

La FNAUT présente sur tous les fronts

Les objectifs de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire sont absents des rapports Duron et Spinetta (FNAUT Infos 264) ; le lobby automobile veut faire croire que la voiture réinventée (partagée, propre, électrique, autonome) sera la solution miracle ; les usagers se battent pour ne pas être les grands oubliés de la future loi sur la mobilité et du conflit en cours.

Face à une situation difficile qui ne date pas d'hier, la FNAUT ne reste pas inactive. Elle a tout d'abord cherché à alerter l'opinion : en publiant un manifeste sur les trains Intercités (FNAUT Infos 228, 235), en lançant la pétition nationale «sauvons nos trains» (FNAUT Infos 236), en organisant avec Mobilettre un colloque sur l'avenir du rail (FNAUT Infos 249), en contactant les candidats lors de la dernière campagne électorale (FNAUT Infos 253).

Depuis mai 2017, elle a multiplié les interventions auprès des décideurs : elle a été auditionnée par des commissions parlementaires, elle a été reçue par les conseillers du Premier ministre et de la ministre des Transports, puis par le Premier ministre et la ministre eux-mêmes. Elle a adressé deux lettres ouvertes au Premier ministre (FNAUT Infos 260 et 264). Elle a rencontré des experts (M. Duron, M. Spinetta, le préfet Philizot). Elle a donné plusieurs conférences de presse sur l'avenir des transports collectifs, urbains et ferroviaires. Pendant ce temps, nos associations s'activent auprès des élus régionaux et parlementaires, en particulier pour défendre les petites lignes menacées de fermeture.

Face à des lobbies puissants (lobby routier, associations d'automobilistes, SNCF, compagnies aériennes, syndicats et écologistes conservateurs...), ce qui guide l'action de la FNAUT, sur le plan national comme sur le terrain, ce n'est pas une idéologie mais la défense pragmatique de l'intérêt général et l'intérêt bien compris des usagers.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Les rapports Duron et Spinetta : un même défaitisme ferroviaire

Les deux rapports sont basés sur les mêmes dogmes : le créneau de pertinence du rail est limité aux trafics massifs, « les petites lignes » ne servent pas à grand chose et ruinent le système ferroviaire ; les tentatives de report des trafics routiers et aériens sur le rail ont échoué, leur coût est prohibitif, elles doivent être abandonnées en dehors de quelques niches. L'objectif prioritaire est dorénavant la réduction à court terme des dépenses publiques pour le rail : les besoins quotidiens des voyageurs (hors zones denses), l'environnement et l'aménagement du territoire sont oubliés. Les deux rapports s'inspirent directement du malthusianisme de la SNCF et du ministère de l'Economie. Aucune leçon n'a été tirée des succès du rail dans les pays européens voisins.

Infrastructures de transport et environnement

Les associations de défense de l'environnement, comme France Nature Environnement, combattent les projets routiers en milieu urbain tels que le GCO strasbourgeois soutenu par le ministre écologiste Nicolas Hulot, et elles dénoncent lucidement les risques liés au réchauffement climatique (on regrettera cependant qu'elles ne s'engagent pas davantage en faveur du péage urbain).

Mais l'acharnement avec lequel elles s'opposent aux LGV et à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, sur lesquelles elles font une fixation dogmatique, est incompréhensible : en effet, ces investissements, qualifiés rituellement de « pharaoniques », peuvent précisément contribuer à limiter le réchauffement climatique grâce aux reports massifs de trafics routiers à longue distance, mais aussi aériens, qu'ils sont seuls capables de provoquer.

Autre sujet d'étonnement : le silence des défenseurs de l'environnement sur

le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui ne capterait que marginalement le trafic routier de fret, concurrencerait le rail et menacerait les ports français, et dont l'impact négatif sur les terres agricoles, l'hydrographie et les paysages serait très loin d'être négligeable. Sans parler de son coût impressionnant : environ 5 milliards d'euros officiellement, et bien davantage si on tient compte de tous les travaux annexes nécessaires à son fonctionnement (FNAUT Infos 260) : plateformes intermodales, ponts à relever...

Un coût comparable au vrai coût de la liaison Lyon-Turin pour la France (FNAUT Infos 263), un ouvrage qui, lui au moins, n'aura pas d'effets pervers et pourra, contrairement au canal, absorber un trafic intense de camions sur de longues distances (voir FNAUT Infos 217 pour une comparaison entre ces deux « maillons manquants »).

Jean Sivardière

Sommaire

Dossier - Le rapport Duron	2-3
- Le rapport Spinetta	4-6
- Le plan d'Edouard Philippe	7
La FNAUT face aux grèves	8
Les franchises britanniques	9
Des franchises en France ?	10-11
Voitures, avions, camions	12

Le rapport Duron sur les infrastructures de transport : analyse générale de la FNAUT

Voie ferrée sous la pluie (MD)

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidée par l'ancien député PS Philippe Duron, ne comprenait malheureusement aucun représentant des usagers, mais seulement des « experts », des hauts fonctionnaires et des parlementaires dont trois écologistes. Son rapport est difficile à lire : il définit 6 enjeux, 3 enjeux majeurs transversaux, 4 priorités, 2 grands objectifs stratégiques et 3 scénarios financiers...

Une approche segmentée

De manière regrettable, le gouvernement a écarté du champ de réflexion du Conseil de nombreux sujets pourtant fondamentaux : avenir économique du mode ferroviaire (confié à la mission Spinetta), Grand Paris Express, CDG Express, tunnel de base du Lyon-Turin, canal Seine-Nord. Des assises spécifiques traitent du transport aérien et d'autres du transport du fret...

Le COI lui-même a encore accentué cette segmentation en examinant les projets mode après mode, sans rechercher une vue d'ensemble, sans proposer une hiérarchie claire entre les modes. Il affirme portant : « tout n'est pas possible, il faut choisir et définir des priorités ».

Des priorités contradictoires

D'entrée de jeu, le COI cite deux priorités inconciliables : « réduire impérativement nos émissions de gaz à effet de serre, pour atteindre le facteur 4 en 2050, maîtriser nos investissements pour ne pas aggraver un endettement déjà insupportable ». En clair, le climat est prioritaire, mais à condition de ne pas trop dépenser...

Confronté à une accumulation de projets de tous modes bloqués faute de financements, le COI s'est aligné sur les orientations du gouvernement. Il recommande qu'on donne la priorité aux besoins immédiats de mobilité quotidienne et qu'on joue la carte des nouvelles mobilités routières, qui sont les moins coûteuses.

La régénération et la modernisation des principales infrastructures existantes, et en particulier les investissements de robustesse des trains du quotidien, sont donc priorisés. Une position de bon sens : quelles que soient les ressources disponibles, on ne peut faire du neuf pendant que l'ancien se dégrade, ou construire de nouvelles LGV avoir d'avoir augmenté la capacité des gares des métropoles à desservir.

Mais, faute de vision autre que financière, le COI s'est focalisé sur les contraintes budgétaires, sans même s'interroger sur les besoins futurs de mobilité à satisfaire et sur les défis économiques, sociaux et environnementaux à relever rapidement (FNAUT Infos 260), que la FNAUT avait pourtant soulignés avec insistance lors de son audition par le COI. On regrettera aussi le manque de vision européenne du COI, surtout dans le secteur du fret.

L'affirmation d'un besoin accru de financement

Le COI a défini trois scénarios financiers pour les 20 prochaines années.

Le scénario 1 mobilise 48 milliards d'euros, soit 25 % par an de plus que pendant la période 2012-2016. Le scénario 2 mobilise 60 milliards, soit 55 % de plus par an. Enfin le scénario 3 mobilise 80 milliards, soit 80 % de plus par an.

Le scénario 1, est clairement décliniste : « les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites ; ce scénario offre peu de marges de manoeuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des noeuds ferroviaires, il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets, il repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés ».

Unaniment, et c'est un point très positif, le COI a invité le gouvernement à investir bien plus massivement qu'aujourd'hui. Il a alors proposé le scénario 2 bâti « pour satisfaire aux priorités fixées par le Président de la République », et envisagé des pistes de financements complémentaires, une éventuelle taxe poids lourds ou le péage urbain, mais le péage urbain inversé (FNAUT Infos 256) n'est pas écarté...

Le rapport du COI est intitulé : « répondre aux urgences et préparer l'avenir ». Mais son scénario 2, qu'il a recommandé au gouvernement, permet tout juste de satisfaire 80 % des besoins les plus évidents (90 % des besoins des piétons et cyclistes). Quant à l'avenir...

Le scénario 3 est plus ambitieux, mais le COI l'a jugé irréaliste immédiatement après l'avoir présenté, bien qu'il soit finançable par quelques centimes supplémentaires de TICPE seulement selon Philippe Duron lui-même.

Pour la FNAUT, il est au contraire seul à être (presque) à la hauteur des enjeux, car le scénario 2 repousse après 2040 de trop nombreux grands projets, ferroviaires et urbains, il ne permet d'en engager que les premières phases.

La transition écologique évoquée mais vite oubliée

Le rapport du COI débute par une formule prometteuse : « la transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, n'est pas une option mais une obligation. Elle impose de repenser la mobilité et la hiérarchie des priorités d'investissement ». Il est même question, comme dans tout rapport sérieux, d'un « indispensable changement de paradigme », d'une « mobilité soutenable et inclusive »...

Mais les questions environnementales et d'aménagement du territoire ont été vite oubliées : quand arrive « l'heure des choix », on peut faire trois constats.

1. L'objectif du report modal disparaît.

C'est particulièrement vrai pour le transport du fret : « pour le COI, il faut prendre acte que les stratégies antérieures de report modal ont échoué ; la part modale de la route était de 88 % en 2016, 10 % pour le fer et 2 % pour le fluvial ».

