

Conférence de presse – 6/09/2018

## **Mobilités : un été difficile pour les usagers, des faits contrariants, les réponses du gouvernement**

par Bruno Gazeau, président de la FNAUT

### **1. Un été difficile pour les usagers et pour les mobilités anciennes et nouvelles**

#### **1.1 Des menaces de nouvelles grèves**

Après les grèves répétitives, longues et pénibles pour les usagers, l'été s'achève sur des menaces de reprise de ces mouvements, non conclus ou mal conclus à la SNCF et Air France. Les négociations sociales doivent désormais se dérouler au sein des branches et entreprises, entreprises au sein desquelles le pacte social est à reconstruire sur la base d'un dialogue difficile entre direction et organisations sociales.

Dans l'aérien, on ne compte pas les vols low-cost supprimés et on souligne les difficultés des voyageurs à être dédommagés.

#### **1.2. Les pannes se multiplient et se diversifient**

Prenant de nouvelles formes, au-delà de la vétusté, à la SNCF et à la RATP, elles soulignent le peu de robustesse des systèmes. Si celle-ci est désormais prise en compte très sérieusement au sein des entreprises, la réflexion doit s'élargir aux prestataires et fournisseurs. Si l'information voyageurs s'est améliorée un an après la panne de Montparnasse, les longs incidents électriques de la SNCF et ceux de la ligne 1 de la RATP soulignent à quel point l'information voyageurs est un chantier de longue haleine, voire permanent, justifiant une filière professionnelle en soi.

La canicule, désormais récurrente, s'impose comme une variable des processus industriels et de services, à prendre en compte dans les cahiers des charges des matériels.

#### **1.3. Les nouvelles mobilités toussent et tardent à faire leurs preuves**

Symbole de ces nouvelles mobilités, Velib se révèle un échec retentissant et Smoovengo peine à stabiliser et à fiabiliser le système électrique et digital de ses stations. Les nouveaux entrants, adeptes du free floating, se retirent ou peinent à convaincre de la qualité de leur modèle économique et de leur civisme. Autolib s'est arrêté le 31 juillet sur

un déficit colossal et des procédures judiciaires. Les nouveaux candidats ne révèlent pas le niveau de leurs exigences auprès de la Ville de Paris pour rendre leur système économique crédible.

#### **1.4. Les procédures de dédommagement sont insuffisantes et trop complexes**

Pour toutes ces difficultés, les dédommagements ne sont pas automatiques le plus souvent, restent insuffisants quand ils existent, les procédures de dédommagements sont complexes et dissuasives. Le système de médiation reste peu connu, beaucoup d'entreprises n'y adhèrent pas et, quand elles y adhèrent, le promeuvent peu.

## **2. Les réponses du gouvernement**

### **2.1 Une synthèse difficile ou impossible d'Assises en "silos"**

Les Assises ont préparé les projets de dispositions législatives. La FNAUT a alors salué ce grand débat sur les mobilités. Elle a cependant regretté le découpage en "silos" avec des débats distincts pour l'aérien, le ferroviaire, les nouvelles mobilités, le fret, la programmation financière des infrastructures (commission Duron). Les Assises se sont peu à peu centrées sur les nouvelles mobilités même si la ministre et son cabinet se sont attachés à recompléter les items de la loi. Ils n'ont pas pour autant précisé qui opérerait la synthèse et comment s'opéraient les arbitrages... Sans doute dans le secret des réunions interministérielles ou dans les bureaux de Bercy.

### **2.2. La contribution du secteur transports à la lutte contre le réchauffement climatique et à la transition énergétique est insuffisante**

Trois ans après la loi sur la transition énergétique, l'occasion était donnée de faire un bilan pour se positionner sur la trajectoire fixée par le ministre Nicolas Hulot pour disposer notamment d'un parc propre en 2050. Les ONG ont présenté lors de leur conférence de presse du 23 mai 2018 (interventions de P.Canfin, M. Juillard, B.Gazeau, A. Pulvar) leurs analyses et leurs propositions pour un projet de loi d'avenir pour les transports. Elles ont souligné par communiqué de presse la difficulté pour la France à tenir les engagements et les objectifs, qu'elles proposent par ailleurs à la Communauté Européenne de prendre pour le climat.

La démission de Nicolas Hulot ne modifie en rien ce constat : aucun des gouvernements successifs et aussi le gouvernement Macron n'ont mis le transport et la mobilité (qui contribue pour 40 % aux émissions) au cœur de la stratégie de transformation énergétique. Les associations de transport ne siègent pas au CMTE.

Pas davantage ont-ils affirmé que les transferts modaux vers les modes de transport durables et doux, ainsi que les évolutions comportementales qui les accompagnent sont les outils indispensables de cette transition énergétique.

