'euros par an à terme, reste indéterminé et pourrait donc se traduire par une très forte hausse des tarifs, inacceptable par les usagers.

Marc Pélissier, président de l'AUT-IDF

Nouvelle route du littoral (NRL) : un projet à réorienter

La NRL (FNAUT Infos 228 et 250), longue de 12 km, doit relier Saint-Denis à Possession, moitié en viaduc construit en pleine mer, moitié sur une digue géante. Elle doit remplacer la route existante, implantée au pied de la falaise. Ce chantier monstrueux - disproportionné, coûteux et très destructeur - est mis en œuvre par les entreprises Bouygues, Vinci et leurs filiales réunionnaises. Il est combattu en particulier par l'association Alternatives Transport Réunion (ATR-FNAUT).

Seul le viaduc devrait être livré en 2019-2020. La construction de la digue prévue entre Possession et Grande Chaloupe a pris du retard en raison d'un manque de roches massives, elle pourrait n'aboutir qu'en 2022-2023.

Selon la Région, il est donc « fortement envisagé » d'ouvrir une demi-NRL en connectant le viaduc à l'actuelle route du littoral au niveau de la Grande-Chaloupe, pour un coût supplémentaire de 8 à 12 millions d'euros.

La digue géante fait contre elle l'unanimité d'un collectif d'associations de riverains des nombreuses carrières qui ne figuraient pas dans le projet lors de sa déclaration d'utilité publique, et dont l'ouverture est incertaine, étant soumise à l'agenda d'une nouvelle autorité environnementale... à créer.

Ce que l'association ATR-Fnaut dénonce depuis 2012 est aujourd'hui aisément visible : La Réunion n'a ni les res-

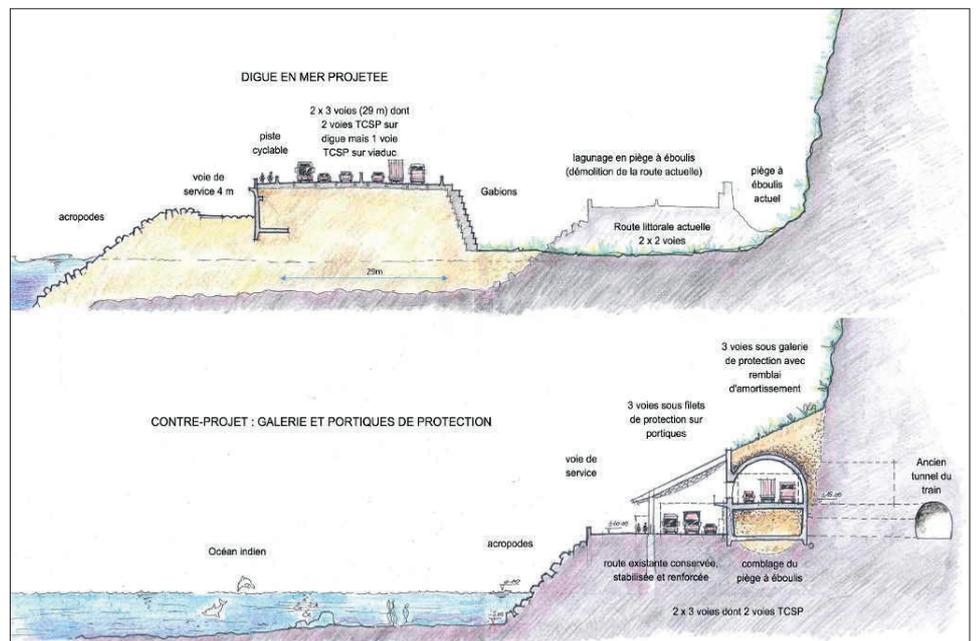
sources naturelles, ni les moyens financiers d'un tel ouvrage, auquel la Région sacrifie pratiquement tous les investissements dont elle a la charge. Les promoteurs de cet ouvrage prédateur en sont à racler les fonds de ravine, à la recherche du moindre galet. Ce faisant, ils aggravent la vulnérabilité des sols et favorisent leur érosion.