Le constat est exact, mais les explications données de cet échec spécifiquement français (l'évolution structurelle de l'industrie, le manque de flexibilité du rail pour le dernier km, les flux tendus, la mauvaise qualité des sillons fret, les travaux sur le réseau) sont purement techniques : pas un mot sur la politique de l'Etat (baisse de la fiscalité routière, écotaxe abandonnée, 44 tonnes)... ou les déficiences commerciales de la SNCF.

Le COI ne cite d'ailleurs aucun objectif précis de répartition modale des trafics voyageurs ou fret.

2. Les grands projets ferroviaires sont reportés dans un futur lointain.

C'est le cas des LGV pour les voyageurs et, pour le fret, des accès au tunnel de base du Lyon-Turin et du CFAL. Or seuls ces grands projets, une fois réalisés, provoquent des reports massifs de trafics routiers et aériens sur le rail. Le succès du TGV Paris-Bordeaux le prouve. Le report de ces investissements structurants ne répond ni à l'exigence affirmée de transition écologique, ni à la demande pressante des usagers.

Les LGV structurent le réseau ferré : les nouvelles LGV peuvent être phasées mais ne doivent pas être ravalées au rang de variables d'ajustement alors que de nombreux travaux routiers de grande ampleur sont proposés.

3. La priorité reste la route.

« Le trafic sur les routes interurbaines recommence à augmenter et certains aménagements de capacité sont nécessaires ». S'il ne faut pas voir trop grand en matière de transport collectif, pas question de restreindre les investissements routiers...

La route restera dominante, nous dit le COI : oui bien sûr, compte tenu de son poids actuel, mais la part modale du transport collectif peut très bien évoluer d'ici 2050 si on investit autrement, car le choix des infrastructures nouvelles influence fortement la répartition modale future des trafics.

Le rapport affirme que la route doit être le principal bénéficiaire des budgets publics d'innovation, alors que de nombreuses innovations peuvent être développées dans le domaine ferroviaire et permettraient d'abaisser les coûts de maintenance et d'exploitation.

Le fret ferroviaire, parent pauvre du rapport

Le COI souhaite que la France « se dote d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française ». Cet objectif passe par « une meilleure desserte ferroviaire des ports et le maintien d'un réseau capillaire fret adapté, en particulier, aux besoins du secteur alimentaire ». Mais le rapport ne va guère au-delà de ces idées générales : « le développement du fret ferroviaire doit s'inscrire dans un cadre réaliste »...

Le remarquable projet de VFCEA (FNAUT Infos 179) est étudié plus en détail : le COI admet que la régénération de la ligne Nevers-Chagny doit être engagée dès maintenant, mais son électrification, pourtant essentielle pour le transport du fret, peut attendre 2037 « sous réserve d'évolution technologique qui la rendrait inutile ».

Le COI affirme aussi que « l'accès de l'économie française aux grands axes structurants dont font partie les corridors européens, tant pour ses échanges internes que pour ses exportations ou son approvisionnement à moindre coût, est d'une importance majeure : l'offre de fret ferroviaire doit se concentrer sur ces corridors ».

Mais il conclut quelques lignes plus bas que la nouvelle ligne d'accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin - dont la construction est désormais engagée - et son prolongement, le contournement Est de Lyon (CFAL), ne sont à envisager que dans un futur lointain (FNAUT Infos 263), que l'engagement de l'autoroute ferroviaire atlantique nécessite de nouvelles expertises (lesquelles ?), que l'itinéraire Bordeaux-Espagne ne devra être amélioré qu'à long terme, « notamment pour y dégager des capacités pour le fret ferroviaire ».

Alors que la liaison Lyon-Turin est traitée de manière particulièrement incohérente - la position des opposants a été entérinée sans esprit critique - et que ses propositions constituent un non-sens économique et environnemental (la Convention alpine n'est même pas citée), le COI est séduit au contraire par le projet de canal Seine-Nord-Europe, dont l'utilité est plus que contestable (FNAUT Infos 251).

Le COI considère en effet que les accès sud et nord au canal doivent être réalisés dès 2023 quel que soit le scénario financier qui sera retenu : la mise au gabarit européen de l'Oise sur 42 km, entre Creil et Compiègne afin de permettre le passage de convois de 4 400 tonnes (projet MAGEO, « incontournable »), le recalibrage de la Lys, puis le projet Bray-Nogent « alternatif à la route ».

Cette différence choquante de traitement entre les deux grands projets n'a pas été justifiée par le COI.

Le rapport Duron et la desserte des territoires

Les solutions de mobilité proposées par le COI pour les différents territoires sont très diverses et manquent d'homogénéité.

Zones métropolitaines

Pour lutter contre la congestion des voiries et la pollution de l'air dans les métropoles de province, le COI recommande que l'Etat investisse 1,4 milliard d'euros : 800 millions sur le soutien aux transports collectifs (mais il faudra augmenter les tarifs) et aux pôles d'échanges multimodaux, 400 millions sur les mobilités actives (marche et vélo) et 200 millions sur les nouvelles mobilités (covoiturage, véhicules autonomes).

Le rôle possible du transport ferroviaire dans les métropoles (RER) a été souligné, en accord avec les propositions de la FNAUT (FNAUT Infos 262). Mais les préconisations du COI restent très théoriques et les financements ne sont pas garantis. Tout projet d'envergure pour désaturer la gare de Lyon Part-Dieu (« une urgence ») est évacué...

L'attention portée aux mobilités actives est judicieuse et répond bien aux demandes de la FUB et de la FNAUT pour répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble du territoire. Mais trop de confiance est sans doute accordée aux nouvelles technologies, alors que le report sur le transport collectif et le vélo reste primordial.

Liaisons autoroutières

Les préconisations du COI sont contradictoires : tout en insistant sur l'importance des RER métropolitains, il promeut la construction de nombreuses infrastructures routières : autoroute Castres-Toulouse, A31 bis (« d'une grande utilité socio-économique »), A54 (Arles sud), contournement Est de Rouen, RCEA (Saône-et-Loire), liaison Fos-Salon, RN154-RN12 (Nonancourt-Allaines), aménagements alternatifs à l'A45 (400 millions d'euros), liaison Est-Ouest d'Avignon...

Si un meilleur entretien des routes est légitime, la FNAUT estime que les augmentations de capacité ne sont plus d'actualité. Or la seule autoroute reportée par le COI est l'A45 Lyon - Saint-Etienne. Rappelons que le contournement de Strasbourg (GCO) et l'élargissement de l'A480 en pleine ville de Grenoble sont décidés.

Villes moyennes et petites villes

L'approche routière est également privilégiée pour moderniser l'accès aux villes moyennes « enclavées », il s'agit de « mettre en place un programme ambitieux de modernisation du réseau routier sur les dix prochaines années ».

Pour la FNAUT, c'est un désenclavement ferroviaire - sauvegarde du maillage du réseau ferré, rénovation des infrastructures et maintien d'une bonne desserte - qui s'imposait.

Zones périurbaines et rurales : une lacune criante

Les besoins de mobilité dans les zones périurbaines et rurales sont bien perçus, mais seuls des transports au rabais (covoiturage) ou la voiture sont proposés aux habitants de ces zones.

La régénération des voies ferrées régionales (dites UIC 7 à 9, une classification qui ne reflète pas leur usage réel par les voyageurs) circulées par les TER et Intercités n'est pas traitée alors qu'elle concerne la mobilité quotidienne de nombreux Français.

Le COI s'est contenté d'avancer une proposition un peu ridicule : « que l'Etat soutienne à titre d'expérimentation la transformation de quelques lignes ferroviaires faiblement fréquentées pour y faire circuler en site propre d'autres véhicules que des trains ». Des vélos, oui, mais des navettes routières autonomes ???

Report des LGV

Le phasage dans le temps des grands projets de lignes nouvelles est acceptable dès lors que le projet d'ensemble est validé et programmé. Il est alors logique de privilégier, en première phase, l'aménagement des nœuds ferroviaires pour augmenter la capacité d'accès aux gares des métropoles, la fiabilité et les fréquences des dessertes et donc faciliter la mobilité quotidienne.

C'est ce que préconise le COI pour la ligne nouvelle Paris-Normandie (section prioritaire Paris-Mantes) et les LGV de la transversale Sud, qui sont donc validées au grand dam de leurs opposants : Bordeaux-Toulouse (en priorité les travaux au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, puis la section Agen-Toulouse), ligne nouvelle PACA (nœuds de Marseille, Toulon et Nice), Montpellier-Perpignan (section Montpellier-Béziers).

Rien n'est dit par le COI sur les gares TGV déconnectées du réseau classique. Celle de Vandières, en Lorraine, qui dispose pourtant d'un financement spécifique, est ignorée.

Le projet POCL est mis de côté en attendant une possible saturation de la LGV Paris-Lyon dont la date est difficile à prévoir, de même que le prolongement de la LGV Rhin-Rhône vers l'Alsace.

Les 3 scénarios financiers se différencient par la date de lancement des travaux et le rythme d'enchaînement des phases. Ils pré-servent la route et le fluvial, ce sont surtout les transports ferroviaires et urbains qui servent de variable d'ajustement : ainsi la nouvelle gare de Marseille ne serait engagée prochainement que dans le scénario 3.

Le rapport Spinetta sur l'avenir du rail : une vision conformiste et décliniste

Rapport Duron : conclusion

Le constat de l'ancien PDG d'Air France est lucide : les performances du rail sont insatisfaisantes aux yeux des voyageurs, des chargeurs, des Régions et de l'Etat.

Un constat alarmant

Le trafic global (voyageurs + fret) n'a pas augmenté malgré la construction de 2 800 km de LGV (diagramme ci-dessous). La qualité de service s'est dégradée, le vieillissement du réseau n'est pas le seul responsable.

Les voies et les aiguillages sont en moyenne deux fois plus jeunes en Allemagne (17 ans contre 30 ans). Les trains sont ralentis sur 5 500 km de lignes, dont 700 km sur la partie la plus circulée du réseau (groupes UIC 2-4, hors LGV). Il faudra plus de 10 ans pour supprimer les ralentissements. La sécurité ferroviaire s'est dégradée. La croissance des trafics s'essouffle (mais elle a repris en 2017 - FNAUT Infos 263).

