

Le pacte ferroviaire

L'adoption, en juin dernier, de la loi dite « pacte ferroviaire » et les promesses du gouvernement auront un impact favorable sur l'avenir du rail. Deux points sont particulièrement positifs : l'introduction de la concurrence entre opérateurs pour l'exploitation du TER, et la reprise partielle (35 milliards d'euros) et progressive de la dette ferroviaire par l'Etat, prévue à partir de 2020.

L'exploitation du TER en délégation de service public - souhaitée notamment par les Régions Hauts de France, Grand Est, Normandie et PACA - devrait permettre de développer les services et d'améliorer leur qualité tout en maîtrisant leurs coûts de production.

La reprise de la dette libèrera le système ferroviaire d'environ un milliard d'euros de frais financiers par an et facilitera la poursuite de la modernisation du réseau classique et des grands projets (RER métropolitains, LGV...).

Mais bien des inconnues subsistent :

- les « petites lignes », essentielles au maillage du réseau ferré et à la desserte du territoire, seront-elles pérennisées ou, solution de facilité, disparaîtront-elles discrètement au profit de l'autocar ?

- SNCF Réseau conservera-t-il son autonomie vis-à-vis de SNCF Mobilités ?

- SNCF Mobilités réussira-t-elle à récupérer sa clientèle voyageurs qui, pendant les grèves, s'est habituée à utiliser d'autres modes de déplacement que le train ?

- l'Etat assumera-t-il avec détermination sa mission d'autorité organisatrice des services nationaux face à la SNCF ?

- le fret ferroviaire, fortement pénalisé par les grèves, bénéficiera-t-il des grands investissements indispensables à son développement (LGV Montpellier-Perpignan, CFAL, Lyon-Turin) ?

- les conditions de concurrence, particulièrement inéquitables, entre le train et les autres modes - avion, autocar, automobile et covoiturage - seront-elles corrigées ? Les atouts environnementaux du train seront-ils enfin valorisés ?

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Les assises du transport aérien	2-9
Le 80 km/h et l'environnement	10
La grève à la SNCF	11
La régression de l'offre ferroviaire et la stratégie de SNCF Mobilités	12
Congrès de la FNAUT à Bordeaux	
5-7 octobre 2018 : programme	7-8

Les assises du transport aérien : l'avion renforcé l'environnement ignoré



Ces assises auraient dû être l'occasion de s'interroger sur la pertinence de la croissance très rapide d'un mode de transport très dangereux pour l'environnement (un doublement du trafic mondial est prévu d'ici 2050). Mais on n'a entendu que les exhortations de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, à plus de « performance », le lobbying des compagnies aériennes contre les taxes et les jérémiades des pilotes contre leurs salaires de misère. Quant à Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique, il a été totalement absent des assises malgré un enjeu environnemental majeur. La FNAUT a mis en avant les possibilités de réduire le trafic aérien intérieur en développant l'intermodalité avion-train et l'offre ferroviaire, alternative à l'avion, en France et à l'échelle européenne, et en introduisant une taxation du kérosène.

Acharnement stérile

Le 11 avril 2018, le Conseil d'État a rejeté le recours des associations, collectivités territoriales et groupes socioprofessionnels contre la déclaration d'utilité publique (DUP) de la LGV Bordeaux-Toulouse/Dax (projet GPSO).

La coordination interdépartementale anti-LGV a alors annoncé qu'elle déposerait un recours devant la Cour européenne des droits de l'Homme. Me Hurmic, son avocat, dénonce « le renoncement du Conseil d'État à sa jurisprudence de 2016, quand il avait annulé la DUP de la LGV Limoges-Poitiers. Le coût sociétal, environnemental et financier de ces projets est pourtant comparable et considérable, pour quelques minutes de gagnées ».

Notons tout d'abord le discours très approximatif de l'avocat : la LGV ferait gagner une heure sur le trajet Bordeaux-Toulouse, et non « quelques minutes ». Mais sa déclaration illustre surtout la différence entre la démarche des environne-

mentalistes et celle de la FNAUT, et leur répugnance à réfléchir au cas par cas, à partir de faits concrets.

Les environnementalistes condamnent dogmatiquement tous les grands projets ferroviaires (mais ils oublient toujours, on ne comprend pas pourquoi, le canal Seine-Nord). La FNAUT se prononce au cas par cas, avec pragmatisme, dans le cadre d'un schéma qu'elle a défini de longue date et qui exclut les projets inutiles ou mal conçus (FNAUT Infos 214). Si elle a déposé, avec succès, un recours auprès du Conseil d'Etat contre la DUP de la LGV Poitiers-Limoges (FNAUT Infos 245), elle soutient au contraire le GPSO car les enjeux environnementaux et économiques de ce projet sont bien différents : il s'agit de desservir une métropole (Toulouse) et une région au dynamisme démographique bien connu, de rapprocher l'Espagne de la France et de concurrencer ainsi l'avion, gros contributeur au réchauffement de la planète.

Les objectifs des assises du transport aérien

Le poids économique du transport aérien



Aéroport d'Orly (Wikipedia)

Les objectifs de ces assises, organisées de mars à septembre 2018, se résument en un mot : « performance ». Il s'agit uniquement, explique la ministre des transports Elisabeth Borne, de définir une stratégie nationale du transport aérien, « attribut de la souveraineté », non de s'interroger sur la pertinence de ce mode de transport.

Sa présentation des assises est très révélatrice de sa soi-disant « nouvelle approche » : « Les progrès de l'aviation civile au cours des décennies passées ont été spectaculaires. La France, un des berceaux de l'aviation, est aujourd'hui le deuxième pays aéronautique au monde. Ce secteur stratégique contribue fortement à son attractivité économique et touristique ainsi qu'au dynamisme de son économie. Le transport aérien est aussi un levier essentiel de l'aménagement et du désenclavement de l'ensemble de notre territoire ».

« Mais ce secteur de pointe, qui bénéficie d'un taux de croissance élevé, est fragile. Cette croissance, bien sûr bénéfique pour notre économie, ne doit pas occulter des difficultés bien réelles au premier rang desquelles le déficit de compétitivité des compagnies aériennes françaises : malgré la hausse du trafic, leur part de marché diminue d'un point par an depuis 20 ans ».

Certes, « la croissance du trafic impose d'améliorer son acceptabilité environnementale, notamment pour les riverains des aéroports (bruit des avions, qualité de l'air, performance environnementale des aéroports) ».

L'effet de serre n'est cité que marginalement. En réalité, les assises sont une occasion de « greenwashing ». Il est surtout question des performances et de la compétitivité du pavillon aérien français : performance économique (renouvellement des flottes, redevances aéroportuaires, fiscalité, droits de tra-

fic), performance sociale, performance au service des territoires et des métropoles (désenclavement), performance énergétique, service rendu aux passagers (accessibilité des aéroports, réduction des temps d'attente, ponctualité).

Les assises ne traitent pas de la concurrence, pourtant essentielle en trafic intérieur, entre avion court-courrier et train. Seule la concurrence entre les compagnies aériennes françaises et les compagnies étrangères est examinée.

La problématique de la mobilité a ainsi été segmentée (voir l'édito de FNAUT Infos 262) : ce saucissonnage interdit toute réflexion intermodale sérieuse et toute vision politique globale de la mobilité.

Il n'est donc pas question de limiter l'expansion incontrôlée du transport aérien pour sauvegarder l'environnement (la démarche est donc la même que pour la voiture). Il s'agit de développer les activités des compagnies aériennes françaises, leur croissance est une nécessité économique : « le trafic mondial va doubler d'ici 2040, la France doit prendre sa part de cette croissance ».

La ministre a d'entrée de jeu annoncé une réduction de la taxe d'aéroport prélevées sur les billets d'avion et reversées par les compagnies aériennes à l'Etat. D'autres mesures ont été promises. Et la ministre refuse fermement toute taxation du kérosène « afin de ne pas pénaliser Air France », ce qui permet de réduire artificiellement le prix des billets d'avion pour les vols au départ du territoire français.

Des recommandations ont été adressées au groupe de travail sur la fiscalité aérienne : « Dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, les charges affectant le transport aérien en France pèsent fortement sur un pavillon français pourvoyeur d'emplois mais dont la part de marché est en déclin, ainsi que sur l'attractivité des dessertes aériennes des territoires. Si des avancées en matière de maîtrise, voire de réduction, de ces charges ont pu être réalisées ces dernières années, des leviers additionnels d'amélioration de la compétitivité peuvent être recherchés. Le groupe de travail examinera les pistes d'allègement des charges ».

En 2017, selon l'IATA, l'avion a transporté 4 milliards de passagers dans le monde (8 sont prévus en 2050).

Plus de 100 transporteurs aériens sont intervenus en France, 14 d'entre eux seules transportent plus de 100 000 passagers par an. Ils ne captent que 10 % de la croissance du trafic en raison de la concurrence des compagnies low cost et des compagnies du Golfe, dont les coûts sont plus faibles, et des compagnies européennes qui, comme Lufthansa, bénéficient d'un environnement fiscal et social plus favorable.