Mais il est encore temps de réorienter la conception de la NRL pour soustraire l'ouvrage aux risques marins et réduire son empreinte environnementale : on peut écarter la fausse bonne idée d'un « tout viaduc », destructeur du milieu marin, et se passer de la digue et des nouvelles carrières. Il est possible en effet de prolonger le viaduc déjà réalisé par une route protégée sous galerie (voir le dessin : en haut, le projet actuel, en bas l'alternative proposée). Les travaux pourraient être confiés à des entreprises réunionnaises.

Un prolongement du viaduc ne profiterait qu'aux entreprises multinationales, aggravant la dépendance de notre île sur le plan logistique et financier, puisque nous n'aurions ni les moyens matériels ni la technologie pour la maintenance de cet ouvrage soumis aux assauts quotidiens de l'océan.

Nous avons devant nous deux années supplémentaires - occupées par de nouvelles consultations et enquêtes publiques environnementales - qu'il est possible de mettre à profit pour développer un meilleur scénario : que ce soit du point de vue du coût, de l'environnement ou des emplois.

Pascal David, secrétaire générale, ATR-FNAUT





Tramway d'Orléans (wikipedia)

Orléans : le tramway pénalisé ?

Afin de libérer de l'espace pour les cyclistes orléanais devant emprunter le Pont Georges V sur des chaussées partagées dangereusement avec les voitures, Orléans Métropole vient de lancer, sous l'égide de son nouveau président Olivier Carré (ex-LR), des études destinées à faire passer le tramway en voie unique, solution jugée politiquement moins explosive que la suppression d'une voie de circulation des voitures... alors que les automobilistes peuvent déjà traverser la Loire sur deux autres ponts.

D'après le cabinet SYSTRA, l'opération coûterait 1,5 M€, plus l'achat d'une rame supplémentaire 2,5 M€. Les coûts d'exploitation augmenteraient de 230 000 Euros/an, la fréquence baisserait et l'augmentation des temps de parcours se traduirait par une perte de clientèle et de recettes (64 000 €/an).

Selon Charles-Eric Lemaignan, ancien président LR de l'Agglo : « cette solution allongerait de 1 à 2 minutes le temps de parcours du tram, 30 % des courses subissant des temps d'attente liés au croisement des rames. C'est surtout une solution irréversible qui empêcherait toute augmentation ultérieure de la fréquence du tram. Ce qui me paraît gravissime ! »

Il est vraiment curieux de voir à quel point l'on peut trouver si facilement de l'argent pour diminuer les capacités d'une ligne de tramway actuellement empruntée par 50 000 voyageurs/jour. C'est peut-être là ce qu'on appelle le développement durable, au moment où les textes législatifs et les différents sommets sur la planète appellent à la diminution de l'usage de l'automobile. Mais pour Olivier Carré, les considérations électorales semblent plus importantes que ces recommandations et la dérive climatique dont nous voyons pourtant clairement les premiers effets.

Didier Grimault, Orléans ■

Mémoire courte

Edouard Philippe, alors maire du Havre, était un adversaire déterminé du projet de canal Seine-Nord, « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental » qui renforcerait les ports d'Anvers et Rotterdam au détriment du Havre. Mais il est devenu Premier ministre : « L'État s'est engagé sur ce projet et mon objectif est qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions possibles. Les territoires qui le portent y voient une chance pour le trafic portuaire et fluvial, et un facteur d'activité économique. Je leur fais

confiance pour trouver un financement innovant. Il est essentiel que ce projet s'insère dans une stratégie portuaire globale ».

Shinkansen

Deux types de places sont proposées à bord du Shinkansen, le « TGV japonais ». Certaines voitures sont accessibles sans réservation : les places pouvant faire l'objet d'une réservation sont regroupées dans d'autres voitures signalées sur les quais. Le « yield management » n'existe pas au Japon : le prix du billet ne dépend pas de la date d'achat.