« Le rail est trop cher »

Le vrai problème selon M. Spinetta, c'est que le rail est massivement subventionné et coûte cher (10,5 milliards d'euros par an) : « *L'offre est en recul, alors même que les fonds publics consacrés au transport ferroviaire n'ont jamais été aussi importants* ». Il est ainsi prévu de dépenser, pendant 10 ans, 5,2 milliards d'euros par an sur le réseau (2,7 pour la régénération, 2,5 pour la modernisation), dont 1,7 fourni par l'Etat et les Régions qui, par ailleurs apportent 5,5 milliards par an à l'exploitation, au titre d'autorités organisatrices.

Avec 200 euros annuels de contribution publique par habitant, la France se situe à un niveau élevé. Selon le cabinet BCG, c'est moins en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie ou en Espagne, davantage en Belgique, en Suisse et en Autriche.

Les dépenses d'exploitation de la SNCF ont considérablement augmenté (+ 1 milliard euros sur la période 2010-2016, soit + 25 % environ).

Malgré les réformes de 1997 et 2014, la gouvernance du système ferroviaire souffre d'un déficit de financement de l'ordre de 3 milliards d'euros par an et donc d'un endet-

tement croissant : plus de 50 milliards d'euros à ce jour. Les frais financiers atteignent 1,5 milliard d'euros par an.

Enfin, selon M. Spinetta, les missions de service public sont mal définies. Les ressources ne sont pas allouées efficacement. La SNCF peine à se réformer.

Un rapport souvent superficiel

Au lieu de ne compter que ceux dont les voyageurs sont victimes, M. Spinetta compte tous les accidents (passages à niveau, accidents du travail...), et peut ainsi conclure : le rail n'est que 7 fois plus sûr que la route...

Il constate que les TER français sont très peu occupés en moyenne (25%), mais ne signale pas que beaucoup sont bondés aux heures de pointe. Il affirme que les TER allemands sont bien mieux remplis, ce qui est faux (78 voyageurs par train en France en moyenne, 80 en Allemagne d'après Régions de France).

Après une introduction de pure forme sur l'enjeu climatique, il se garde bien de comparer les émissions de carbone du TGV et de l'avion. Mais il déplore la pollution des autorails diesel, et oublie - il n'est pas le seul - qu'en cas de remplacement par l'autocar, 30 % des usagers reprennent leur voiture... : le bilan énergétique est négatif dès que l'autorail transporte plus d'une douzaine de voyageurs (FNAUT Infos 212).

Quant aux solutions proposées dans son rapport, directement inspirées par le malthusianisme de la SNCF et les exigences du ministère de l'Economie, elles sont peu imaginatives.

Plus fondamentalement, s'il souligne bien la responsabilité de l'Etat dans les difficultés du rail, le rapport Spinetta met d'entrée de jeu, comme le rapport Duron, l'accent sur le problème financier avant de s'interroger sur les besoins de mobilité, actuels et futurs, de la population et sur les problèmes environnementaux à affronter : pollution de l'air, réchauffement climatique...

Le rapport Duron présente des points positifs. Il met l'accent sur la mobilité dans les métropoles de province (marche, vélo, RER, intermodalité dans les gares). Il note que multiplier les infrastructures routières ne résoud pas les problèmes de congestion dans ces zones denses.

Mais dès qu'il aborde les relations interurbaines, la desserte des villes moyennes et des zones de faible densité ou le transport du fret, le souci d'économiser est dominant : il s'agit de « *rechercher prioritairement l'affectation la plus pertinente des fonds publics existants* » et de retenir pour chaque trafic « *le mode le plus pertinent* ». Ce souci d'économie disparaît cependant quand il s'agit de renforcer le réseau routier pour désenclaver les villes moyennes...

Le rapport abandonne l'objectif du report modal et présente une vision très restrictive du créneau de pertinence du rail - le TGV et les RER, le transport sur longue distance de produits lourds ou pondéreux facilement massifiables et de matières dangereuses. Le remplacement des matériels Intercités est confirmé, mais les grands projets (LGV, accès au tunnel du Lyon-Turin) sont reportés. A court terme, seule une « *domestication des TGV* » est conseillée sur le réseau classique : TGV, TER et trains de fret circuleraient à la même vitesse afin d'accroître la capacité des lignes.

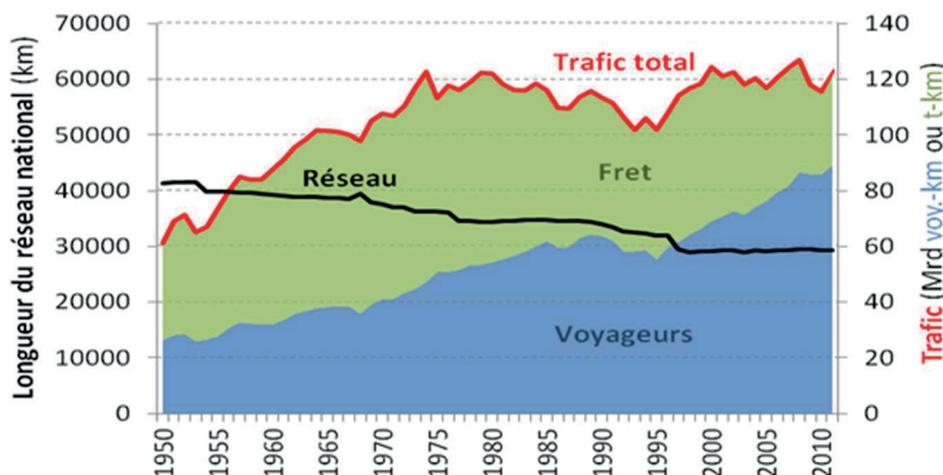
La régénération du réseau ferré classique ne concerne que les axes principaux. Les « *petites lignes* » appartiennent à un passé révolu, les habitants des zones rurales et des petites villes devront pédaler ou, sinon, se contenter du covoiturage. C'est le retour au réseau noyau du rapport Guillaumat.

Les préoccupations environnementales ne sont présentes que dans l'introduction du rapport. La route restera dominante, la volonté de report modal est limitée aux métropoles. Elle est seule, avec l'avion, préconisée pour désenclaver les villes moyennes.

Des mesures fiscales sont proposées pour financer les investissements de mobilité, mais épargnent l'automobiliste ; le scénario 3, le plus ambitieux, est considéré comme utopique.

Le dernier chapitre du rapport est intitulé : « *anticiper, prendre l'initiative et s'adapter à un monde qui change* ». Malgré ce titre ronflant et quelques allusions à la « *nécessaire transition écologique* », le rapport anticipe peu alors qu'une évolution climatique inquiétante se précise.

Il s'inscrit clairement dans le prolongement des errements des gouvernements précédents : l'investissement routier est omniprésent dans les trois scénarios de financement.



Un rapport monomodal

Le rapport déplore le coût du rail pour la collectivité, mais ne le compare pas au coût de la route... alors même qu'on investit 3 fois plus pour la route que pour le rail, et il exclut toute nouvelle taxe routière.

Il ignore les conditions particulièrement inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, voyageurs et fret, qui freinent le développement du rail, et expliquent largement la sous-utilisation du train et son manque de rentabilité : le trafic actuel ne reflète pas le trafic potentiel. Si ces conditions de concurrence étaient corrigées, 70 % des liaisons TGV (selon la SNCF) ne seraient pas déficitaires.

Le créneau de pertinence du train sous-estimé

Ignorant les conditions de la concurrence intermodale et reprenant sans esprit critique les thèses défaitistes de la SNCF, M. Spinetta sous-estime le créneau de pertinence du transport ferroviaire : « *le réseau comme les dessertes s'étendent souvent au-delà du domaine de pertinence du rail, alors qu'ils peinent à répondre aux besoins des zones denses* ».

Cette rengaine est un leit-motiv du rapport. Seule ambition pour le rail : une réduction du maillage du réseau, un retour au réseau noyau du rapport Guillaumat complété par les réseaux périurbains des métropoles.

Tout en soulignant que « *le rail contribue à la réduction des inégalités sociales et territoriales en assurant la mobilité de tous* », M. Spinetta propose la suppression de milliers de km de lignes dites secondaires, sans se préoccuper des conséquences sur les petites villes et les territoires ruraux, et la vie quotidienne de leurs habitants (voir page 6).

Il propose même de redistribuer sur les lignes les plus circulées les crédits déjà affectés aux petites lignes dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions, et d'augmenter les péages TER versés par les Régions afin de mieux couvrir les coûts d'infrastructure.

Le rapport reconnaît le rôle indispensable du train dans les zones denses et - c'est une nouveauté - celui du TGV, y compris pour la desserte des villes situées sur le réseau classique, que la SNCF cherche à réduire.

Cependant le domaine de pertinence du TGV est encore sous-estimé : selon M. Spinetta, le TGV n'est une alternative crédible à l'avion que pour des trajets de 3h maximum. Pourtant Air France a subi la concurrence du TGV même sur des destinations plus lointaines... Ce « mythe des 3h » a été dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244) : s'il assure un trajet en 4h, le TGV capte encore 40 % du marché rail + avion.

La dette ferroviaire et les LGV

M. Spinetta reconnaît l'utilité du TGV mais refuse toute extension du réseau des LGV. La construction des LGV aurait absorbé une trop grande part des crédits disponibles et provoqué la dégradation du réseau régional : c'est l'idée à la mode... Il note pourtant que « *la réalisation simultanée de quatre grands projets de LGV est responsable d'un quart de l'augmentation de la dette* ». Il n'explique pas d'où vient le reste (voir FNAUT Infos 237), et ne précise pas la part amortissable de la dette.