L'aviation civile, y compris l'industrie aéronautique, compte 320 000 emplois directs : elle a perdu 11 000 emplois entre 2010 et 2015.

Elle contribue à 4,3 % du PIB français. Son chiffre d'affaires annuel est d'environ 90 milliards d'euros, dont 50 pour la construction aéronautique.

En 2015, les compagnies aériennes ont été soumises à 4,6 milliards d'euros de taxes diverses (plus d'une vingtaine), « un frein majeur à leur compétitivité » selon la FNAM. Les principales taxes sont les suivantes :

- la « taxe d'aéroport » (TAP), qui finance les services de sécurité (incendie), de sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté (terrorisme) et les contrôles environnementaux ;

- la « taxe de l'aviation civile » (TAC), perçue par l'Etat pour financer notamment les services de la DGAC et l'aménagement du territoire ; les passagers en correspondance en sont exonérés depuis janvier 2016 ;

- la « taxe sur les nuisances sonores aériennes » (TNSA) finançant l'insonorisation des locaux impactés ;

- la « taxe de solidarité », dite taxe Chirac, perçue au profit du Fond de Solidarité pour le Développement.

Les compagnies versent une redevance de navigation aérienne pour le contrôle et la sécurité des vols.

Elles paient des redevances pour les services rendus par les aéroports : réception des passagers, traitement des bagages, assistance aux personnes à mobilité réduite, atterrissage, stationnement et dégivrage des avions... Les aéroports ont aussi des revenus extra-aéronautiques (commerces, parkings...).

Sigles

IATA (International air transport association) : organisation commerciale des compagnies aériennes (opposée à la taxation du kérosène).

OACI (ICAO) : Organisation de l'aviation civile internationale. Dépend de l'ONU et régleme la navigation.

DGAC : Direction générale de l'aviation civile (France). Rattachée au ministère des transports, responsable de la sécurité et du contrôle aérien.

FNAM : Fédération nationale de l'aviation marchande (compagnies).

Précisions



Entre 2007 et 2017, la croissance annuelle du trafic aérien sur les aéroports de métropole, toutes destinations confondues, a été de 2,4 % en moyenne. Elle s'accroît à 5,8 % en 2017. Le trafic a doublé depuis 20 ans.

En 2017, malgré l'amélioration de la fréquentation touristique de la France, cette croissance est restée nettement inférieure à la moyenne observée dans l'Union européenne, où elle est encore plus forte : 7,7 %.

Moins de la moitié (42 %) des passagers voyagent sur des compagnies françaises contre 63 % il y a 20 ans.

Le trafic des aéroports parisiens a été de 101,5 M pax (+ 4,5 %), celui des aéroports de province de 83,6 M pax (+ 7,5 %), celui des aéroports d'outre-mer de 12 M pax (+ 4,8 %).

Les aéroports parisiens, Roissy et Orly, ont contribué à 40 % à la croissance du trafic français en 2017.

La croissance du trafic des aéroports régionaux a été de 7,5 % : 14,9% à Nantes-Atlantique, 14,6% à Toulouse, 7,9% à Bâle-Mulhouse, 7,7% à Bordeaux, 7,6% à Lyon-Saint Exupéry, 7,1% à Nice, 6,2% à Marseille.

La croissance du trafic français en 2017 est due principalement :

- au trafic international (sa part dans le trafic métropolitain est passée à 73%), surtout intra-européen (France-Espagne : 13,6 M pax, + 4,7 %, devant les liaisons avec le Royaume-Uni 13,4 M pax, l'Italie 11,4 M pax et l'Allemagne) ;

- au trafic low-cost (qui représente 30 % du trafic parisien, 45 % du trafic sur les aéroports régionaux, soit 32 % en moyenne contre 30 % en 2016).

Le trafic low-cost est de plus en plus important, il engendre aujourd'hui 57 % de l'augmentation du trafic total.

Le nombre des mouvements d'avions commerciaux a baissé de 4 % de 2007 à 2017 sur les 10 principaux aéroports alors que le nombre des passagers a augmenté de 26 %. L'emport moyen des avions a donc augmenté, il est aujourd'hui de 108 passagers, il n'était que de 70 passagers en 2003. A Nantes, le nombre de mouvements d'avions a longtemps stagné (FNAUT Infos 216), mais il recommence à croître en raison de la croissance du trafic.

L'évolution du transport aérien en France

Comme le trafic mondial, dont la croissance devrait se poursuivre, le trafic aérien français se développe très rapidement.

Les chiffres ci-dessous concernent sa progression en 2017 par rapport à l'année 2016 (source : https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/Bulletin_Stat_trafic_aerien_2017.pdf).

Si le trafic français (depuis ou à destination de la France, métropole et DOM-TOM) a connu une croissance record en 2017, +6,1%, pour atteindre 164 millions de passagers (pax) (1,5 milliard de mouvements d'avions), le seul trafic intérieur à la métropole n'a progressé « que » de 3,4% à 25,6 millions de passagers, essentiellement sur les liaisons transversales.

Trafic total	164,0 M pax	+ 6,1 %
Trafic intérieur métropole	25,6	+ 3,4 %
Liaisons radiales	16,6	+ 0,9 %
Liaisons transversales	9,0	+ 8,3 %
Trafic métropole - Outre-Mer	4,2	+ 5,7 %
Trafic métropole-international	129,2	+ 6,8 %
Paris-international	80,6	+ 5,2 %
Province-international	48,5	+ 9,5 %
France-Europe	86,0	+ 6,6 %
France-Afrique	18,6	+ 8,9 %
France-Amérique	14,6	+ 5,4 %
France-Asie	12,3	+ 6,3 %
Trafic total Outre-Mer	9,2	+ 4,8 %

Les aéroports de métropole les plus fréquentés en 2017 ont été : Roissy (69 M pax), Orly (32), Nice (13), Lyon (10), Toulouse (9), Marseille (9), Bâle-Mulhouse (7,9), Bordeaux (6,2), Nantes (5,5), Beauvais (3,6), Lille (1,9), Montpellier (1,8), Ajaccio, Bastia, Strasbourg, Biarritz, Brest, Figari, Rennes, Pau, Toulon, Tarbes (0,4)...

Les liaisons intérieures les plus fréquentées en 2017 sont radiales :

Paris-Toulouse	3,25 M pax	- 0,1 %
Paris-Nice	3,08	+ 3,5 %
Paris-Marseille	1,63	+ 1,1 %
Paris-Bordeaux	1,52	- 7,1 %
Paris-Montpellier	0,94	+ 9,9 %
Paris-Biarritz	0,72	+ 2,0 %
Paris-Lyon	0,68	+ 4,8 %
Paris-Ajaccio	0,58	+ 5,7 %
Paris-Brest	0,53	+ 0,7 %
Paris-Nantes	0,52	+ 3,6 %

Mais les 11 liaisons intérieures à plus de 100 000 passagers en 2017 ayant connu le plus fort taux de croissance sont principalement transversales :

Paris-Montpellier	0,94 M pax	+ 9,9 %
Paris-Tarbes Lourdes	0,14	+ 24 %
Bordeaux-Marseille	0,30	+ 16,9 %
Lille-Nice	0,29	+ 12,2 %
Nantes-Toulouse	0,25	+ 19,0 %
Bordeaux-Nice	0,20	+ 18,7 %
Lyon-Nice	0,19	+ 9,4 %
Montpellier-Nantes	0,16	+ 11,9 %
Bordeaux-Strasbourg	0,13	+ 18,0 %
Nice-Strasbourg	0,12	+ 17,0 %
Marseille-Strasbourg	0,10	+ 10,6 %



Liaisons en rouge : plus de 1 M pax/an ; en bleu entre 200 000 et 1 M pax/an ; en vert entre 100 000 et 200 000 pax/an.

Un impact environnemental insoutenable

Cinq mythes sur le transport aérien et le climat

Le Réseau Action Climat dénonce 5 mythes sur le rôle du transport aérien.*

Outre des nuisances locales pénibles, le transport aérien apporte une contribution croissante et globale au dérèglement climatique.

L'impact de l'aérien est double :

- des nuisances locales pénibles, bruit pouvant être subi loin des aéroports (il perturbe les « populations survolées » et non les seuls riverains) et pollution de l'air ; il faut y ajouter la pollution des sols et des eaux dans les zones aéroportuaires ;

- et surtout une contribution croissante au dérèglement climatique, dont l'impact est global (selon l'OACI, l'aviation civile ne représente que 2% des émissions mondiales de GES).

L'avion implique également une forte consommation de pétrole qui pèse sur la balance commerciale de la France.

Mais Nicolas Hulot reste silencieux : comme bien des écologistes, il préfère critiquer les grands projets ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) - dont le bilan carbone serait, selon lui, négatif.

