



Commission « TET d'avenir »

Audition de France Nature Environnement, le 17 février 2015

Contacts :

Membres du réseau transports et mobilité durables de FNE

Anne-Lassman-Trappier : 06 04 07 81 63 / cristallin74@free.fr

Raymond Lang : 06 11 23 38 64 / raymlang@gmail.com

Préambule

- FNE est très attachée aux trains d'équilibre du territoire et rappelle leur caractère essentiel dans l'offre de mobilité. Les TET doivent être un **véritable maillon de la chaîne des transports** en France, comme cela peut être le cas chez nos voisins européens.
- FNE est également très attachée à la notion de **service public** et de mobilité pour tous, y compris les 17% de foyers français sans voiture. L'Etat doit jouer pleinement son rôle de stratégie dans ce domaine.
- Le ferroviaire est un mode vertueux de par ses **faibles émissions** polluantes et de gaz à effet de serre. Il représente, par son intérêt sanitaire et environnemental, un mode de transport d'intérêt général pour la société.

Raisons de la chute importante de leur trafic depuis de nombreuses années ?

- **Baisse régulière de la qualité de service** : ponctualité, temps de parcours, réduction de l'offre, matériel roulant peu attractif, voire obsolète.
- **Concurrence inéquitable des modes routier et aérien** (particulièrement Low Cost), souvent moins chers pour l'utilisateur, car les coûts externes sont à la charge de la collectivité. Fort développement du réseau routier surtout sous la forme autoroutière et parfois accessible sans péage sur des relations en concurrence avec des TET.
- **Manque de soutien de la part de l'Autorité Organisatrice (AO)** et désintérêt de l'opérateur pour l'offre TET.

Comment redresser et moderniser cette offre, renforcer son attractivité ?

1. FNE est favorable au lancement d'une étude pour **définir les besoins** actuels de desserte et de services, ainsi que l'articulation à trouver avec les autres offres ferroviaires.
2. Mettre en place l'offre TET avec une **implication plus forte de l'Autorité Organisatrice** (Etat stratège et financeur) et un contrat strict et contraignant, entre l'AO et l'opérateur, où les **deux parties seront tenues de respecter leurs**

- engagements.** L'Etat doit définir, en coopération avec les autres partenaires, les services à réaliser, la tarification à appliquer et les compensations à verser à l'opérateur pour la réalisation d'un service public pour le compte de l'Etat.
3. **Améliorer le service**, en particulier la ponctualité, le matériel roulant et les offres à bord (Wi-Fi, restauration, sanitaires,...). La notion de confort doit faire partie de l'offre de service : les usagers ayant comme référence le confort du transport routier qui a beaucoup évolué.
 4. Prévoir une **articulation optimale avec les autres offres ferroviaires** (RER, TER, TGV) et les autres modes de transports (transports urbains, autopartage, taxis). Certains TET devront proposer des liaisons directes longues, d'autres, plus courtes, pourront desservir davantage de gares et proposer une desserte plus fine du territoire. Afin de ne pas amputer le trafic longue distance, proposer certaines liaisons quotidiennes directes, afin d'éviter de renforcer l'attrait de l'avion, mode fortement émetteur de CO₂, de polluants atmosphériques et de bruit.
 5. Une attention particulière doit être portée aux **liaisons transversales**, outil d'une politique d'aménagement équitable du territoire. C'est le cas de la liaison Lyon-Bordeaux, très pertinente pour la desserte du massif central et les liaisons entre le sud-est et le sud-ouest du territoire sans faire un long et coûteux détour par Paris en TGV. Le maintien de relations telles que Nice-Bordeaux, Marseille-Nantes sur la grande transversale sud s'impose.
 6. La norme de vitesse des TET devrait être de **rouler au minimum à 160 km/h** partout où la topographie le permet et de maintenir les sections à 200 km/h là où elles ont été établies, voire de les étendre là où elles sont faciles à réaliser et où la demande le justifie afin de permettre au mode ferroviaire de mieux rivaliser avec les performances que permet le réseau autoroutier ou celles de l'avion.
 7. Les **longues périodes de travaux** de voies ne doivent pas servir de prétexte à la suppression définitive des dessertes, notamment pour les trains de nuit. On est droit de se poser la question de l'intérêt de réaliser des travaux d'infrastructures si l'objectif est de supprimer des trafics !
 8. Vers une **politique générale des transports plus équitable entre les modes** :
 - Faire supporter à chaque mode de transport ses coûts véritables (usage, pollution de l'air, émissions climatiques, congestion, accidents). Ceci peut se faire en internalisant les coûts externes, ou en valorisant les externalités positives du ferroviaire. Le coût sanitaire de la seule pollution d'air est estimé à 20 à 30 milliards d'euros, par le ministère de l'écologie (2012).
 - Supprimer la dérogation de taxe accordée au kérosène sur les vols intérieurs.
 - Revenir rapidement à une TVA à 5% sur les transports collectifs après les hausses successives qui l'ont porté à 10% en 2014.
 - Définir une taxation des carburants qui tienne compte de leurs effets respectifs sur la santé publique et le changement climatique, afin d'inciter à la réduction de l'usage des plus polluants quel que soit le mode de transport. Le diesel dont les produits de la combustion sont particulièrement néfastes pour la santé humaine ne doit plus être sous-taxé mais surtaxé.