En réalité, les mécanismes de financement des LGV et des lignes régionales sont déconnectés, les LGV exigeant des financements spécifiques. Quant à la modernisation des lignes régionales, elle a été en concurrence avec celle des routes dans les Contrats de Plan Etat-Régions : **si ces lignes se sont dégradées, c'est d'abord parce qu'on a trop dépensé pour les routes.**

M. Spinetta reconnaît cependant que l'Etat n'a pas correctement joué son rôle dans le financement des LGV, et que la dette du rail est surtout sa propre dette. Il préconise à juste titre un apurement, au moins partiel, de la dette ferroviaire, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux (baisse des péages ; renforcement de l'offre, de la fréquentation et des recettes ; accélération plus facile des investissements). Rappels qu'en Allemagne, la dette ferroviaire a été intégralement reprise par l'Etat fédéral lors de la réforme de 1994.

La réforme de la SNCF

Au-delà de sa vision essentiellement comptable, la FNAUT approuve cependant plusieurs propositions essentielles du rapport Spinetta visant à réformer la SNCF et à lui permettre d'affronter la concurrence d'autres opérateurs.

1 - La conversion de SNCF Mobilités en société anonyme (SA). Avec son statut d'établissement public, SNCF Mobilités peut s'endetter sans limite puisqu'elle dispose de la garantie de l'Etat. Le statut de SA la mettrait à l'abri des interventions intempestives de l'Etat (blocage du dialogue social par le gouvernement Valls, commandes imposées de matériel roulant inutile).

Le ministre de l'Économie Bruno Le Maire vient d'annoncer une commande de 100 TGV du futur à Alstom, pour 2 milliards d'euros. Il se permet ensuite de dénoncer le niveau excessif de la dette ferroviaire et n'envisage son apurement, sans doute partiel, qu'en fin de quinquennat.

2 - Le pilotage de la modernisation du rail par SNCF Réseau, le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau, la réduction du rôle de l'EPIC SNCF de tête, la filialisation de Fret SNCF et la création d'une filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau sont aussi des recommandations susceptibles d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire.

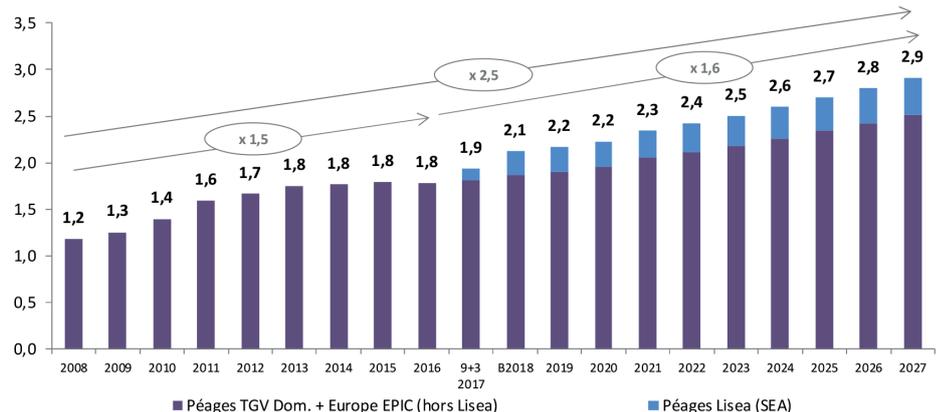
Par contre, la FNAUT est défavorable à la transformation de SNCF Réseau en société anonyme : depuis 1997 en effet, RFF puis SNCF Réseau sont pleinement propriétaires du réseau, il faudrait donc que la propriété du réseau soit transférée auparavant à l'Etat afin d'éviter toute aliénation éventuelle du domaine public.

L'ouverture à la concurrence

La FNAUT approuve l'introduction de la concurrence proposée par M. Spinetta, sous forme de délégation de service public, pour l'exploitation des services TER ; l'exemple allemand est probant, comme celui des transports urbains ou des transports régionaux par autocar en France.

Notons une incohérence du rapport Spinetta : on ne peut à la fois préconiser la concurrence et la fermeture des petites lignes, puisqu'en réduisant les coûts de production, la concurrence facilite le maintien de ces lignes en activité à un coût acceptable par le contribuable : **la concurrence permet d'élargir le créneau de pertinence du train.**

M. Spinetta préconise une libéralisation des services TGV sous la forme de l'accès libre (« open access »), comme en transport aérien. Or la SNCF supprime déjà unilatéralement des services TGV déficitaires ou insuffisamment rentables : un écrémage de ses trafics ne pourrait qu'accroître cette tendance. La FNAUT propose au contraire une formule de franchises regroupant TGV et Intercités, associée à l'accès libre (FNAUT Infos 263 et plus loin pages 10-11) : une telle coexistence n'est pas exclue par M. Spinetta.



« Petites lignes » : ne pas en rester à une image d'Epinal

Tours, 1992 : un colloque sur les lignes régionales organisé par la FNAUT

M. Spinetta, comme le président de la SNCF, propose de fermer massivement les lignes régionales peu fréquentées.

Selon M. Spinetta, ces lignes (UIC 7 à 9) ne servent pas à grand chose et sont un fardeau financier : « *il est impensable de consacrer 1,7 milliard par an à 2 % des voyageurs et 10 000 km de lignes* » (voir ci-dessous la carte des flux TER).

Mais force est de constater que, depuis les années 1920, des milliers de km de « petites lignes » ont été supprimés au détriment du maillage du réseau sans pour autant rétablir la santé financière du rail car l'effet réseau a été réduit : les petits ruisseaux font les grandes rivières...

Trains rares, clients rares

M. Spinetta ne s'interroge pas sur la faiblesse de la clientèle, alors que les routes parallèles sont souvent surchargées : il évoque ainsi ces trains « *peu fréquents ET peu fréquentés* », sans voir qu'il fallait remplacer ET par DONC.

Cette faiblesse de la fréquentation n'a rien de structurel. Elle résulte d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, de la vitesse insuffisante (1h10 pour aller de Roumazières à Angoulême, 52 km), de la dégradation des infrastructures, des ralentissements, des retards et suppressions de trains.

Innovations ignorées

M. Spinetta ignore totalement les innovations techniques et commerciales qui expliquent la croissance du trafic observée en Suisse, en Allemagne, en Italie, en Grande-Bretagne (même sur les lignes qui desservent des zones faiblement peuplées) et permettent de réduire les coûts d'exploitation. Dans ces pays, les petites lignes sont exploitées de manière innovante : arrêts à la demande, trains

mixtes (avec messagerie) comme les cars postaux, relance du trafic de fret.

En Suisse, on remplit les trains. En France, on ne sait pas les remplir, et on les supprime en prétextant qu'ils sont vides et que le car est moins cher.

Selon un directeur à la SNCF : « *sur une ligne à 500 passagers quotidiens, il est plus économique et près des besoins de faire rouler des cars fréquents de 50 places que deux trains quotidiens de 250 places* ». Si le train est rare, la clientèle est maigre...

M. Spinetta propose que l'Etat confie la rénovation des petites lignes aux Régions, mais sans moyens financiers, alors qu'elles peinent déjà à financer l'exploitation des TER.

Solution de facilité

Ce qui est cher, ce n'est pas le rail, c'est la SNCF. Le transfert sur route est une solution de facilité qui lui évite de faire les efforts techniques et commerciaux nécessaires. Il évite aussi à certaines Régions d'avoir à traiter les déficiences de leur gouvernance des trains TER.

Un moratoire sur la fermeture de ces lignes est donc indispensable tant des études socio-économiques solides, basées sur les possibilités d'un rail performant, n'auront pas été effectuées, que les infrastructures n'auront pas été modernisées et qu'une offre adaptée aux besoins locaux n'aura pas été mise en place, ce qui passe par une mise en concurrence des opérateurs ferroviaires et une exploitation en délégation de service public. Les Régions conservant la maîtrise de l'offre et de la tarification, il n'y a pas lieu d'évoquer une privatisation. La concurrence permettrait une sérieuse réduction des coûts d'exploitation des trains, de régénération et de maintenance des infrastructures (FNAUT Infos 212 et 213), ce que M. Spinetta oublie quand il calcule le coût, insupportable selon lui, du maintien en activité des petites lignes...

Transports du quotidien

Alors que l'emploi et les services se regroupent peu à peu dans les grandes villes, supprimer les petites lignes régionales dégraderait les « *transports du quotidien* » des habitants des villes moyennes et petites, et des zones rurales, montagneuses en particulier. Selon un lecteur de La Croix : « *s'il faut fermer une ligne non rentable, il faut fermer aussi nombre de « petites routes » qui ne voient passer que quelques véhicules par jour, et ne plus distribuer le courrier et l'électricité dans les villages isolés* ».

Il y a 25 ans, la FNAUT avait organisé à Tours un colloque sur l'avenir des lignes ferroviaires régionales. Y avaient participé : le président de la Région Centre, un membre de la direction générale des Transports de Bruxelles, le président de la SNCF, le directeur des transports terrestres, des exploitants privés, des constructeurs ferroviaires.

A cette occasion, la FNAUT avait précisé les créneaux de pertinence respectifs du train (la desserte des villes moyennes et des petites villes) et du car (la desserte rurale, bourgs et villages). Elle avait réaffirmé l'importance des lignes régionales pour l'aménagement du territoire et dénoncé les déficiences de leur exploitation par la SNCF, proches du sabotage. Ses analyses restent d'actualité (FNAUT Infos n°9)...

« Les besoins de transport sont toujours évalués par la SNCF à partir des trafics observés, non significatifs tant l'offre est de médiocre qualité : horaires inchangés depuis des années... ».

« A la demande sociale de transport, il faut ajouter la demande écologique et la congestion du réseau routier ».

« De nombreux témoignages ont montré la possibilité de réduire les coûts d'exploitation et d'attirer des usagers par des innovations techniques et commerciales. En Suisse, en Allemagne, le train reste plus cher que le car, mais le rapport recettes/dépenses a nettement augmenté, le créneau de pertinence économique du train a été élargi ».