Les nuisances locales

Le bruit répétitif des avions constitue une véritable agression de l'organisme et engendre des troubles du système cardiovasculaire et du système endocrinien. Il gêne lors de la réalisation des tâches demandant une forte concentration et perturbe le sommeil nocturne à partir d'un niveau sonore de 50 dBA. Une réduction du temps de sommeil a de multiples conséquences : fatigue, détérioration de la qualité de la vie quotidienne et du travail professionnel, augmentation des risques d'accidents. Le bruit dévalorise aussi les biens immobiliers au voisinage des aéroports.

Afin d'éviter les troubles du sommeil, un minimum de 8 heures consécutives, un niveau maximal moyen de 30 dBA sur l'oreiller et des niveaux maximaux de 45 dBA à un mètre de la façade de l'habitat sont conseillés.

Le bruit unitaire des avions diminue et les trajectoires des avions peuvent être optimisées, mais le bruit perçu dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les vols de nuit peuvent être limités ou interdits.

Quant à la pollution de l'air, elle est due aux oxydes d'azote (NOx), au dioxyde de soufre, à l'ozone qui est un polluant secondaire, et aux particules résultant de la combustion imparfaite du kérosène.

Les nuisances autour des aéroports sont surveillées par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires). L'ACNUSA n'est pas chargée de surveiller les émissions de GES.

La contribution à l'effet de serre

Les émissions de GES en g par passager.km ont été précisées par l'ADEME pour un trajet national (Les chiffres-clés 2014 Climat Air Energie). L'avion produit environ 40 fois plus de GES que le TGV :

TGV	3,5 g
Train Intercités	10 g
Autocar	20 g
Voiture	85 g
Avion	145 g

Un rapport voisin (36) entre les émissions de GES par l'avion et le TGV a été estimé par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry dans une expertise réalisée en 2013 pour RFF et la FNAUT (FNAUT Infos 214). « Les émissions de l'avion sont deux fois plus élevées que celles dues à la seule émission de CO₂, en raison des phénomènes induits lors des vols en haute altitude : émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies ; traînées de condensation ; formation de cirrus ».

Des émissions en progression

Selon la ministre, le transport aérien intérieur français ne provoque que 1,4 % des émissions de CO₂ de la France et ne représente que 3,5 % du secteur des transports. Entre 2000 et 2016, les émissions de CO₂ unitaires de l'avion ont baissé en moyenne de 1,9 % par an, selon la ministre, qui a salué cette « maîtrise du niveau d'émission » tout en appelant le secteur à poursuivre ses efforts. Elle a plaidé pour le développement des biocarburants mais aussi l'électrification de la propulsion comme un complément puis à terme « une alternative envisageable à l'usage de l'énergie fossile ».

D'après l'association Transport et Environnement (T&E), « l'avion est le mode de transport le plus consommateur d'énergie fossile en Europe, il provoque 3,4 % des émissions de GES de l'UE (contre 1,5 % en 1990). C'est la source de GES qui croît le plus vite, elle représente environ 5 % du réchauffement climatique dû aux effets combinés du CO₂, des NOx et des traînées de condensation. Les émissions du transport aérien intra-UE ont augmenté de 8 % en 2016 alors que les émissions globales de l'UE ont été stabilisées ».

1 - Le transport aérien est un contributeur mineur à l'effet de serre.

FAUX. En 2006, il contribuait « officiellement » pour 2 % aux émissions de CO₂, soit environ 2,5 % aujourd'hui en raison de la croissance du trafic. Si le transport aérien était un pays, il serait classé 21^e en terme de PIB, mais 7^e pollueur, l'équivalent de l'Allemagne ou de 2 fois la France. Avec les émissions de GES en haute altitude, l'avion contribue à 5 % de l'effet de serre.

2 - Le secteur aérien a déjà fait beaucoup pour enrayer l'effet de serre.

FAUX. La croissance du trafic mondial a entraîné un doublement des émissions de CO₂ en 20 ans (60 % viennent du trafic international, 40 % viennent des trafics domestiques).

Le secteur aérien a échappé au protocole de Kyoto. En Europe, seul le trafic intra-européen (25 % des émissions) est couvert par le marché d'échange des quotas de carbone européen, mais le prix du CO₂ est trop bas, et la majorité des quotas sont octroyés à titre gratuit. En France, le trafic domestique est responsable de 25 % des émissions de CO₂, qui ont baissé de 23 % entre 1990 et 2012 grâce à la concurrence du TGV.

3 - Le trafic aérien augmentera sans augmentation des émissions de CO₂.

FAUX. Le secteur aérien promet une division par 2 de ses émissions d'ici à 2050 par rapport à 2005 mais, même si la performance énergétique de l'avion croît de 1,5 %/an selon l'engagement des industriels, cet objectif sera intenable vu les prévisions de trafic (schéma page 6) : le trafic mondial double tous les 15 ans depuis 1975 (+ 4 à 5 %/an), sa croissance s'accélère aujourd'hui et il pourrait absorber jusqu'à 17% de la consommation mondiale de pétrole d'ici 2050 contre 8% actuellement.

4 - Les progrès techniques permettront de résoudre tous les problèmes.

Le renouvellement du parc aérien est très lent, le risque est grand qu'une flotte aérienne énergivore subsiste pendant encore des décennies.

5 - On ne peut pas se passer de l'avion pour voyager.

20% des émissions de CO₂ rejetées par le transport aérien au niveau mondial sont produites lors de voyages de moins de 1 500 km qui pourraient être effectués autrement, notamment grâce au développement des services ferroviaires intérieurs et transfrontaliers.

*<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>

Les préconisations de la FNAUT

Pour la FNAUT, le transport aérien, compte tenu de son impact sur l'environnement local et global et sur les finances publiques, est, contrairement à la vision du gouvernement, un mode de transport à maîtriser. L'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes doit être le point de départ d'une nouvelle politique du transport aérien, plus soucieuse de l'environnement et d'une utilisation rationnelle de l'argent public.

1 - La réglementation

Il faut évidemment renforcer la réglementation sur les horaires et procédures de navigation aérienne (couvre-feu, descente continue plutôt que par paliers...) comme le réclament les associations de riverains des aéroports parisiens (Roissy, Orly, Le Bourget), afin de réduire les nuisances sonores.

2 - La technologie

Les associations réclament aussi des évolutions technologiques permettant d'agir sur le bruit à la source.

Une feuille de route de la Commission Européenne oblige, d'ici 2050, à diviser par 30 le bruit autour des aéroports. On peut jouer sur les moteurs et l'aérodynamique des avions, introduire des ailes flexibles et des « casques anti-bruit » autour des moteurs...

On parle beaucoup des moteurs électriques, mais le moteur n'est pas la seule source de bruit et il y a un long chemin à parcourir entre un prototype qui fonctionne correctement et un engin fiable et d'un prix accessible, on l'a bien vu dans le secteur des TCSP urbains.

Les progrès technologiques futurs ne doivent pas être sous-estimés (diminution de la consommation de kérosène et du bruit), mais il ne faut pas se faire d'illusions : ils ne suffiront pas pour compenser la hausse du trafic, qu'il s'agisse des nuisances locales ou de l'impact climatique. Un Airbus A320 fait 100 fois moins de bruit qu'une Caravelle des années 60, mais le trafic aérien a explosé et va encore doubler.

Des mesures plus politiques sont possibles pour réduire le recours à l'avion et en particulier à l'avion court-courrier, le plus émetteur de gaz à effet de serre, auquel le train peut souvent se substituer. Il faut donc rechercher une diminution du trafic aérien et non la seule atténuation des atteintes à l'environnement local et global :

- en améliorant l'intermodalité entre l'avion et les autres modes ;
- en réduisant le nombre, excessif, des aéroports de province ;
- en établissant des conditions de concurrence train-avion plus équitables ;
- en renforçant les liaisons ferroviaires rapides entre grandes villes sur les territoires français et européen.

3 - L'intermodalité

Pour un aéroport à vocation européenne, les trajets d'approche au sol peuvent représenter 20 à 25 % des émissions de CO₂ du voyageur aérien, d'après le cabinet Carbone 4.

3.1 - Il est essentiel de mieux desservir les aéroports à trafic élevé par train ou tramway (Nantes-Atlantique, Bordeaux, Bâle-Mulhouse), comme Lyon et bientôt Nice, d'autant que ces aéroports regroupent souvent des zones importantes d'activités.

De ce point de vue, le projet CDG Express est justifié, il permettra de réduire la circulation (voitures personnelles et taxis) sur l'autoroute A1 (et, accessoirement, de renforcer la présence des taxis dans Paris).

Nantes-Atlantique ne doit pas rester un des rares aéroports de sa catégorie sans desserte ferroviaire. Nantes-Métropole doit prolonger sur 2 km la ligne de tramway desservant Neustrie. La ligne ferroviaire Nantes-Pornic/Saint Gilles doit elle aussi desservir l'aéroport par une halte nouvelle.