Quelles sources de financement ?

1. Dans le cadre du transfert de certaines liaisons TET vers le TER, un accompagnement financier est nécessaire. Il pourrait être réalisé par l'augmentation de la **part régionale variable de la TICPE**, qui devra être dé plafonnée. Une augmentation de seulement 1 ou 2 centimes permettrait un financement substantiel de ce transfert. Ces recettes doivent pouvoir être utilisées pour l'offre en transports ferroviaires des régions et pas uniquement pour le financement de projets d'infrastructures, tel que le prévoit le dispositif actuel¹. Profiter des périodes de baisse du prix du pétrole pour mettre en place cette fiscalité.
2. Mettre en place les conditions permettant d'augmenter la **Taxe d'Aménagement du Territoire**, appliquée aux sociétés concessionnaires d'autoroute, sans augmentation des tarifs des péages autoroutiers.

Alerte : ne pas aggraver la situation des TET et du ferroviaire

- Renoncer à la relance d'un nouveau plan autoroutier, (3,2 milliards d'€).
- Réglementer la libéralisation des services d'autocars interrégionaux, afin de permettre une complémentarité entre les modes de transport, en intégrant leurs effets externes.

Faut-il augmenter le prix des billets ?

Une augmentation pure et simple des tarifs serait mal perçue en France et risque de nuire à l'image du service public ferroviaire. Par contre :

- FNE n'est pas défavorable à la **révision « sociale » des tarifications**, en fonction de critères de revenus. Un effort particulier doit être fait envers les jeunes, pour qu'ils goûtent au service ferroviaire et deviennent les clients réguliers de demain.
- L'Etat stratège national et AO devrait s'inspirer pour la tarification TET de certaines **expériences régionales** qui ont facilité l'accès aux TER de groupes sociaux au pouvoir d'achat réduit (apprentis, étudiants, chômeurs,...) afin de faciliter l'accès des TET à ces catégories sociales et les habituer au choix des transports collectifs.

¹ Depuis le 1er janvier 2007, les régions peuvent décider d'une fraction de TICPE à appliquer dans leur ressort territorial dans la limite de 1,77 €/hl pour les supercarburants et de 1,15 €/hl pour le gazole. En outre, depuis 2011, les conseils régionaux et l'Assemblée de Corse peuvent majorer la TICPE applicable aux carburants vendus sur leur territoire dans la limite de 0,73 €/hl pour les supercarburants et de 1,35 €/hl pour le gazole afin d'assurer le financement de grands projets d'infrastructures de transports alternatifs à la route ou de programmes destinés à améliorer les transports en Ile-de-France.

Transfert de certaines liaisons ferroviaires vers la route ?