« La SNCF, dominée par un souci de rentabilité, ne peut appréhender correctement les réalités locales et concevoir une exploitation adaptée à ces lignes. Le transfert sur route est pour elle la solution de facilité, mais ce transfert est le prélude à la marginalisation puis à la disparition du transport public ».

Suite à ces analyses, la FNAUT n'avait pas hésité à s'engager en faveur d'une remise en cause du monopole de la SNCF : « il faut réduire les coûts d'exploitation et, pour cela, en finir avec le monopole de la SNCF, développer la sous-traitance et - suivant l'idée du préfet Gilbert Carrère - aller jusqu'à confier la responsabilité des lignes régionales aux Régions qui, pour chaque ligne, pourraient désigner l'exploitant garantissant les coûts les plus faibles et la meilleure desserte : la SNCF elle-même, stimulée par la concurrence, ou tout autre exploitant français ou étranger. Cette gestion en délégation de service public est analogue à celle des lignes routières ou des transports urbains : il ne s'agit pas de privatiser le service public, mais de le redynamiser ».



Le statut des cheminots

Le débat sur l'avenir du système ferroviaire s'est trop vite focalisé sur le statut des cheminots. Ce n'est pas un enjeu crucial pour les usagers du train, qui sont surtout préoccupés par les ralentissements, le renouvellement du matériel roulant (trains Intercités), les fréquences des services, la tarification et, plus généralement, la qualité du service rendu par le train. L'amélioration de cette qualité est la meilleure manière de protéger les cheminots.

Selon la SNCF, le statut actuel n'est responsable que d'un tiers des surcoûts (30 %) de la SNCF par rapport aux autres exploitants européens. Il doit sans doute faire l'objet d'adaptations, mais l'essentiel est la réglementation actuelle du travail (horaires de travail) et une meilleure répartition du personnel en fonction des besoins.

L'introduction de la polyvalence du personnel et de méthodes légères d'exploitation (conduite des autorails à agent seul) et de maintenance (FNAUT Infos 257) sont indispensables à la sauvegarde des petites lignes - dédiées aux voyageurs, au fret ou mixtes.

Les syndicats doivent admettre qu'il est inutile d'investir sur ces lignes si une exploitation trop coûteuse finit par pousser les Régions à les abandonner ; réduire les coûts d'exploitation est la condition sine qua non de leur survie.

Quant à la direction de la SNCF, elle doit comprendre que ces lignes sont indispensables aux habitants des petites villes et zones rurales desservies, et faire abstraction des préjugés qu'elle a toujours eu à l'encontre de telles méthodes d'exploitation.

Didier Grimault, FNAUT Centre ■

Le bras de fer qui oppose les syndicats au gouvernement est une bataille de matamores. Chacun campe sur une situation de départ intenable, des concessions réciproques doivent être faites.

Le statut des cheminots est fait pour évoluer, il faut parler avec bon sens. On ne doit pas non plus opposer les cheminots et le grand public, ce n'est pas ainsi qu'on trouvera des solutions.

Le problème du statut ne doit pas occulter la situation réelle du réseau, qui est catastrophique. La SNCF porte une lourde responsabilité dans cette régression : en abandonnant un entretien permanent, elle n'a pas pérennisé son réseau et est devenue incapable de l'exploiter correctement, si bien qu'il ne répond plus aux besoins des usagers.

Il y a eu une interférence permanente de la SNCF avec le pouvoir politique. L'apurement de la dette, qui est celle de l'Etat et non de la SNCF, est la priorité.

Gabriel Exbrayat,
ancien président, FNAUT Rhône-Alpes ■

Le plan Philippe : des orientations intéressantes mais de nombreuses interrogations

Le lobbying de la FNAUT, qui a été reçue par le Premier ministre et la ministre des Transports, n'a pas été inutile : un certain nombre des orientations rendues publiques le 26-02-18 par Edouard Philippe, vont dans le bon sens. Ces bonnes intentions doivent être cependant complétées, précisées et confirmées.

L'apurement de la dette ferroviaire

Cet apurement (à confirmer) par l'Etat amorcerait un cercle vertueux : baisse des péages ; renforcement des fréquences, de la fréquentation du train et des recettes en provenance de voyageurs ; accélération des investissements.

Mais il doit être significatif et intervenir rapidement, sans conditions sur les efforts de productivité de la SNCF : la dette, dont l'Etat est largement responsable car sa contribution au financement des LGV a été trop faible, pénalise lourdement le système ferroviaire.

L'amélioration des services

La FNAUT approuve la décision du gouvernement d'imposer à la SNCF l'élaboration d'un plan stratégique (déjà exigée par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014...) visant une amélioration drastique de la qualité de ses services et une réduction de ses coûts de production, qui passe en particulier par la polyvalence des agents.

La FNAUT souhaite que l'Etat exige un recentrage de la SNCF sur ses activités ferroviaires, la non-concurrence entre ses offres ferroviaires et routières, et le maintien des dessertes des villes moyennes par les TGV et Intercités.

L'avenir des « petites lignes »

Alors que le rapport Spinetta préconisait la suppression massive des lignes peu fréquentées, le Premier ministre a rejeté sèchement cette idée, il veut confier leur avenir aux Régions pour un examen de leur pertinence au cas par cas : « *on ne décide pas la fermeture de 9 000 km de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables ; dans bien des territoires, le rail est au cœur de la stratégie des Régions* ».

Mais il ne propose pas de moyens nouveaux, hors Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) déjà signés, permettant aux Régions de rénover les lignes régionales. Des transferts sur route pourront donc être décidés par les Conseils régionaux, qui devront en endosser l'impopularité à la place de l'Etat.

L'Etat ne doit pas se contenter de contribuer à la rénovation du seul réseau ferré principal, il doit participer aussi à celle des lignes régionales menacées de disparition. Les CPER doivent être revus en ce sens, sinon le report des fermetures ne sera qu'un simple sursis.

L'introduction de la concurrence

Elle se fera sous forme de délégation de service public pour l'exploitation des trains TER et TET, comme le souhaitait la FNAUT.

Elle contribuera à la sauvegarde des services régionaux et nationaux en entraînant une réduction de leurs coûts et une amélioration de la qualité des services ; l'exemple allemand le démontre, les usagers, les contribuables et même les cheminots, dont l'emploi pourra se développer, ont tout à y gagner.

La FNAUT regrette par contre que la libéralisation des services à longue distance, soit prévue uniquement en accès libre (« open access »), dans un cadre insuffisamment régulé puisque la formule des franchises a été écartée alors qu'elle pouvait au moins être expérimentée, sans déstabiliser la SNCF.

La gouvernance du rail

SNCF Mobilités sera transformée non en société anonyme, mais en société nationale à capitaux publics, elle devrait donc rester dans le patrimoine national.

Le statut futur de SNCF Réseau n'a pas été précisé clairement : la FNAUT demande son maintien en EPIC.

La FNAUT s'interroge sur la perspective d'une intégration plus poussée du groupe SNCF, peu compatible avec l'ouverture à la concurrence : l'indépendance de SNCF Réseau vis-à-vis de SNCF Mobilités doit être garantie. Elle approuve le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau et la filialisation du fret mais regrette que rien n'ait été dit sur la filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau.

Les attentes de la FNAUT

La FNAUT attend maintenant du gouvernement :

- qu'il renonce à certaines dépenses routières contre-productives et privilégie les investissements les plus utiles pour l'aménagement du territoire et la protection du cadre de vie et du climat ;

- qu'il corrige les conditions inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes, voyageurs et fret, qui expliquent largement la perte d'attractivité du train, son manque de rentabilité et son déséquilibre économique ;

- qu'il reconnaisse pleinement l'accroissement continu de la demande de mobilité et appuie le retournement constaté (FNAUT Infos 263) de la fréquentation du train, ce qui implique l'adoption du scénario 3 de la COI et un plan de financement pérenne de l'ensemble du réseau ferré ;

- qu'il flèche le produit de la fiscalité environnementale vers le financement du réseau et l'apurement de la dette.

La FNAUT face aux grèves des cheminots



Un communiqué pour défendre les voyageurs et le rail

Dès leur annonce le 17 mars, la FNAUT a dénoncé les grèves à répétition des cheminots, qui vont pénaliser gravement les voyageurs et desservir les intérêts du rail.

La FNAUT respecte le droit de grève mais elle regrette que le calendrier des grèves retenu par les syndicats (CGT, Sud, UNSA, CFDT) ait manifestement été calculé pour pénaliser au maximum les voyageurs et ménager les intérêts des cheminots. Elle estime aussi que le corporatisme et le conservatisme des syndicats menacent l'avenir du rail.

Des conséquences graves pour les usagers les plus précaires

Ce sont les usagers les plus modestes, que les syndicats de cheminots prétendent défendre en priorité, qui seront les plus pénalisés, alors qu'ils subissent déjà une très mauvaise qualité de service en temps normal : travailleurs précaires, étudiants, lycéens... sont captifs du train. Où est le respect du public et du service public ?

Des conséquences graves pour le système ferroviaire

Les syndicats affirment vouloir défendre l'avenir du rail. Mais un mouvement de grève prolongé ne peut que fragiliser le rail en incitant voyageurs et chargeurs à se tourner définitivement vers les modes de transport concurrents : automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion.

Ouverture à la concurrence ne signifie pas privatisation

Il ne faut pas confondre service public et entreprise publique. L'exploitation des services TER et Intercités en délégation de service public, sur le modèle des transports urbains, est indispensable pour réduire leurs coûts d'exploitation, élargir leur fréquentation et éviter leur disparition progressive.

Une telle exploitation, en vigueur en Allemagne, y est approuvée explicitement par les usagers (ProBahn), les contribuables, les écologistes et même les cheminots, car elle s'effectue sans dumping social et favorise l'emploi cheminot. Son succès encourage les pouvoirs publics à investir massivement sur le réseau ferré.