3.2 - On peut aussi développer le service TGV-air qui permet des pré et post-acheminements par TGV : un vol international est précédé ou suivi d'un trajet en TGV (au départ et à l'arrivée de 19 gares de province et Bruxelles, pour des vols au départ ou à l'arrivée des aéroports de Roissy et d'Orly).

La SNCF a établi des partenariats avec 11 compagnies aériennes françaises et étrangères. Cette démarche a permis de supprimer récemment la relation aérienne Strasbourg-Roissy.

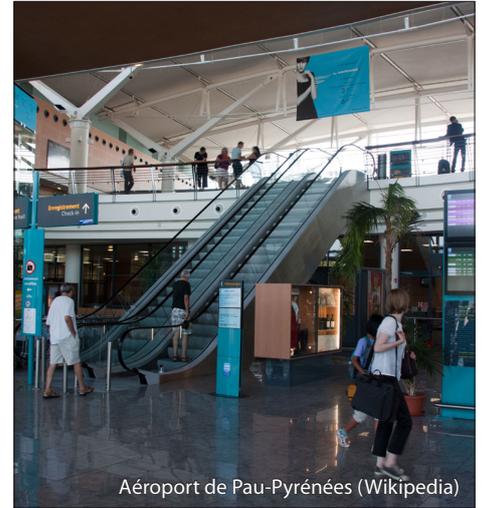
Les avantages pour le passager sont évidents : un départ proche de son domicile, une seule réservation TGV + avion, des correspondances garanties, une prise en charge en cas de retard ou d'annulation du vol. Selon une étude de la SNCF réalisée en 2016, 98 % des passagers sont satisfaits. Mais les bagages ne sont pas enregistrés dès la gare SNCF de départ.

4 - Les aéroports de province

On décompte environ 160 aéroports sur le territoire métropolitain, 3 fois plus qu'au Royaume-Uni, 6 fois plus qu'en Italie et 12 fois plus qu'en Allemagne. Un maillage exceptionnel : sur les 460 aéroports régionaux que compte l'UE, un tiers est français.

Les 40 plus petits aéroports ont un trafic annuel moyen de 10 000 passagers. Parmi les 84 qui exploitent des vols commerciaux, 66 n'assurent que 4,3% du trafic français : tous les députés ont voulu leur aéroport (par exemple Figari en Corse). Cette pléthore d'aéroports coûte cher au contribuable et favorise l'usage de l'avion.

Si 17 aéroports dépassant le million de passagers/an atteignent l'équilibre budgétaire sans problème, l'équilibre reste envisageable pour certains jusqu'à 200 000 passagers/an : ce trafic n'est dépassé que par 33 aéroports.



Aéroport de Pau-Pyrénées (Wikipedia)

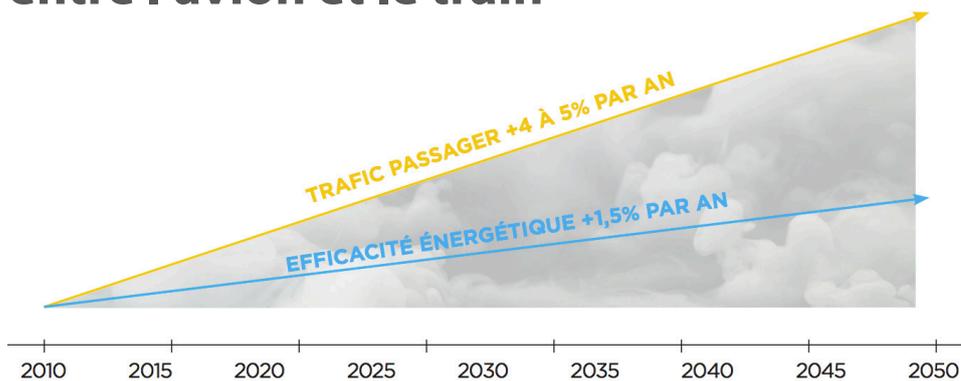
Brive, Rodez, Aurillac, Le Puy, Saint-Brieuc... possèdent des aéroports qui sont archi-subsventionnés, de même que les compagnies qui les desservent. On trouve 11 aéroports non rentables en Bretagne (seuls ceux de Brest et Rennes ont un trafic notable) ; 5 aéroports non rentables en Normandie (Caen, Deauville, Rouen, Le Havre, Cherbourg) pour 2 millions d'habitants et 300 000 passagers par an ; les liaisons Ryanair Londres-Deauville et Londres-Caen se concurrencent...

La Bourgogne et la Franche-Comté ont disposé pendant longtemps de deux aéroports de dimension internationale, Dijon et Dole, situés à 45 km de distance. Après la fermeture de Dijon, la Région ne dispose plus que d'un aéroport commercial à Dole, qui doit être largement subventionné (15 € par voyageur low cost) pour maintenir un trafic de l'ordre de 100 000 voyageurs/an, plus orienté vers les loisirs des habitants que les affaires (FNAUT Infos 213). Or les aéroports voisins de Paris, Bâle Mulhouse et Lyon offrent à moins de 200 km une large panoplie de vols, aisément accessible par autoroute ou train.

M. Spinetta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer bien des aéroports régionaux, beaucoup trop nombreux et qui, souvent, ne desservent que des destinations touristiques situées à l'étranger.

Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique, à son réseau de PME et leur savoir-faire, à son attrait touristique, au rayonnement et à l'attractivité de ses villes qu'à l'existence d'un aéroport ou de toute autre infrastructure de transport.

5 - Revoir les conditions de concurrence entre l'avion et le train



Concurrence déloyale

Les taxes auxquelles le passager aérien est soumis (page 2) financent les services rendus par les aéroports, le contrôle aérien, la lutte contre le bruit. Mais il est clair que le passager aérien ne paie pas son coût climatique, principale externalité de l'avion.

Le kérosène est en effet le seul carburant issu du pétrole à ne pas être soumis à la TICPE. La TVA sur les billets d'avion est au taux réduit de 10 % pour les vols intérieurs, les trajets internationaux en sont exemptés. Les petits aéroports non rentables et les compagnies aériennes à bas coût sont subventionnés (l'aéroport de Saint-Etienne-Bouthéon, par exemple, bénéficie de 2 millions d'euros de subvention par an, dont 1 million juste pour Ryanair).

Ces avantages permettent aux compagnies d'offrir des billets à des tarifs extrêmement avantageux. Le manque à gagner annuel pour l'Etat lié aux niches fiscales accordées au secteur aérien est évalué entre 1,2 et 1,4 milliard d'euros par an par le Réseau Action Climat (RAC), dont la FNAUT est membre.

« Les dommages au climat, partie intégrante des coûts externes, ne sont pas payés. C'est une concurrence déloyale envers le train », dénonce l'association européenne T&E.

Taxation du kérosène ?

Compte tenu de l'impact environnemental négatif du transport aérien, la FNAUT ne peut se contenter de la réponse de la ministre, interpellée sur l'absence de taxation du kérosène sur les vols intérieurs, qui a écarté cette possibilité : « il faut éviter de trop se singulariser, cela risque de pénaliser le pavillon français ».

Selon la revue Terra Eco, « c'est l'Etat qui paie l'addition » : pour un trajet Lille-Marseille avec Ryanair, la consommation atteint 40 litres de kérosène par personne selon la DGAC ; si la taxation sur les combustibles était appliquée (elle est de 34 € par hectolitre selon le Code des douanes), le prix d'un aller-simple à 29 euros augmenterait de 14 euros (« Combien coûterait votre billet d'avion sans subvention à la pollution », Terra eco, juin 2015). En ajoutant 3 € si la TVA était appliquée au taux normal de 20 %, soit 46 € au total, le prix de l'avion serait le même que celui du train. Un vol Paris-Marrakech passerait de 56 à 101 €.

Le Shift Project parvient à une conclusion analogue : le prix d'un vol low-cost court-courrier de 1 000 km pourrait augmenter de 15 à 20 €. Et selon T&E, le prix d'un vol Genève - New-York devrait être d'environ 50% plus onéreux si l'avion était taxé ».

L'Etat s'est engagé à valoriser le CO₂, au plus tard en 2030, à 100 € la tonne (il en résultera une hausse de 30 centimes par litre du prix du carburant automobile). Mais toute taxation directe du kérosène est écartée à ce jour.

85 % des quotas de carbone sont octroyés à titre gracieux et le prix de la tonne de CO₂ est aujourd'hui trop bas pour inciter les compagnies aériennes à réaliser des économies d'énergie, selon le RAC. Et pour les trajets internationaux, la taxe carbone est inexistante.

CORSIA : une tromperie

Nicolas Hulot et Elisabeth Borne ont salué l'adoption récente par les Etats membres de l'OACI du dispositif CORSIA censé permettre la compensation des émissions de CO₂ de l'aviation civile.

En réalité ce dispositif est une tromperie : il vise à limiter la croissance future des émissions en obligeant les compagnies aériennes à acheter des compensations des émissions, et non à réduire les émissions des avions. En clair, CORSIA permet aux compagnies de « verdier le pétrole » à peu de frais.