1. Les critères à retenir pour la décision ne doivent pas se limiter au seul aspect comptable, mais **intégrer de façon claire et explicite les externalités** de chacun des modes, à l'aide d'indicateurs déterminés et à la disposition de tous les décisionnaires. Un indicateur multicritère pourrait être défini pour chaque mode de transport, prenant en compte les bénéfices et charges liés à ce mode, pour l'ensemble de la société : coût de l'entretien des infrastructures, des dépenses de santé liées à la pollution de l'air, du réchauffement climatique, de la congestion et des accidents. Avec un tel indicateur, il sera ensuite possible de définir plus précisément quel mode mettre en place pour chaque liaison.
2. Le transport ferroviaire est un processus global dont on ne peut pas couper des petits bouts sans **risque de mettre en péril l'ensemble du système**. Partout où le transport ferroviaire a sa pertinence pour le bien-être de la collectivité il doit être maintenu.
3. Toute suppression de desserte ou transfert vers l'autocar conduit à un **report des frais fixes** sur les dessertes restantes donc à une augmentation des péages et constitue une double peine pour les services ferroviaires. La réflexion devrait être menée en terme de service global et non pas au coup par coup qui est un processus autodestructeur pour le ferroviaire.
4. **30% des passagers** choisissent de voyager autrement lorsqu'un train est basculé sur un autocar.
5. Avant de réaliser ce type transfert il faut s'assurer que la faiblesse de la demande n'est par le résultat de la mise en place d'une relation aérienne largement subventionnée par les collectivités. **Remettre en cause cette aide publique** en faveur du mode de transport le plus pénalisant pour l'air et le climat.
6. En cas de substitution d'un train par un autocar, celui-ci devra s'acquitter de toutes les **redevances et droit d'usage des gares desservies**. L'exonération actuelle favorise davantage encore le transfert vers la route.
7. En cas de substitution d'un train par un autocar, privilégier les **motorisations moins émettrices de polluants et GES**, ex gaz naturel, hybride...
8. La réforme territoriale qui élargit le champ géographique des régions doit permettre d'engager une réflexion pour le transfert d'un certain nombre de TET vers le TER (avec l'accompagnement financier nécessaire). Pour éviter que des déserts ferroviaires se créent aux limites des régions un principe pourrait être érigé incitant **deux régions limitrophes à conventionner conjointement** les trains circulant sur les deux régions sous l'appellation TER. S'inspirer des trains Interloire entre Nantes et Orléans qui est un bon exemple de desserte entre deux métropoles régionales (rapidité, matériel confortable, bonne articulation avec les dessertes ferroviaires locales). Le concept et l'appellation TET seraient réservés aux trains assurant des parcours sur trois régions minimum. Cela répondrait en partie à la critique formulée par la Cour des comptes d'un enchevêtrement complexe et peu logique.



Les lignes de nuit jouent-elles un rôle particulier ?

Certaines relations de nuit sont essentielles pour soutenir la desserte et l'activité économique d'un territoire, elles doivent être maintenues, c'est le cas en particulier de la relation Paris-Briançon. Ce train est le seul lien direct entre les Hautes-Alpes et Paris et contribue très concrètement au développement économique et touristique du briançonnais. L'offre vers les Alpes du Nord, en période touristique, reste prisée malgré une dégradation sensible de la qualité de service et mérite d'être maintenue. Les liaisons de nuit vers le grand Sud-Ouest de la France sont également importantes, car cette grande région souffre d'un déficit d'offres performantes de transport ferroviaire de jour et une desserte ferroviaire de nuit de qualité devrait être en mesure de trouver une clientèle.

Le maintien de ces offres n'a de sens qu'avec :

- une amélioration du service, (régularité, ponctualité, qualité des services à bord,...),
- un renouvellement du matériel roulant, avec une modulation possible de l'usage du matériel roulant nouveau en train de nuit / train de jour,
- une adaptation fine au caractère saisonnier de la demande.

Il appartient à l'AO et à l'opérateur **d'analyser au cas par cas** les conditions dans lesquelles ces offres doivent être produites pour rester attractives. Une fois les conditions arrêtées dans le contrat, les parties doivent faire connaître publiquement leurs engagements et s'y tenir.