Une politique gouvernementale pas à la hauteur des enjeux

Si la FNAUT dénonce l'attitude des syndicats organisateurs de la grève, elle partage aussi certains de leurs objectifs.

- Une reprise rapide de la dette ferroviaire est indispensable pour permettre une baisse du niveau des péages, un renforcement de l'offre ferroviaire et des investissements plus importants et plus rapides sur les voies ferrées.

- Les conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, qui pénalisent le rail et entravent son développement, doivent être corrigées par la fiscalité environnementale.

- Les petites lignes doivent être maintenues en activité pour la plupart. Un accueil doit être maintenu dans les gares.

- Un recentrage de la SNCF sur le ferroviaire national est nécessaire.

La FNAUT attend aujourd'hui du gouvernement et des syndicats qu'ils engagent de véritables négociations afin de limiter la durée des grèves et la gêne insupportable qu'elles entraînent pour les voyageurs.

Une lettre ouverte au Premier ministre

Le 22 mars, la FNAUT a adressé une lettre ouverte au Premier ministre pour attirer son attention sur la situation des voyageurs ferroviaires face aux épisodes de grève.

Monsieur le Premier ministre,

Les multiples épisodes de grève vont impacter gravement la vie personnelle et professionnelle des voyageurs de la SNCF ainsi que la compétitivité économique et l'attractivité touristique de notre pays.

Face à un mouvement social qui s'annonce très long, les dispositions actuelles du code des transports sur l'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic sont mal appliquées ou insuffisantes.

Elles le sont aussi face à des comportements qui dévoient le droit de grève (mouvements de grève dits de « 59 minutes », mouvements d'une durée très longue et exercice abusif, trop fréquent, du droit de retrait).

Service prévisible et transport ferroviaire à longue distance

Les dispositions sur le service prévisible concernent « les services publics de transport

terrestre ». Pour ce qui est du transport ferroviaire de longue distance, il faudrait intégrer les services nationaux et internationaux qui ne relèvent pas du service public, dans le champ du service prévisible et adapter les dispositions du code des transports à ces services librement organisés.

L'objectif est de définir, pour ces liaisons, un niveau minimal de service qui, comme pour les transports terrestres relevant du service public, « doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir ».

L'impossibilité actuelle de pouvoir réserver des trajets en TGV ou en Intercités pour les jours de grève est, pour la FNAUT, une atteinte disproportionnée à cette liberté.

Tarifs TGV et Intercités pendant la période perturbée

En ce qui concerne les tarifs des TGV et des Intercités, nous souhaitons que SNCF Mobilités adapte ses règles de fixation des prix relevant du yield management à une situation perturbée qui s'annonce longue et confuse, empêchant les voyageurs de prévoir leurs déplacements à l'avance.

Communication du plan de transport

La loi Bertrand du 21 août 2007 impose que le plan de transport adapté soit communiqué par l'exploitant aux usagers « au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation ».

Force est de constater que pour le transport ferroviaire, cette information est, en général, délivrée la veille de la perturbation vers 17 h, ce qui ne correspond pas à l'exigence légale et empêche les voyageurs d'organiser dans de bonnes conditions leurs déplacements du lendemain, notamment s'ils doivent avoir recours à des solutions alternatives aux transports affectés par la grève.

Suspension des abonnements TER et dédommagements

Pour les voyageurs quotidiens, notamment les abonnés TER et les abonnés d'Ile-de-France, la FNAUT souhaite que le code des transports impose aux conventions TER passées entre les Régions et SNCF Mobilités de prévoir, en cas de grève, la possibilité pour les abonnés de suspendre facilement et immédiatement leur abonnement ainsi que la mise en place de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève.

La FNAUT relève que les conventions TER actuelles Régions-SNCF sont très peu contraignantes concernant ces attentes essentielles des voyageurs.

Dans l'attente de ces modifications législatives, nous portons ces demandes à la connaissance de SNCF Mobilités, des autorités organisatrices concernées et des voyageurs.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT



Les franchises britanniques, méconnues en France

London Euston-bound Pendolino (Gene Hunt - Flickr)

En Grande-Bretagne, l'infrastructure ferroviaire a été privatisée en 1993 par le gouvernement de John Major. Mais son propriétaire Railtrack a été confronté à des accidents spectaculaires. Des accidents avaient déjà eu lieu auparavant, car la maintenance du réseau avait été négligée quasiment depuis 1940.

Historique

Les accidents de la fin des années 1990 ont conduit à la prise de conscience que l'infrastructure exige des investissements de long terme et relève donc d'un monopole public.

Le réseau ayant été reconnu défaillant, Railtrack a dû lancer des investissements importants mais, finalement déclarée en faillite, la société a été renationalisée en 2002 sous le nom de Network Rail par le gouvernement de Tony Blair (FNAUT Infos 155).

C'est cette entreprise qui gère les circulations et attribue les sillons. Aujourd'hui, le système ferroviaire britannique est un des plus sûrs d'Europe : pas d'accident ferroviaire depuis 10 ans, deux fois moins d'accidents aux passages à niveau qu'en France.

L'opérateur historique British Rail a au contraire été démantelé, son offre ayant été répartie dans les différentes franchises et confiée à des opérateurs privés après les appels d'offres passés entre 1995 et 2003.

L'attribution des franchises

L'autorité organisatrice peut être, selon les cas, le ministère des Transports ou une autorité décentralisée (Écosse, Pays-de-Galles, Londres...).

Les franchises concernent normalement tous les types de services ferroviaires d'une zone géographique donnée - régionaux, suburbains, longue distance. Les franchises spécialisées sont rares (trains de nuit Londres-Écosse).

La durée des contrats est courte, 7 à 10 ans, car les opérateurs ont peu de capital investi (ils louent le matériel roulant à des sociétés de leasing, les ROSCOs) et, lorsqu'ils obtiennent une franchise, ils reprennent tout le personnel de l'opérateur précédent.

Au lancement des franchises, les opérateurs étaient des autocaristes ou d'anciens managers de British Rail. Aujourd'hui ce sont de grands groupes, dont certains sont internationaux (Keolis, Transdev, Arriva, Abellio).

L'exploitation se fait en général aux risques et périls de l'opérateur, qui dispose d'une large initiative en matière de dessertes, de fréquences, d'amplitude horaire et de services annexes : seule une desserte minimale est exigée par l'autorité organisatrice.

Selon les franchises, l'opérateur doit verser une redevance d'utilisation du réseau ou reçoit une subvention, au moins en début de contrat (en 2017, 3,7 milliards d'euros ont été reversés à l'Etat par les opérateurs, cette somme couvre la maintenance du réseau ; 3,9 milliards d'euros supplémentaires ont été investis par l'Etat dans la modernisation et le développement du réseau).

Afin d'éviter une balkanisation du système, le régulateur du rail ORR impose à chaque opérateur de vendre les billets de tous les autres opérateurs.

Il existe une tarification nationale, en générale plus élevée que celle adoptée par les opérateurs. Certains tarifs sont régulés, d'autres sont fixés librement par les opérateurs. L'Etat compense les réductions pour personnes âgées.

Une cohérence géographique

Il y avait, en 2016, 3 franchises longue distance, 8 franchises régionales, 6 franchises mixtes, 3 franchises périurbaines (pour Londres et Liverpool), soit 20 au total. Les objectifs recherchés semblent avoir été les suivants :

- le découpage des services est conçu principalement suivant une logique de cohérence géographique, mais il arrive que des opérateurs concurrents empruntent une même ligne (ils sont 3 entre Londres et Birmingham) ;
- le nombre des franchises a été réduit pour faciliter un effet réseau.

Les effets de la concurrence

La concurrence à la britannique a favorisé l'augmentation des recettes voyageurs (par la hausse de la fréquentation, mais aussi par celle des tarifs, de plus en plus élevés), beaucoup moins une baisse des coûts.

En effet, la courte durée des contrats incite davantage à maximiser les recettes qu'à baisser les coûts, ce qui nécessiterait une perspective de plus long terme. Un facteur est le fait que l'Etat a concédé aux ROSCOs un taux d'intérêt surévalué.

Les péages ayant été fixés au coût marginal (environ 2 €/train-km), les opérateurs ont pu renforcer les fréquences. L'Etat subventionne donc peu l'exploitation mais essentiellement l'infrastructure.

Le système britannique est méconnu en France, mais son efficacité est indéniable : après une longue période de stagnation, voire de régression, depuis 1956, la clientèle a commencé à affluer dès l'introduction des franchises en 1996, rapidement suivie d'un renforcement des fréquences, jusqu'à un train par heure sur de nombreuses lignes rurales et toutes les 30 min sur les lignes principales (le réseau britannique est deux fois plus circulé que le réseau français).

La clientèle a plus que doublé aujourd'hui, y compris sur les lignes rurales. Les trains sont très remplis, le matériel roulant a été renouvelé, des services nouveaux ont été créés, les lignes déficitaires ont été

prérennisées et quelques réouvertures de lignes et de gares sont même intervenues. Selon l'observatoire Transport FOCUS, 83 % des voyageurs sont satisfaits.

La part de marché du rail est passée de 7 % à 9 % (c'est la part du rail en France). La croissance de l'usage du train a été un peu plus forte encore dans la région de Londres, sans doute en raison de l'instauration du péage urbain.

Les difficultés

Il faut noter cependant que la libéralisation des services ferroviaires a fait récemment l'objet de vives critiques (voir aussi FNAUT Infos 232) :

- le montant des péages est modéré, mais les tarifs sont devenus prohibitifs pour les voyages occasionnels et même pour les déplacements domicile-travail (alors que les travailleurs précaires sont de plus en plus nombreux) ;
- la qualité des services périurbains s'est dégradée (lignes saturées, suppression de trains, grèves, retards).

Des réductions de personnel, contestées par les syndicats, ont été effectuées par les opérateurs (mais leur marge bénéficiaire reste faible, 2 à 3 %) ; des usagers exaspérés manifestent, le parti travailliste réclame une renationalisation de tous les services.