## **2.3 Un pacte ferroviaire positif, en rupture avec les pratiques antérieures, visant le développement et l'assainissement du ferroviaire mais des zones d'ombre**

### **2.3.1 L'adaptation de l'offre est cruciale pour les usagers**

La FNAUT est intervenue très activement dans les débats parlementaires (pas moins de 6 auditions au Sénat) pour proposer et soutenir les dispositions sur la consultation et la représentation des usagers, sur le schéma à 5 ans des liaisons d'intérêt national (TGV et Intercités) à présenter d'urgence au Parlement, et sur les conditions d'évolution de ce schéma.

C'est maintenant que le Gouvernement et le Parlement doivent prendre leurs responsabilités et que les usagers vont savoir si la réforme est un succès en maintenant les dessertes d'aménagement du territoire ou un échec si on laisse dégrader de façon importante les relations province-province, paradoxalement les plus porteuses de développement dans l'aérien, ou en se contentant de concentrer l'offre sur les relations les mieux desservies.

### **2.3.2 Les financements doivent être clarifiés.**

La FNAUT a approuvé beaucoup des dispositions du Pacte Ferroviaire, en particulier celles relatives à l'ouverture à la concurrence, à la reprise des 2/3 de la dette, aux 3,2 milliards d'investissement de régénération du réseau (même si, selon elle, il manque 1 milliard correspondant à la régénération des réseaux régionaux), au rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau.

Elle approuve le choix d'organiser des débats régionaux sur les " petites lignes" ou réseaux régionaux mais s'inquiète du devenir de lignes très diverses. L'Etat ayant annoncé qu'aucun transfert du RFN n'était prévu, elle s'étonne du manque d'enthousiasme de celui-ci au vu des crédits inscrits dans les CPER, trop limités, à l'engagement lent et tardif. Elle rappelle que les CPER, antérieurs à la négociation du contrat de performance de SNCF Réseau, n'ont pu intégrer le fait que Réseau désormais se concentrait sur les lignes UIC 1 à 6, renvoyant de ce fait aux CPER la prise en compte des besoins de financement des lignes UIC 7 à 9 (cf. communiqué de presse FNAUT).

### **2.3.3 Dans la continuité de la loi du 4 août 2014, le nouveau pacte ferroviaire doit être immédiatement appliqué.**

La loi du 27 juin 2018 conforte le rôle de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national. En particulier, la ministre des Transports, affirmant l'importance de l'équité entre les territoires, s'est engagée à maintenir par péréquation financière, comme dans l'aérien, la desserte des villes moyennes par des TGV sans correspondance.

Alors que l'Etat et SNCF Réseau s'impliquent fortement pour maîtriser les coûts et améliorer le principe des péages pour atteindre cet objectif, SNCF Mobilités, au contraire, envisage d'accélérer des suppressions avec des motifs irrecevables traduisant des contre vérités historiques : les TGV doivent être remplacés par des TER, ils desservent trop de gares, ils circulent trop hors lignes à grande vitesse, ou pour cause de travaux (le « justificatif classique » pour supprimer des trains depuis 10 ans)...

Parmi les projets de SNCF Mobilités, on peut citer :

- la suppression des dessertes TGV Metz-Nice, Strasbourg-Marseille via Lons le Saunier et Bourg-en-Bresse (ces trains ont remplacé des trains Corail) ;
- des réductions de fréquences sur Paris-Grenoble (-1 AR/9), Paris-Annecy/Chambéry (-2 AR/7), sur Paris-Nice (-1 AR/7, parcours allongé de 20 min), Lyon-Nice (- 1,5 AR/4) ;
- maintien de relations Intercités sur le papier, mais suppression de nombreuses fréquences du fait de travaux (Paris-Briançon, Nantes-Lyon...)...

En conséquence, la FNAUT interpelle le Gouvernement et le Parlement et demande l'application immédiate de la loi, notamment en ses articles L. 2121-1. et L. 2121-1-1. concernant l'élaboration du schéma national des services nationaux avec maintien des services par péréquation ou si nécessaire conventionnement.

## **2.4 Un investissement TGV du futur important mais sur un réseau TGV en voie d'atrophie**

Le gouvernement a autorisé SNCF Mobilités à passer une commande de 3 milliards d'euros pour l'acquisition des rames TGV du futur, plus capacitaires, plus économes, offrant plus de services, nécessitant moins de maintenance et permettant des gains de productivité.

Mais l'augmentation des capacités va inciter encore la SNCF à réduire les fréquences sauf sur les grandes lignes radiales desservant Paris et donc à réduire les services d'aménagement du territoire sur les relations province – province, accentuant ainsi la malthusianisme des services ferroviaires français, contrairement à la pratique de tous les autres réseaux européens.

La vision stratégique de l'utilisation de la totalité du parc des rames TGV doit donc être définie et présentée au Parlement, conformément aux orientations de la loi sur le nouveau pacte ferroviaire.

## **2.5 La LOM : un avenir incertain à ce stade**

Qu'il s'agisse de l'annexe " programmation financière des infrastructures", du plan vélo, de l'appel à projets de TCSP urbains, les arbitrages ne sont pas connus et les orientations, à ce stade, peu claires.