Le train pénalisé

Les trains de fret et des petites lignes roulent au diesel, les TGV et les trains Intercités sont à traction électrique, une énergie elle aussi soumise à la TVA.

Les billets des TGV et trains Intercités, concurrents directs de l'avion, et plus généralement tous les transports publics, sont soumis au même taux de TVA que les billets d'avion.

L'avion paie ses coûts d'infrastructure sur les grands aéroports. Le TGV et le train Intercités paient des péages élevés pour pouvoir circuler sur le réseau ferré.

Mais les atouts écologiques du train sont très mal valorisés : les péages ferroviaires français sont trop élevés.

Les liaisons aériennes OSP

Elisabeth Borne a fixé de nouvelles obligations de service public (OSP) pour les liaisons aériennes Limoges-Paris et Limoges-Lyon. Elles garantiront aux passagers une meilleure qualité de service, avec des avions de plus grande capacité entre Limoges et Paris. La politique tarifaire sera plus attractive. Pour la liaison Limoges-Lyon, opérée actuellement sans aucune obligation, l'exploitation sera pérennisée en termes de fréquences et de capacité de l'appareil. La concurrence entre ces deux liaisons aériennes et le train n'a pas été évoquée.

La ministre a toujours soutenu la démarche des élus du Limousin, qui avaient sollicité l'aide du gouvernement pour améliorer la desserte aérienne de leur territoire. Ces demandes font suite aux recommandations du rapport de Michel Delebarre remis en juillet 2017 sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes.

« L'exemple de Limoges préfigure ce que doit être une politique de transport aérien au service du désenclavement et du développement économique des territoires. Ces liaisons d'aménagement du territoire constituent à ce titre une alternative rapide et efficace à de grandes infrastructures beaucoup plus coûteuses et longues à réaliser ».

Selon la ministre (La Tribune du 1-03-2018) : « A Aurillac, on voit à quel point de petits aéroports avec des lignes OSP peuvent être une réponse rapide et pragmatique au désenclavement des territoires ».

Mais les chefs d'entreprises pourraient disposer de compartiments single confortables dans un train de nuit, ils gagneraient du temps, le contribuable ferait des économies et ce train rendrait service à tous les habitants.

Des projets abandonnés

Début 2017, la construction d'une 3ème piste à l'aéroport de Vienne-Schwechat (24 millions de passagers en 2016) a été interdite par un tribunal autrichien au motif que son exploitation aurait abouti à une hausse de 2 % des émissions nationales de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, alors que le pays s'est engagé à les réduire de 2,25 % d'ici 2020.

Selon l'Usine nouvelle du 25-01-2018 : « le projet de 3ème aéroport parisien a été abandonné en 2003 par le gouvernement Raffarin et, 15 ans plus tard, son absence ne nuit pas au développement économique de l'Île-de-France ». On peut en dire autant de l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (l'aéroport existant sera modernisé) et du deuxième aéroport de Toulouse.

21^e congrès de la FNAUT : Bordeaux

5-7 octobre
BORDEAUX
2018

Le 21^e congrès aura lieu à Bordeaux, du 5 au 7 octobre 2018.
Il est organisé par la FNAUT Nouvelle-Aquitaine.

Le programme comprendra :

- des visites techniques (dépôt de tram, poste de commande de la LGV, visite multimodale) le vendredi après-midi ;
- le vote d'une motion sur la politique des transports du gouvernement ;
- un débat avec des représentants de Bordeaux Métropole, du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine et du Conseil départemental de la Gironde ;
- un grand débat : « Métropoles et territoires : quelles relations ? » avec Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau ;
- l'attribution des Tickets Vert et Rouge de la FNAUT ;
- des ateliers thématiques sur l'organisation de notre fédération ;
- des visites touristiques les samedi et dimanche.

Demandez dès maintenant le dossier d'inscription :

- par e-mail : fabrice.michel@fnaut.fr
(indiquez vos nom, adresse postale et téléphone)
- par courrier (à l'aide du bulletin ci-dessous) :

FNAUT - CONGRES BORDEAUX
32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Adressez-nous dès maintenant votre point de vue pour la rédaction de la motion générale et des suggestions pour l'attribution des Tickets Vert et Rouge. Merci de votre collaboration.

Renseignements sur le congrès : Fabrice Michel - 01 43 35 35 75



**Je souhaite recevoir le dossier d'inscription au 21^e congrès de la FNAUT
Bordeaux, 5-7 octobre 2018**

A renvoyer à : FNAUT - CONGRES BORDEAUX, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Nom / Prénom : _____ Organisme : _____

Adresse complète : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Téléphone : _____ E-mail * : _____

* Indiquez votre adresse e-mail pour recevoir le dossier d'inscription dès sa parution.

Programme du congrès



■ Vendredi 5 octobre

- à partir de 9h Accueil des participants en gare de Bordeaux et installation dans les hôtels
- 14h-18h Visites techniques (sur réservation)
- Visite n°1 : dépôt de tram / visite du service partiel
- Visite n°2 : poste de commande de la LGV
- Visite n°3 : visite de Bordeaux en transports en commun
- Dîner et soirée libres

■ Samedi 6 octobre

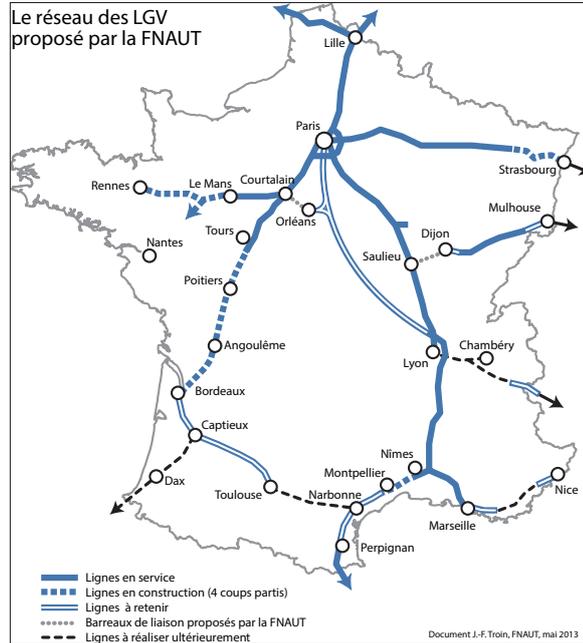
- à partir de 7h30 Accueil des participants en gare
- 9h-10h Accueil en salle du congrès, café-croissants, inscription au congrès
Pour les conjoint(e)s : visite du centre historique dans la journée
- 10h-11h Ouverture du congrès
- Bruno Gazeau, président de la FNAUT
- Alain Juppé, maire de Bordeaux
Présentation et vote du rapport de conjoncture et de la motion générale
- 11h-12h30 Débat avec les élus, animé par Benoît Lasserre, journaliste :
- Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine
- Jean-Luc Gleize, président du Conseil départemental de Gironde
- 12h30-14h00 Déjeuner organisé (inclus dans les frais d'inscription)
- 14h30-16h30 Débat - Métropoles et territoires : quelles relations ?
Animé par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, et Jean Lenoir, vice-président
- Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau
- 16h30-17h00 Pause
- 17h00-18h Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT
débat animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
- 18h30 Réception à l'Hôtel de Ville
- 19h30 Dîner de gala sur la Garonne (sur inscription)

■ Dimanche 7 octobre

- 9h00-9h30 Accueil café-croissants
- 9h30-11h30 Réunion des réseaux thématiques (au choix des participants)
+ Réunion des militants FNAUT membres des CESER
- 11h30-12h Présentation de la FNAUT Nouvelle Aquitaine (Christian Broucaret)
- 12h-12h30 Enquêtes et études de la FNAUT (Jean Lenoir et Jean Sivardière)
- 12h30-13h Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau
- 13h Déjeuner libre
- 15h Visite guidée du centre historique de Bordeaux (sur inscription)

6 - Renforcer les dessertes ferroviaires

La non-taxation du kérosène, le blocage actuel de l'extension du réseau des LGV, la dégradation des relations ferroviaires transversales, la quasi-disparition des trains de nuit et le subventionnement par l'Etat des liaisons aériennes OSP contribuent à la croissance du trafic aérien.



Les informations rassemblées en encadré montrent clairement que le rail peut absorber une partie notable du trafic aérien intérieur. L'adaptation de l'offre, parfois en reprenant des techniques du bas-côté aérien (Ouigo), a montré sa capacité à répondre à de nouveaux besoins, quand les infrastructures sont à la hauteur.

Les TGV

Il faut tout d'abord continuer à étendre le réseau des LGV radiales (Bordeaux-Toulouse/Dax, Montpellier-Perpignan, Marseille-Nice) : Nice et Toulouse sont reliées à Paris par de véritables ponts aériens.