Cependant, ces critiques semblent dues davantage aux déficiences de la gouvernance publique des franchises (l'Etat privilégie trop la recherche d'une baisse de la subvention globale versée aux opérateurs, les tarifs sont insuffisamment encadrés) qu'au principe même de ces franchises.

Les conditions du succès

Que retenir de l'expérience britannique ? Si le système des franchises est adopté en France :

- les contrats doivent être de longue durée, 12 à 15 ans, pour inciter les opérateurs à penser à long terme ; ils doivent privilégier les petits opérateurs ayant des frais généraux faibles ;
- il est impératif de baisser le niveau des péages, car il détermine l'attractivité financière du train (Bruxelles recommande des péages au coût marginal) ;
- le coût de location du matériel roulant doit rester modéré ;
- l'autorité organisatrice doit encadrer strictement les tarifs ;
- elle doit investir suffisamment sur le réseau pour éviter sa saturation ;
- enfin l'Etat doit cesser d'encourager la circulation automobile, l'automobiliste doit payer ses coûts externes.

En France : une exclusivité regrettable de l'open access

Le quatrième paquet ferroviaire européen rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entre décembre 2019 et décembre 2023 pour les services conventionnés (TER et trains Intercités) et à partir de décembre 2020 pour les services non conventionnés (TGV). Les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires devront être prises au plus tard le 25 décembre 2018.

Le gouvernement n'envisage que la formule de l'open access pour ouvrir à la concurrence les services ferroviaires Grandes Lignes (suivant le modèle en vigueur pour le transport aérien, le fret ferroviaire, les services ferroviaires internationaux de voyageurs et les cars « Macron »). Il a donc retenu le modèle italien (FNAUT Infos 263) et rejeté le modèle des franchises en vigueur en Grande-Bretagne.

Il craint sans doute une disparition progressive de la SNCF en cas de création de franchises qui seraient toutes gagnées par ses concurrents.

Rappelons que l'open access procède de la seule démarche commerciale d'un opérateur qui va juger si une relation donnée peut être exploitée selon des critères purement commerciaux. On ne peut donc définir à l'avance les axes sur lesquels il peut y avoir de l'open access : seul le marché dira si une relation est rentabilisable par un nouvel entrant.

La législation européenne, reprise en droit français, n'autorise l'open access qu'à la condition qu'il ne compromette pas l'équilibre économique d'un contrat de service public existant. En dehors de cette contrainte, rien ne peut donc empêcher un opérateur de venir challenger la SNCF, puisque le TGV est exploité par la SNCF dans un cadre purement commercial.

Deux situations sont alors envisageables, nous en examinons les conséquences vraisemblables.

Première hypothèse

Il se peut qu'aucun opérateur ne souhaite concurrencer la SNCF :

- soit parce qu'il estime que la concurrence frontale avec la SNCF (qui maîtrise l'exploitation low cost avec Ouigo) ne jouera pas en sa faveur ;

- soit parce qu'il ne peut assumer l'investissement financier initial (achat de matériel à grande vitesse, formation et embauche de personnel...);

- soit parce qu'il est dissuadé par le niveau des péages (les lignes les plus intéressantes pour de nouveaux entrants sont celles où les trafics sont les plus denses, où l'infrastructure est donc en limite de capacité et où les péages sont les plus élevés).

La SNCF reste alors en position de monopole (*open access sans concurrence*). Elle peut décider seule la consistance de ses services lorsqu'ils ne sont pas conventionnés (les services Intercités ou TET le sont par

l'Etat, mais en pratique c'est la SNCF qui les finance à partir des bénéfices de ses services TGV rentables ; les ex-TET, devenus TER à longue distance, le sont par les Régions).

Le risque est alors que la SNCF continue de supprimer, de manière unilatérale et en contradiction avec la loi du 4 août 2014, des services TGV en fonction de son intérêt propre, par exemple des services Intersecteurs ou des arrêts sur lignes classiques, sans se préoccuper de l'impact de ces suppressions sur l'aménagement du territoire (relations transversales, desserte des villes moyennes).

Deuxième hypothèse

Un ou plusieurs opérateurs lancent des services à longue distance concurrents de ceux de la SNCF, espérant exploiter à des coûts inférieurs à ceux de la SNCF, ou avec une meilleure qualité de service attirant une clientèle nouvelle, par exemple sur les axes radiaux les plus fréquentés tels que Paris-Lyon, analogue de l'axe Milan-Rome exploité à la fois par Trenitalia et Italo.

Le risque est alors celui d'un **écrémage de la clientèle SNCF**, qui obligerait la SNCF à baisser ses prix, et l'empêcherait de continuer à financer, par péréquation interne, des services peu ou non rentables et entraînerait la disparition de services utiles aux voyageurs. Ce risque a été souligné par les sénateurs Maurey et Nègre (voir encadré).

Le choix du gouvernement de moduler les péages en fonction de la rentabilité des liaisons (« péréquation par les péages »), par exemple une hausse pour les TGV Paris-Lyon et une baisse pour les TGV Paris-Chambéry, n'est pas efficace. La hausse sur Paris-Lyon découragera les opérateurs (l'open access ne fonctionne en Italie qu'avec la baisse des péages), diminuera la rentabilité des relations Paris-Lyon de la SNCF et l'incitera à réduire leur fréquence. Elle ne garantit pas pour autant la pérennité des relations moins rentables (Paris-Chambéry), la dérive de ses coûts de production n'étant pas maîtrisée aujourd'hui. La préservation des lignes peu rentables ne sera que provisoire.

On peut imaginer que des opérateurs privés souhaitent exploiter des TET transversaux nouveaux ou ayant existé (Bordeaux-Nice, Dijon-Clermont, Dijon-Tours, Metz-Dijon) ou le train de nuit Paris-Nice (il intéresse les Chemins de Fer russes). L'open access serait alors utile aux voyageurs, sans effets pervers.

Des franchises en France ?

L'expérience montre que l'open access se développe peu (il reste marginal en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Italie). Il peut bénéficier aux voyageurs dans des cas particuliers, en complément et en dynamisant un dispositif de franchises. Mais s'il est retenu de manière exclusive, il risque de desservir les voyageurs : une coexistence entre open access et franchises est donc indispensable (FNAUT Infos 263).

Les sénateurs Maurey et Nègre ont proposé de créer des franchises pour les services TGV : ils admettent que ces services ne sont pas tous rentables, des franchises permettraient d'établir une péréquation entre services rentables et déficitaires (2 sur 3 selon la SNCF), et de pérenniser ces derniers, essentiels pour l'aménagement du territoire.

La FNAUT estime, quant à elle, que la plupart des relations TGV sont rentabilisables si les opérateurs et l'Etat jouent correctement leur rôle, et donc que chaque franchise doit comprendre :

- des services TGV « domestiques » effectués sur des LGV et sur leurs prolongements classiques (les TGV ont en effet remplacé des trains Intercités et non des TER) et/ou des services TGV internationaux exploités par la SNCF seule (Italie) ou en partenariat avec un opérateur historique d'un pays limitrophe (Allemagne, Suisse, Espagne) ;
- des services TET dont l'Etat a conservé la responsabilité, soit 6 TET de jour et 2 de nuit (FNAUT Infos 258) ;
- et peut-être quelques services TER à longue distance, tels que les ex-TET gérés aujourd'hui par les Régions.

Une franchise composée uniquement de TET, subventionnée par l'Etat au moins en début de contrat, pourrait intéresser un opérateur (l'investissement initial serait modeste). Mieux vaut cependant jumeler des services TET et TGV afin de permettre des péréquations et d'inciter les opérateurs à bien coordonner les offres.

Les exploitations des TGV et des TET sont deux métiers différents, mais tous les grands opérateurs sont multimodaux. Et cette complémentarité entre TGV et TET peut être utile alors que les deux activités s'ignorent aujourd'hui.

Le dispositif britannique des franchises est lourd, les cahiers des charges sont très détaillés, les effectifs du Ministère des Transports qui les gèrent sont importants. La FNAUT préconise un système bien moins coûteux, sur le modèle de la convention TET : la DGITM (ministère des Transports) définirait les services de base en s'appuyant sur des consultants de compétence reconnue. On laisserait ainsi à l'opérateur de larges marges d'initiative.

Une introduction progressive

La création des franchises doit être progressive afin de ne pas déstabiliser la SNCF : en Grande-Bretagne, les appels d'offres ont été étagés de 1995 à 2003. L'opérateur historique avait interdiction – ce que la FNAUT ne préconise pas – de concourir lors des appels d'offres et a progressivement disparu.

Il semble que le gouvernement, en proposant uniquement la formule de l'open access, craigne une disparition analogue de la SNCF en cas de création de franchises couvrant l'ensemble des services actuels, qui seraient toutes gagnées par les opérateurs concurrents.

Cette crainte n'est pas justifiée : stimulée par la concurrence, la SNCF pourrait fort bien réduire ses coûts de production, améliorer ses prestations commerciales et par suite conserver de nombreuses franchises. En Allemagne, soumise à la concurrence des autres opérateurs, la Deutsche Bahn a réussi à conserver 75 % des services régionaux et la quasi-totalité des services à longue distance. Trenitalia a évolué de manière analogue face à la concurrence de NTV.

Il serait logique de franchiser d'abord les services TGV les plus déficitaires selon la SNCF, sans doute les TGV intersecteurs et les TGV assurant des dessertes hors LGV. On pourrait ainsi savoir si leur déficit est structurel, ou s'il peut être supprimé ou réduit par un autre exploitant, ce qui allègerait la charge financière de la SNCF.

Une proposition de découpage des franchises françaises

Dans l'hypothèse où l'Etat serait la seule autorité organisatrice, la FNAUT propose de définir 8 franchises « territoriales » (1 à 8) recouvrant le territoire national (voir la carte), complétée par 3 franchises « commerciales » (9 à 11).