Le sont davantage les engagements pris par le gouvernement en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air.

Au positif, on relève l'encouragement aux collectivités à se saisir des dispositions légales

nouvelles, à prendre leur part de l'effort, à lancer des initiatives d'aménagement urbain courageuses (partage de voirie, péage urbain, organisation des mobilités, zones à faibles émissions ou ZFE...)

Au négatif, un ensemble de mesures en faveur des véhicules certes plus propres (bonus-malus, suramortissement, aide aux véhicules électriques...) mais qui encourage l'usage et le renouvellement de la voiture individuelle au détriment des transports publics et des mobilités douces.

Si ces mesures ne sont pas critiquables en soi, elles le sont au regard de la priorité qui n'est pas donnée à une vision forte des mobilités partagées et durables.

### **3. La Politique du "en même temps", en partie nécessaire, doit faire place à des choix plus affirmés et à des signaux forts au profit des mobilités partagées et durables**

#### **3.1. Des étapes sont inévitables mais sous conditions**

Reconnaître la nécessité absolue de pouvoir disposer d'une voiture dans les zones peu denses ou en périphérie des villes est évident. Reconnaître la nécessité de l'entretien d'un réseau routier qui se dégrade l'est tout autant.

Créer les conditions d'émergence et de développement des mobilités douces, durables et nouvelles est une responsabilité de l'État.

Tout ceci doit se faire sous certaines conditions d'innovation, de réponse aux besoins des usagers, de contribution au financement des infrastructures publiques, d'intégration du coût des externalités, d'équité entre les modes.

#### **3.2 L'utilisateur n'est plus seulement le captif ou le client, mais aussi celui qui fait "usage"**

L'utilisateur devient celui qui fait usage des possibilités multiples, physiques, digitales qui lui sont offertes. La vision que le gouvernement a de l'utilisateur doit donc être revisitée (il est donc légitime pour la FNAUT de garder le mot "utilisateur" et par voie de conséquence son titre de FNAUT). Les nouvelles mobilités doivent donc contribuer à l'innovation et s'intégrer dans un cadre cohérent et ordonné pour un usage optimisé. De ce fait, les systèmes d'information et de médiation doivent aussi être renforcés, mais aussi les procédures de consultation des usagers renforcées, tout comme leur représentation et leur financement qui ont disparu du projet de 2017.

#### **3.3 Des choix plus clairs et des signaux plus forts pour une mobilité durable et collective**

La conférence de presse des deux ministres au début de l'été laisse penser que la priorité est nettement donnée à la voiture propre avec l'ensemble des mesures destinées à sa promotion : bonus, autorisation de circulation dans les couloirs pour bus, aides à l'installation des bornes électriques...

S'y ajoute un nième plan autoroutier de 700 millions quand les dividendes distribués en 2016 aux actionnaires des sociétés autoroutières ont atteint 4,1 milliards d'euros selon l'ARAFER. En regard, le Pacte Ferroviaire, compte tenu des retards accumulés et des besoins insatisfaits, se révèle insuffisant.

De même, il n'est fait, à aucun moment, état d'une nécessaire évolution des comportements de mobilité, hormis la confiance accordée à l'augmentation du prix de l'essence générée par le marché. On reste loin d'une politique volontariste.

### **3.4 L'Etat doit garantir l'équité entre les modes de déplacement**

Il doit la garantir :

- en imposant la transparence entre subvention et défiscalisation ;
- en reconnaissant la notion de coût d'usage et en l'intégrant dans les modèles économiques de chaque mode, en particulier pour la route (hors système autoroutier) ;
- en intégrant le coût des externalités (accidentologie : 20 milliards selon un rapport parlementaire, pollution : 100 milliards selon un rapport sénatorial, congestion : 1% du PIB).
- les choix de financement pour la remise à niveau des infrastructures routières, après Gènes, sera éclairant et déterminant : les usagers de la route vont-ils y contribuer ?

### **Conclusion : la LOM peut et doit s'enrichir de choix budgétaires difficiles et courageux**

La LOM doit s'enrichir avant et pendant les débats parlementaires et bénéficier d'arbitrages financiers clairs. Ces engagements financiers doivent :

- réserver les investissements aux projets en phase avec les engagements climatiques de la France ;
- orienter les comportements vers les mobilités collectives et durables ;
- s'appuyer sur une politique fiscale qui tienne compte de l'usage et des coûts complets, en particulier pour les transports routiers et aériens ;
- associer tous les acteurs par un grand appel à projets, qui est prévu, mais sans enveloppe financière, permettant aux collectivités métropolitaines et régionales responsables d'unifier des modes de déplacement segmentés, de les intégrer pour les optimiser et de promouvoir les modes les plus durables, vélo en particulier, en complément du ferroviaire et des transports urbains.