L'exemple de la LGV Tours-Bordeaux est instructif : un trafic nouveau très important a été capté par la SNCF grâce à la réduction du temps de parcours, mais aussi grâce à la hausse des fréquences (qu'elle refusait mais qui lui a été imposée par les élus...). Un résultat d'autant plus remarquable que la part de marché du train sur la liaison Paris-Bordeaux était déjà forte.

Il s'agit de trafic induit mais aussi de trafic aérien qui se reporte sur le TGV comme c'est le cas à chaque fois que la durée du trajet ferroviaire est drastiquement réduite : le trafic de la navette Mérignac-Orly a baissé de 20 % ; l'ouverture de la LGV Berlin-Munich a provoqué un doublement du trafic sur cet axe (voir notre prochain numéro).

Mais le TGV peut aussi jouer un rôle sur les axes transversaux :

- on peut ainsi renforcer la transversale Strasbourg-Lyon en prolongeant la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Lutterbach sur 35 km puis en la reliant à la LGV Paris-Lyon, ce qui valoriserait la LGV existante.

- on peut aussi créer une transversale à grande vitesse entre Rennes/Nantes et Lyon à partir du POCL, si cette LGV est lancée pour accélérer les relations Paris-Midi suite à une saturation de la LGV Paris-Lyon (FNAUT Infos 214).

Le Premier ministre veut mieux relier Nantes aux aéroports parisiens, ce qui implique une plus forte capacité de la section saturée Nantes-Angers, la modernisation de la section Massy-Valenton au sud de Paris, bloquée depuis des années (FNAUT Infos 235), et l'amélioration de la liaison entre Massy et Orly.

On améliorerait ainsi la fiabilité des TGV diamétraux qui desservent Roissy et relient le Grand Ouest, via Rennes, Nantes, Angers et le Mans, aux axes TGV en direction de Lille, de Strasbourg, de Lyon et du Sud-est.

Les Intercités de jour et de nuit

On peut aussi développer les relations ferroviaires classiques pour offrir des alternatives à l'avion, en particulier sur les transversales reliant la façade atlantique à Lyon : Nantes-Lyon, Bordeaux-Lyon... ainsi que sur la transversale Nantes-Bordeaux, dont la médiocre réhabilitation envisagée doit être revue : la liaison de bout en bout pourrait s'effectuer en 3h30 et être empruntée par les usagers des vols Nantes-Bordeaux et une partie des 250 000 voyageurs annuels des vols Nantes-Toulouse, tout en desservant les villes du littoral. Et n'oublions pas les trains de nuit, susceptibles eux aussi de remplacer des relations aériennes, subventionnées ou non.

Un avantage important du train sur l'avion est que, sur un itinéraire donné, il peut assurer des relations sans arrêt (de point à point, comme l'avion) mais aussi desservir des localités intermédiaires et participer ainsi au désenclavement des villes moyennes, qu'elles soient situées sur des axes radiaux (Poitiers, Angoulême, Laval...) ou sur des axes transversaux.

Les relations France-Europe

Quant aux relations aériennes entre la France et ses proches voisins européens, qui se sont vigoureusement développées ces dernières années, elles peuvent elles aussi être concurrencées par le TGV et le train de nuit.

Selon une étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux réalisée en 2003 pour la FNAUT, l'avion et le TGV sont en concurrence frontale, le TGV pouvant, à l'horizon 2030, capter 36 millions de pax par an, soit la capacité d'Orly. Cette perspective supposait la réalisation du schéma directeur des LGV publié en 1992 et réalisé partiellement.

Depuis 2003, une complémentarité, qui confirme les conclusions de l'étude, s'est installée entre avion et TGV : on constate que le trafic aérien se concentre de plus en plus sur les trajets où le TGV est quasi-absent (transversales) ou peu performant (certaines radiales).

Depuis 2007, le trafic aérien transversal a augmenté de 56 %, alors que le trafic aérien radial a baissé de 4,8 %.

Les relations aériennes radiales conservent un poids prépondérant, mais la tendance s'est renforcée récemment : en mars 2018, le trafic intérieur transversal a crû de 21,4 % tandis que le trafic radial a diminué de 4,9 % à de rares exceptions près (Paris-Nice + 3,5 %).

Si l'avion rivalise difficilement avec le TGV, lorsqu'il existe, sur les grandes radiales Paris-Province, une croissance record est enregistrée sur les liaisons transversales : + 8,3 % en 2017.

Cette tendance lourde tient au dynamisme des compagnies low cost et, de plus en plus, à la médiocrité, la dégradation puis la disparition des liaisons ferroviaires transversales. Désormais, selon l'ARAFER, 80% des trains circulent sur 27% du réseau ferré.

Ainsi Nantes reste peu accessible en train depuis Toulouse. En revanche, la ligne aérienne Nantes-Toulouse était, déjà en 2016, dans le top 10 des lignes intérieures transversales, dominé par Bordeaux-Lyon (530 000 passagers, +4,6% par rapport à 2015) et Lyon-Nantes (482 000 passagers).

Conséquence : les principaux aéroports de province, portés par la création de nouvelles lignes, connaissent de nouveaux pics de fréquentation. Fin 2017, Nantes-Atlantique a passé le cap des 5 millions de voyageurs, tandis que Toulouse-Blagnac s'approche désormais des 10 millions.

Quant au TGV, sa fréquentation a fortement augmenté en 2017 : +10% en transport intérieur (110 millions de voyageurs). La clientèle de la relation directe Paris-Bordeaux a augmenté de 75 % depuis l'ouverture de la LGV SEA, celle de la relation Paris-Toulouse (en 4h09 sans arrêt et 4h18 avec arrêts à Agen et Montauban) de 100 % même, alors que la fréquence n'a pas évolué. Le trafic total Paris - Sud-Ouest a augmenté de 27 %.

La FNAUT a réaffirmé son soutien au 80 km/h

Une intervention de la FNAUT dans le débat sur le 80 km/h était naturelle : l'amélioration de la sécurité routière fait partie de ses objectifs, comme cela est précisé à l'article 2 de ses statuts.

Fin juin, à la veille de la mise en application de la décision, courageuse mais contestée, du Premier ministre, la FNAUT a donc réaffirmé son soutien à l'abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h sur les routes secondaires.

L'association 40 millions d'automobilistes, les « motards en colère », des parlementaires et le parti LR, qui ne considèrent que le « plaisir » de rouler vite, dénoncent une « brimade technocratique, liberticide et punitive ». La FNAUT, au contraire, approuve une mesure qui, comme l'affirment tous les (vrais) experts, améliorera sensiblement et rapidement la sécurité routière : l'expérience l'a démontré, toutes les mesures de réduction de la vitesse se sont traduites par des gains de sécurité.

Trop souvent, faute d'une offre de transport collectif adaptée, les habitants des zones périurbaines et rurales peuvent difficilement se passer d'une voiture pour se déplacer. Ils doivent pouvoir le faire dans de bonnes conditions de sécurité, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes.

Les « pertes de temps » seront marginales (1 minute sur 10 km) et largement compensées par les « gains de vie ». Et ce n'est pas une réduction de vitesse de 10 km/h qui va mettre en péril l'économie des zones rurales...

Rappelons que l'insécurité routière en France est une réalité inacceptable : en 2017, 3 448 tués, mais aussi 27 732 blessés hospitalisés et 3 200 handicapés à vie dont on ne parle que rarement. Or 55 % des accidents mortels et un tiers des blessures graves se produisent sur les routes secondaires.

En Suisse, la vitesse est limitée à 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes depuis 1985 : cette réglementation est acceptée par l'Automobile-Club de Suisse, qui rassemble des automobilistes « raisonnables et responsables ».

Un expert suisse, Ferdinand Chevallay, déclare : « quand je viens en France, je suis effaré par l'agressivité et les comportements irrespectueux des automobilistes envers les piétons et cyclistes ».

Le 80 km/h est une « mesure de rupture » saluée par Philippe Lauwick, président de l'Automobile Club Médical de France, qui en attend un gain de « 200 à 400 vies » par an : « cette mesure fait grincer des dents par idéologie et par obscurantisme ». Les députés Jérôme Nury (LR) et Bertrand Pancher (UDI) ont au contraire proposé de moduler la vitesse entre 80 et 100 km/h selon l'état de la route : une bonne méthode pour que l'automobiliste n'y comprenne rien, continue à foncer et à provoquer des accidents...

Une comparaison déplacée

Des « arguments » inattendus ont été développés par les opposants au 80 km/h, par exemple : « il faut en priorité lutter contre les accidents domestiques, responsables de 20 000 décès par an ».

La comparaison accidents de la route/ac-cidents domestiques a peu de sens : les uns arrivent dans un espace public qu'il est indispensable de réglementer afin d'en protéger tous les usagers ; les autres arrivent dans des espaces privés dont il est également nécessaire d'optimiser la sécurité (normes électriques...) mais, sauf en cas d'incendie, ils ne mettent en danger que ceux qui commettent des imprudences.

Les accidents de la route étant plus nombreux que les accidents de trains, on pourrait aussi ne plus se préoccuper de la sécurité ferroviaire...