Un premier découpage géographique, comme en Grande-Bretagne, semble incontournable (l'opérateur doit avoir une connaissance fine des besoins des voyageurs, le matériel roulant ne doit pas être trop dispersé afin de faciliter son entretien, un effet réseau doit être créé entre TGV et TET avec une bonne gestion des correspondances).

Les LGV radiales structurant aujourd'hui le réseau ferré français, chaque franchise pourrait alors être associée à une LGV et comprendre les services TGV empruntant cette LGV et des Intercités desservant la ou les régions traversées par la LGV.

Le cas des relations TGV dites intersecteurs (province-province) est plus délicat. Le marché de ces TGV est très spécifique comme l'a montré Jean-Marie Tisseuil (FNAUT Infos 242) : les trajets professionnels sont peu nombreux, la clientèle familiale recherchant le confort plus que la vitesse est très majoritaire ; l'avion reste concurrentiel sur les trajets de bout en bout, ce qui doit inciter à jouer la carte du cabotage.

Il est donc proposé de ne pas mélanger ces dessertes, difficiles à rentabiliser à l'exception de Lille-Marseille, avec les dessertes radiales, mais de les répartir en deux groupes, formés de celles qui passent par Lyon et de celles qui passent seulement par Massy et/ou Roissy : les franchises correspondantes s'appuieraient sur les LGV utilisées dans les autres franchises et feraient donc exception à la règle générale de cohérence géographique, aucun service TET ne leur serait associé. De même, il est proposé une franchise spécifique regroupant les trains de nuit, qui constituent une autre niche commerciale.

Le schéma ci-dessous, proposé à titre exploratoire, comprend donc 11 franchises. Il est entendu que la définition de ces franchises n'est basée sur aucune donnée de fréquentation ou financière faute d'informations disponibles.

Dans ce schéma, chaque franchise 1 à 8 regroupe les relations TGV et Intercités entre Paris et une grande Région.

Il serait également envisageable de répartir les TGV intersecteurs et les trains de nuit dans les franchises 1 à 8.

1 La LGV Paris-Strasbourg + les prolongements classiques France et Allemagne + les Intercités Paris-Mulhouse et Reims-Dijon

2 La LGV Nord + les prolongements classiques Valenciennes et Dunkerque + les Intercités Paris-Boulogne et Paris-Cambrai/Maubeuge

3 La LGV Paris-Rennes/Sablé + les prolongements classiques Bretagne, Nantes, les Sables-d'Olonne

+ l'Intercités Nantes-Bordeaux
4 La LGV Paris-Bordeaux + les prolongements classiques La Rochelle, Toulouse, Tarbes et Hendaye + l'Intercités Toulouse-Hendaye

5 Les LGV Paris-Lyon et Rhin-Rhône + les prolongements classiques Suisse, Alpes du Nord et Saint-Etienne

6 La LGV Paris-Valence-Montpellier-Perpignan-Barcelone + les TGV Lyon/Marseille/Toulouse-Barcelone + l'Intercités Bordeaux-Marseille-Nice

7 La LGV Paris-Valence-Marseille + les prolongements classiques Valence-Montélimar-Avignon-centre-Miramas et Marseille-Toulon-Nice

8 Les Intercités Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, Lyon-Nantes

9 Les TGV intersecteurs Luxembourg-Nancy/Strasbourg-Marseille/Montpellier, Lyon-Toulouse, Marseille-Le Havre + les Intercités Lyon-Nancy-Metz

10 les TGV inter-secteurs Strasbourg/Lille-Rennes/Nantes/Bordeaux

11 les trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol + l'ex-train de nuit quadriranches Luxembourg-Metz-Nancy/Strasbourg-Portbou/Marseille-Nice



Non au retour des voitures sur les berges de la Seine, oui au renforcement accéléré du réseau de bus à Paris

Un éventuel retour des voitures sur les berges de la Seine à Paris, site classé par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité, suite à l'annulation de leur piétonnisation par le tribunal administratif, ne résoudrait aucun problème et serait une véritable régression.

Sortir des querelles politiques

Des constatations objectives doivent être prises en compte en priorité par les responsables politiques.

- Les déplacements individuels motorisés (2, 3, 4 roues) ne représentent que 13 % des déplacements à Paris mais occupent la moitié de l'espace public.

- Un bus moyennement rempli remplace 40 voitures (70 s'il est articulé).

- Un quart des déplacements en voiture fait moins d'un kilomètre (soit 15 minutes à pied), la moitié fait moins de 3 kilomètres (soit 15 minutes à vélo).

- Les autoroutes et voies express ne font qu'attirer plus de voitures dans les zones urbaines et renforcer la congestion des voiries et les nuisances imposées aux citoyens.

Poser les vraies questions

- Comment donner la priorité dans les aménagements de l'espace public aux modes les moins dangereux, les moins consommateurs d'espace urbain et d'énergie, les plus respectueux de la santé publique et les moins émetteurs de gaz à effet de serre ?

- Comment aider ceux qui ont vraiment besoin d'une voiture pour se déplacer ? Les déplacements professionnels sont les plus pénalisés par les conditions de circulation actuelles.

Apporter des réponses crédibles

- Faciliter les modes de déplacements les mieux adaptés à la ville - marche, vélo, transport collectif - est la démarche la plus efficace pour améliorer la fluidité du trafic et réduire la pollution de l'air.

- Des aménagements continus et bien conçus doivent permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans des conditions sûres et agréables.

- Un réseau de transports collectifs de surface offrant une fréquence incitative et disposant de priorités de circulation peut absorber une part significative du trafic individuel. Les aménagements qui doivent accompagner la restructuration du réseau de bus parisien tardent à se concrétiser. Ce doit être une priorité absolue de l'action municipale.

L'AUT Ile-de-France demande aux responsables politiques de Paris et d'Ile-de-France de rechercher ensemble des solutions d'avenir, en s'inspirant des solutions adoptées dans de nombreuses agglomérations européennes où la part de la voiture dans les déplacements a pu être réduite sans pour autant pénaliser l'activité économique et au contraire en la stimulant.

Jean Macheras, AUT-Paris ■

Brèves

Fret ferroviaire et ouverture à la concurrence

Dénoncée par les syndicats de cheminots, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006 n'est pas responsable de la chute du trafic, due principalement à la crise économique intervenue en 2008, à la baisse du prix du pétrole, à la politique pro-routière de l'Etat (abandon de l'écotaxe, baisse de la taxe à l'essieu, autorisation des 44 tonnes) et au fonctionnement rigide et coûteux de la SNCF. Le trafic routier a même légèrement diminué en France depuis 2000, c'est le trafic des véhicules légers qui a explosé.

Les opérateurs privés ont capté 40 % du trafic de la SNCF et ont permis de limiter la chute du fret ferroviaire.

En Allemagne et en Suisse, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence a au contraire été accompagnée d'une stratégie cohérente (taxation du fret routier, interdictions de circulation des camions, investissements ferroviaires) et elle a favorisé la croissance du trafic.

Santé publique

Le 23 février dernier, la Métropole européenne de Lille (MEL) a décidé de ramener de 90 à 70 km/h la vitesse maximale autorisée sur le périphérique lillois, afin de limiter la pollution de l'air et les atteintes à la santé publique qu'elle provoque. Le groupe FN s'est abstenu, mais son président Eric Dillies a dénoncé « une charge supplémentaire contre les automobilistes qu'on veut impé- rativement punir ».

Bétisier

La députée LREM Céline Calvez n'a pas peur de dire n'importe quoi pour faire parler d'elle. Elle pense que la galère due à la grève des cheminots aura des retombées positives : « on peut imaginer qu'on va avoir du covoiturage, des alternatives et que ça peut être facteur d'espoir et d'innovation ».

Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5, 6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

Témoignages

Trop d'aéroports régionaux

M. Spinetta préconise de fermer massivement les « petites lignes » non rentables financièrement, mais préconise-t-il de fermer massivement les aéroports régionaux, beaucoup plus nombreux en France (une dizaine dans la seule Bretagne) que dans les autres pays européens de taille et de population comparables. Brive, Rodez et Aurillac ont des aéroports. Tous ces aéroports sont archi-subsidés, de même que les compagnies aériennes qui les desservent.

Un lecteur de La Croix ■

Désenclaver Aurillac par la route et l'avion ?

La ministre des Transports Elisabeth Borne s'intéresse décidément beaucoup à Aurillac (FNAUT Infos 262). Elle déplore l'enclavement routier de cette agglomération de 53 000 habitants : il faut 1h30 pour rejoindre une autoroute et près de 2h pour aller à Clermont-Ferrand... si on est motorisé. Mais pas un mot sur l'enclavement ferroviaire : il faut pourtant 2h26 au mieux pour atteindre la métropole voisine par le train. Mme Borne propose maintenant un désenclavement aérien du territoire (La Tribune du 1-03-2018) : « la bonne connectivité de nos villes moyennes grâce au transport aérien est un enjeu très important qui me tient très à cœur. S'il n'y avait pas de liaisons aériennes à Aurillac, ce serait absolument dramatique pour le maintien des entreprises ». La desserte aérienne Paris-Aurillac a un sens (mais elle est fortement subventionnée) : ne faudrait-il pas aussi, au bénéfice de tous les habitants d'Aurillac, accélérer les liaisons TER avec Clermont-Ferrand et rétablir un train de nuit Aurillac-Paris ? La route et l'avion ne suffisent pas.

Le mythe du désenclavement routier

« Achever le désenclavement routier », objectif de la ministre des Transports, est évidemment impossible, puisqu'il y aura toujours des localités plus éloignées de l'autoroute que d'autres, ce qui permettra à leur maires de réclamer toujours plus de routes, au nom de l'égalité des chances pour les « territoires ». La conclusion majeure d'une réunion organisée pour élaborer le SRADDET a été : « il faut poursuivre le désenclavement routier sinon pas de développement ». Le désenclavement routier est devenu dans l'imaginaire collectif la porte du paradis.

Denis Wenisch, FNAUT AURA, 15 Aurillac ■