Narbonne : le piège de la gratuité du stationnement

Selon un journaliste local, « il est impossible de ne pas être d'accord avec le stationnement gratuit pendant tout le mois de décembre dans le centre-ville. Malheureusement cette bonne idée s'est vite transformée en casse-tête pour se garer en centre-ville ».

En effet, les résidents profitent eux aussi de l'aubaine : ils ne déplacent plus leurs véhicules en zone gratuite et profitent des places gratuites les plus proches de leur domicile ! Les voitures ventouses prolifèrent, les automobilistes non résidents tourment en vain, la gratuité du stationnement censée faciliter l'accès du public aux commerces du centre-ville ne marche pas...

Désinformation

Le site www.reporterre.fr, porte-parole des écologistes, vient de publier une étude du gouvernement italien selon laquelle les prévisions de trafic routier franco-italien de fret réalisées il y a dix ans ont surestimé le trafic actuel. Sortant une phrase de son contexte, Reporterre conclut que la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est inutile (et oublie de signaler l'explosion du trafic observée depuis 2013). Mais l'étude citée affirme explicitement que la liaison conserve toute sa pertinence, le rail pouvant capter grâce à elle du fret routier même sur de très longues distances. Sollicité par la FNAUT, Reporterre a refusé de publier le rectificatif qui s'imposait.

Corridor

Selon l'association La Transalpine, qui regroupe des responsables politiques et économiques, « les trafics transalpins de fret ont dépassé leur niveau d'avant 2009 sur l'ensemble du corridor reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale (ce corridor regroupe 13 % de la population de l'Union Européenne et 17 % de son PIB) mais, faute d'infrastructures ferroviaires compétitives reliant la France à l'Italie, 92 % du fret est transporté par la route ».

Investissements ou management ?

Bruno Gazeau, président de la FNAUT, à propos des incidents récents dans les grandes gares parisiennes : « il faut des investissements pour que les trains arrivent à l'heure, et du management pour qu'ils partent à l'heure ».

Brèves

Bien dit

Edouard Philippe, Premier ministre LREM, à propos de la nouvelle limitation de vitesse sur les routes secondaires : « Que valent trois minutes de plus sur un trajet de 40 km quand il s'agit de sauver une vie par jour ? »

French mobility

Les prix French Mobility ont été décernés lors de la matinée de l'innovation, le 26 janvier, par Elisabeth Borne, ministre des transports. Le Gouvernement a récompensé 13 solutions innovantes de mobilité dans les territoires, en particulier Cheveux au vent, « un projet porté par la Maison de la voie verte en faveur de la mobilité des personnes les plus vulnérables, qui s'inscrit dans des valeurs de solidarité, d'engagement, de respect et de développement durable en proposant des ballades (sic) en vélo-taxi pour les seniors » : les balades en vélo-taxi et en musique, c'est in. France is back ! The French Mobility is great again ! Seniors, choose France, the happy place to be !

Dernière minute

D'après des informations confidentielles recueillies par la FNAUT et confirmées récemment par le Corriere della Sera, la SNCF, souhaitant s'imposer définitivement comme l'entreprise internationale de transport intermodal de référence, doute aujourd'hui de la pertinence de son investissement dans la société Hyperloop. Elle va racheter la compagnie aérienne Alitalia menacée de faillite, afin de pouvoir concurrencer le TGV plus efficacement qu'en développant son réseau de cars Ouibus.

Autre information inattendue : suite à une intervention vigoureuse d'Eric Piolle, maire écologiste de Grenoble hostile au Lyon-Turin, le tunnel de base (57 km) qui devait relier Saint-Jean-de-Maurienne à Suse est abandonné. C'est un tunnel de 100 km entre Bourg-d'Oisans et l'Italie qui sera percé, suivant une idée émise vers 1995 par le volcanologue Haroun Tazieff. L'ouvrage été approuvé par les écologistes et la commission Duron malgré son coût pharaonique, 50 milliards d'euros.

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°263
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 : <https://www.fnaut.fr>