80 km/h et environnement

Selon le cabinet EcoAct, la diminution de la vitesse des véhicules légers de 90 à 80 km/h (les camions ne sont pas concernés) permettra de réduire d'environ 9g/km les émissions de CO₂, d'environ 0,03 à 0,05g/km les émissions de NO_x et d'environ 0,001 à 0,002 g/km les émissions de particules fines.

Or, selon une étude menée par le SETRA (Service d'Études sur les Transports et les Routes), le 80 km/h impactera 180 milliards de véhicules.km (en 2016, 600 milliards de km ont été parcourus par l'ensemble des véhicules sur les réseaux routier et autoroutier). EcoAct en déduit les économies attendues du 80 km/h :

- 1 million de tonnes de CO₂ ;
- 5 à 9 millions de kg de NO_x ;
- 0,2 à 0,4 million de kg de particules.

La quantité d'émissions de CO₂ évitées par cette mesure correspond à 100 000 tours de la Terre en voiture ou encore 600 000 allers-retours Paris-New-York en avion, soit environ 1 % des émissions liées au trafic routier.

L'économie réalisée par un ménage roulant 20 000 km/an, soit 6 000 km sur les routes secondaires, sera d'environ 20 litres de carburant soit 30 € (le gouvernement cite une économie plus forte, 120 € par voiture) ou environ 8 € en achat de pétrole (FNAUT Infos 260). L'adoption du 80 km/h permettra donc d'économiser environ 200 millions € sur nos importations de pétrole importé, ce qui réduira d'autant le déficit de notre balance commerciale.

Brèves

Bêtisier

Anthony Bellanger, chroniqueur à France Inter (10 avril 2018) : « il ne restera, dans moins d'un siècle, que quelques mètres dans les métropoles et une dizaine de LGV qu'on aura conservées avec le même soin qu'on a mis à garder les vieux Orient-Express ; les gares de triage auront cicatrisé ». Et que reste-t-il de ce verbiage prétentieux ?

Le 80 km/h et les politiques

Reprenant mot pour mot les arguments de l'association 40 millions d'automobilistes, **Les Républicains** ont lancé une campagne nationale contre le 80 km/h mais aussi la hausse des taxes sur les carburants routiers. Un kit a été transmis à chaque fédération locale, comprenant des autocollants avec le symbole 80km/h barré, des tracts portant la mention « Stop à l'acharnement contre les automobilistes ». Selon LR, « un commercial parcourant 250 km par jour verrait son temps de travail annuel augmenter de 2,5 semaines par an ».

Benoît Simian, député LREM de Gironde, s'est opposé, en termes plus brutaux, au 80 km/h : « il faut cesser d'emmerder les Français » (*sic*). D'autres députés de la majorité, le ministre de l'Intérieur Gérard Collomb et le ministre de la Cohésion des territoires Jacques Mézard ont critiqué le 80 km/h, de même que divers députés et sénateurs de gauche et les maires PS de Guéret et Aubusson.

Vitesse et pétrole

Imposée en 2011 par le **gouvernement espagnol** pour contrer la hausse du prix du pétrole, mais vite abandonnée sous la pression des automobilistes qui, pourtant, faisaient des économies, la baisse de 10 km/h de la vitesse autorisée sur les autoroutes avait permis de réduire de 8% la consommation de carburant et de 450 millions d'euros les importations annuelles de pétrole.

Obsession autoroutière

Alain Carignon, ancien maire RPR de Grenoble, veut transformer la ville en village-jardin en y limitant fortement l'usage de la voiture. Pour y parvenir, il propose de dévier le trafic de transit nord-sud en creusant une autoroute de 15 km en tunnel dans la falaise du Vercors, c'est-à-dire de ressusciter la « tangentielle Nord Sud » imaginée il y a 40 ans pour compléter l'autoroute Grenoble-Sisteron et dévier ainsi par Grenoble le trafic européen de la vallée du Rhône. Mais pas un mot sur le coût et le financement de ce projet archaïque.

Ancien promoteur de l'A49 Grenoble-Valence et de la rocade nord de Grenoble (finalement abandonnée), l'ancien maire est aussi favorable à l'élargissement de l'A480 nord-sud.

Grèves dans les transports publics : le rôle de la FNAUT

Une association d'usagers ne peut être marquée politiquement, à droite ou à gauche, si elle veut disposer d'une certaine influence auprès des décideurs politiques. Si la FNAUT a été reçue récemment, à deux reprises, par le Premier ministre et écoutée attentivement, c'est parce que sa réflexion, originale, est strictement indépendante de celle des partis et des syndicats.

Le rôle premier d'une association d'usagers est... de défendre les usagers, occasionnels ou réguliers. C'est la raison pour laquelle la FNAUT a dénoncé la pénalisation des usagers par une grève dont les modalités ont été choisies par les syndicats (ils l'ont reconnu explicitement) pour gêner les voyageurs au maximum et peser ainsi sur le gouvernement.

Et quand la FNAUT a demandé aux syndicats d'accepter un « service minimum librement consenti » (au moins quelques trains sur chaque ligne aux heures de pointe), ils ont refusé catégoriquement (la CGT) ou n'ont même pas réagi (UNSA, CFTD et Sud Rail).

Le deuxième rôle de la FNAUT est de défendre les transports publics. C'est ce qui l'a amenée à souligner les effets pervers de la grève à moyen terme : une partie des usagers s'est habituée à d'autres modes de transport et se détournera du train (depuis la grève de 1995, le covoiturage est devenu un sérieux concurrent du train, au même titre que l'autocar Macron).

De même, l'expérience montre que quand un chargeur doit se tourner vers la route, c'est le plus souvent de manière définitive. La grève aura pour conséquence un surcroît de camions sur les routes et moins de recettes pour Fret SNCF ; elle a saboté par avance le (très timide) plan de relance du fret lancé par la ministre des Transports.

Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de défendre les salariés des entreprises de transport : c'est celui des syndicats. Rappelons que la FNAUT ne s'est pas prononcée sur le statut des cheminots, un problème secondaire à vrai dire : l'essentiel des surcoûts de production de la SNCF est dû à la réglementation du travail (horaires de travail, absence de polyvalence des agents, sous-utilisation du matériel roulant).

Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de relayer des choix politiques : c'est celui des partis politiques. Conformément à ses statuts, la FNAUT n'intervient que dans le secteur des transports, elle n'a pas vocation à s'inscrire « dans une lutte globale contre un modèle de société » ou, inversement, à promouvoir une politique « libérale ».

L'indemnisation des usagers suite aux grèves SNCF

Dans toutes les régions françaises, les mesures de dédommagement décidées suite aux grèves SNCF donnent lieu à des contestations (ces mesures sont décidées par SNCF Mobilités et par les Régions, sans la moindre coordination à l'échelle nationale). C'est particulièrement le cas en Ile-de-France et en Auvergne-Rhône-Alpes, où les associations régionales de la FNAUT ont réagi énergiquement.

En Ile-de-France

La FNAUT Ile-de-France apprécie les mesures de dédommagement mais reste insatisfaite ; elle regrette :

- que les mesures complémentaires pour le mois de juin et pour les lignes les plus touchées ne soient toujours pas connues au 10 juillet ;

- que les démarches de dédommagement des usagers franciliens soient aussi complexes. L'association demande, pour les dédommagements à venir, que ceux-ci soient automatisés.

La SNCF a engagé sa mesure de dédommagement de 50 % des abonnements transports annoncée pour la période de grève d'avril-mai. Cependant, rien n'a encore été annoncé pour le mois de juin ni pour les lignes les plus touchées pour lesquelles la présidente de la Région, Valérie Pécresse, s'est engagée à un geste supplémentaire. L'AUT espère vivement que cette décision ne nécessitera pas de nouvelles démarches pour les usagers.

Le dédommagement est basé en premier lieu sur le domicile de l'abonné. Il exclut les abonnés Navigo hebdomadaire. De plus, de nombreux cas de refus de dédommagement injustifiés ont été signalés à l'AUT. De trop nombreux usagers doivent faire une réclamation par internet, notamment ceux dont le lieu de travail est proche d'une ligne impactée par la grève.

En outre, la démarche à suivre pour obtenir un dédommagement, exclusivement par internet et sur un temps limité d'un mois, écarte les abonnés non connectés qui auront plus de difficultés à demander leur dédommagement. Entre le peu d'information constatée en gare et une période réduite qui déborde sur les vacances scolaires, tout contribue à réduire le nombre des dédommagements qu'obtiendront les usagers.

Après trois mois de « galère » dans les transports du quotidien, c'est une nouvelle « galère » qui attend l'utilisateur pour devoir justifier l'utilisation de son abonnement transport.

A l'heure du « big data » où les abonnés, en grande majorité, déclarent leur adresse de domicile pour disposer de leur passe, le dédommagement devrait être automatiquement proposé. On peut d'ailleurs noter que c'est ce qui a été décidé pour les abonnés annuels du RER B dans le cadre du dédommagement RATP suite à la coupure du trafic entre Gif et Saint-Rémy.

En Auvergne-Rhône-Alpes

La réaction de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes est analogue.

Après cette période de trois mois de grèves si difficile pour les usagers, l'association fait un double constat.

La situation n'est toujours pas revenue à la normale : des trains sont encore supprimés. La SNCF le reconnaît, elle affirme que « des retards de maintenance accumulés depuis trois mois entraînant des indisponibilités de matériels, la circulation des trains sera partiellement adaptée. Chaque jour, à partir de 16h00, retrouvez les programmes de circulation ».

En fait chaque jour 44 fiches horaires sont modifiées et nous ne pouvons savoir que la veille à 16h si nous aurons un train ou pas.

Cette situation est inadmissible. Notre association demande à la SNCF d'afficher les plans de transport au minimum 24h avant leur application comme la loi l'y oblige.

D'autre part, les dédommagements pour les mois d'avril et de mai sont complexes à obtenir et l'information les concernant reste confidentielle.

Pour les abonnés, la SNCF a engagé sa mesure de dédommagement de 50 % des abonnements annoncée pour la période de grèves d'avril-mai. Pour les abonnés annuels le dédommagement est automatisé. Mais pour les abonnés mensuels, la démarche se fait exclusivement par internet, sur un temps limité d'un mois, elle écarte donc les abonnés non connectés. Entre le peu d'information constatée en gare, l'information cachée sur le site TER et une période réduite qui déborde sur les vacances scolaires, tout est fait pour réduire le nombre de dédommagements.

Nous demandons à la SNCF de prolonger la période au-delà du 15 juillet et de donner la possibilité de se faire rembourser au guichet.

De plus, aucune mesure de dédommagement n'a encore été annoncée pour les grèves du mois de juin et pour les lignes les plus touchées, à l'inverse des décisions d'autres Régions.

Comme nous lui avons déjà demandé à deux reprises, la Région Auvergne-Rhône-Alpes doit faire pression sur la SNCF pour que les abonnés soient correctement remboursés. Il serait incompréhensible que seule la Région touche des compensations pour les trains qui n'ont pas circulé, et que les usagers soient oubliés...

La FNAUT dénonce la régression de l'offre ferroviaire et la stratégie décliniste de SNCF Mobilités

Depuis plusieurs années, SNCF Mobilités pratique une politique malthusienne d'abandon de l'offre ferroviaire. Les Pouvoirs publics, comme la nouvelle loi (« pacte ferroviaire ») les y obligent, doivent mettre un coup d'arrêt à cette politique qui est devenue peu à peu catastrophique et dont les conséquences s'ajoutent à celles de la grève et des incidents d'exploitation.

C'est toute l'offre ferroviaire qui est concernée

La régression observée à chaque changement annuel de service concerne toutes les activités ferroviaires :

- les fermetures de lignes ou menaces de fermeture se multiplient dans toutes les régions françaises (Saint-Claude - Oyonnax, Abbeville-Le Tréport, Morlaix-Roscoff, Grenoble-Gap...);
- des gares et haltes sont fermées (Normandie, Pays de la Loire...);
- des points de vente sont supprimés ou leurs horaires d'ouverture réduits, sans qu'une solution alternative acceptable soit proposée ou même étudiée;
- des trains TER sont transférés sur autocar (par exemple entre Briançon et Gap) ou supprimés, souvent en accord avec les Régions concernées;
- les trains se raréfient sur les axes Intercités transversaux;
- des liaisons TGV (Lorraine-Côte d'Azur, Strasbourg-Marseille via Lons-le-Saunier) sont menacées, des trains de nuit (Paris-Nice) et des services auto/train sont abandonnés;
- la vente des billets à bord des trains est surtaxée; l'exploitant incite toujours à la réservation obligatoire dans les trains Intercités;
- la commercialisation par voie numérique est déficiente et ignore toute une partie de la clientèle (30 % selon une étude de Keolis, filiale de la SNCF).

Une absence totale de concertation préalable

SNCF Mobilités impose ses décisions de manière discrète, progressive mais unilatérale, en profitant souvent de la dégradation des voies pour se justifier, sans souci de leurs conséquences pour les voyageurs, sans la moindre concertation avec les associations d'usagers, les collectivités territoriales et les syndicats de cheminots.

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°266
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
 Av de la Plage - 86240 Ligugé

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

Une stratégie à courte vue

Le rail est une technique à rendement croissant : les voies ferrées et le matériel roulant doivent donc être utilisés le plus intensément possible afin de minimiser le coût du voyageur.km. La fréquence des services est un élément essentiel d'attraction du voyageur.

Seul en Europe, le réseau ferroviaire français perd des parts de marché. La contraction de l'offre ferroviaire ne fait donc qu'accuser les difficultés financières de SNCF Mobilités, les baisses de recettes étant toujours supérieures aux baisses attendues des coûts. Elle contredit brutalement l'intention de SNCF Mobilités de reconquérir la clientèle après une grève prolongée qui a été l'occasion, pour de nombreux voyageurs, d'expérimenter d'autres modes de déplacement que le train.

L'Etat et SNCF Réseau font des efforts pour pérenniser le transport ferroviaire : SNCF Mobilités doit à son tour adopter une stratégie de développement (OUIGO concentre dangereusement l'offre low cost sur quelques itinéraires radiaux), et non élargir ses offres routières (Ouibus, ID-Vroom, IDCab) concurrentes du train et lourdement déficitaires.

Une stratégie contradictoire avec le pacte ferroviaire

La FNAUT s'étonne que, face à la réforme ferroviaire ambitieuse qui vient d'être adoptée par le Parlement et qui veut promouvoir et développer l'utilisation du chemin de fer, SNCF Mobilités s'engage dans une voie rigoureusement inverse, contraire aux intérêts des voyageurs, à l'aménagement du territoire et à la concrétisation d'une mobilité durable.

La FNAUT demande donc :

- aux Régions de s'opposer fermement à la politique régressive de SNCF Mobilités;
- à l'Etat d'affirmer sa mission d'autorité organisatrice des services nationaux et d'exiger de SNCF Mobilités qu'elle recentre ses activités sur le rail et applique la nouvelle loi en publiant rapidement le schéma national des services de transport et en proposant, si nécessaire, des conventionnements dans le cas de relations TGV jugées insuffisamment rentables. Le schéma national doit être soumis au Parlement, comme l'exigeait déjà la loi du 4 août 2014. Une volonté de développement du rail exprimée par l'Etat offrirait une issue au conflit social actuel.

Les rapports Duron et Spinetta

Comme les précédents gouvernements, ces rapports restent dans l'analyse du seul secteur ferroviaire, sans vision globale des différents modes de transport, sans intégrer l'aménagement du territoire et l'environnement.

Combien coûte à la collectivité le transport routier ? Combien faudrait-il investir dans les élargissements de routes, combien d'hectares à bétonner ? Quel impact sur le climat, la balance des paiements ? C'est la priorité au court terme - priorité à la réduction des dépenses - sans projet de long terme visant la sobriété énergétique ou un impact réduit du transport sur nos budgets publics et privés.

C'est l'approfondissement d'un territoire à deux vitesses. Pour les métropoles : avion, TGV, RER. Pour les territoires : voiture et car Macron.

C'est aussi l'abandon de l'Etat face au lobby routier : la taxe camion est oubliée, alors que plusieurs Régions voudraient la relancer.

C'est la priorité au jetable (la voiture roulant peu et à renouveler tous les 10 ans) sur le durable (matériel ferroviaire utilisé intensément et durant 40 ans).

En ne parlant que du TGV et du périurbain, on oublie le créneau intermédiaire du train Intercités de jour et de nuit qui, avec un bon gestionnaire, exigerait peu de subventions. L'Etat doit définir un réseau structurant et maillé, assurer sa modernisation et favoriser son usage.

C'est une planification globale qui est nécessaire et attendue du macronisme qui se targue de faire du neuf.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Autoroute ferroviaire et maritime

VIIA, filiale de la SNCF, exploite plusieurs autoroutes ferroviaires dont, depuis mars 2016, la VIIA Britannica Le Boulou-Calais, « qui permet de desservir directement le Royaume-Uni par ferry via le premier service Ro-Ro Rail en Europe ».

Or VIIA déplore le manque de capacités maritimes à Calais pour acheminer les semi-remorques et containers de ou vers le Royaume-Uni : « nous vendons des trajets train + bateau, mais nous dépendons de la capacité des bateaux à transporter des remorques non accompagnées, entre 2 et 4 par jour. Quand nous arrivons avec un train, nous en avons 20 à 25... ».

Mais pourquoi donc un transporteur ferroviaire préfère-t-il une rupture de charge coûteuse entre train et bateau à un acheminement intégralement ferroviaire alors qu'il prétend « desservir directement le Royaume-Uni » ? Un terminal de l'autoroute ferroviaire à Folkestone n'était-il pas plus judicieux ?