

Conférence de presse - 12 janvier 2018

Grands projets de transports urbains et ferroviaires : faut-il « faire la pause » ?

Le gouvernement, confronté à une pénurie d'argent public, veut « faire la pause » dans le lancement des grands projets d'infrastructures de transport, et donner la priorité à l'amélioration des transports de la vie quotidienne et des infrastructures existantes, en particulier du réseau ferré classique. Il est soutenu par des économistes, des écologistes et même par la SNCF.

La FNAUT demande l'abandon de nombreux grands projets inutiles ou surdimensionnés, ruineux et nocifs pour l'environnement : aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, autoroutes urbaines (A45, GCO, A31 bis, rocade de Rouen...) et même certains projets de transport collectif mal conçus, urbains (lignes 17 et 18 du Grand Paris Express) et ferroviaires (gares TGV « ex-urbanisées »).

A l'inverse, elle demande la réalisation de grands projets vertueux actuellement reportés ou abandonnés au profit des transports du quotidien : urbains (tramways, RER) et ferroviaires voyageurs (LGV sur la transversale sud), fret (liaison Lyon-Turin, CFAL, VFCEA) ou mixtes (LN Montpellier-Perpignan).

La FNAUT s'est toujours investie dans la défense des transports du quotidien : transports urbains (TCSP), trains classiques (TER et Intercités), intermodalité, qualité de service.

La FNAUT exprime cependant ses réserves face aux orientations du gouvernement :

- elle constate que la priorité aux transports quotidiens et au réseau ferré classique n'est que très imparfaitement financée aujourd'hui ;
- elle demande que les grands projets soient *examinés au cas par cas et non critiqués en bloc*, et attend que le gouvernement fasse un tri rationnel parmi ces projets ;
- enfin elle conteste l'hypothèse que les crédits disponibles pour les transports du quotidien comme pour les grands projets resteront figés au niveau actuel.

La FNAUT a une vision ambitieuse des infrastructures de transport, voyageurs et fret, que nous allons justifier en examinant les questions suivantes :

- 1 - *à quels besoins immédiats et futurs de mobilité et à quels défis économiques et environnementaux faut-il répondre ? ces besoins et ces défis sont-ils correctement évalués ?*
- 2 - *est-il pertinent d'opposer les transports de la vie quotidienne et les infrastructures ferroviaires existantes aux grands projets ?*
- 3 - *les bénéfices environnementaux des grands projets sont-ils correctement évalués ?*
- 4 - *une pause dans le lancement des grands projets, voyageurs et fret, est-elle judicieuse ?*
- 5 - *peut-on financer à la fois l'amélioration des transports du quotidien et les grands projets ?*

1 – Les besoins de mobilité et les défis économiques et environnementaux à relever

La FNAUT met en avant deux idées directrices :

1. *la réflexion doit partir d'une analyse des besoins actuels et futurs des voyageurs, des territoires et de la collectivité et non, comme on le fait généralement, des possibilités actuelles de financement ;*
2. *les besoins immédiats, de la vie quotidienne, sont sous-estimés ; faute de vision prospective, les besoins futurs le sont encore davantage. Il faut donc voir grand pour préparer l'avenir.*

La mobilité

La FNAUT a recensé de nombreux paramètres dont l'évolution vraisemblable va, contrairement à une idée reçue, amplifier les besoins de mobilité et l'usage du transport collectif, et en particulier du train. Toutes les informations disponibles vont dans le même sens.

- **La démographie**

La population française va augmenter de 15 % d'ici 2060 d'après l'INSEE. Elle va vieillir. Elle se concentrera en Ile-de-France et dans les grandes agglomérations de province, dans les périphéries urbaines, sur les littoraux atlantique et méditerranéen.

- **Le mode de vie**

La taille des ménages diminue. Les familles s'éparpillent et se recomposent. Les lieux de la vie étudiante et professionnelle se dispersent. Les voyages touristiques des seniors se multiplient.

- **L'évolution culturelle**

Les citoyens se détachent peu à peu de la voiture. Le taux de motorisation diminue chez les jeunes.

- **L'aménagement du territoire**

Les services (administrations, commerces, services de santé...) se concentrent dans les métropoles.

- **Le pouvoir d'achat**

Chômeurs et jeunes se paupérisent, le pouvoir d'achat du reste de la population augmente au contraire.

- **L'activité économique**

Son évolution future est incertaine mais sa reprise est déjà sensible sur le volume du transport de fret.

Les défis économiques et environnementaux à relever

- **La congestion routière**

Augmenter la capacité routière est difficile par manque d'espace (grandes agglomérations, Côte d'Azur).

- **Le sous-développement des transports collectifs**

Transports urbains, voies ferrées de banlieue et grandes gares sont saturés dans les zones denses. Les besoins de mobilité sont mal satisfaits dans les périphéries urbaines et les zones rurales.

- **Le risque d'un nouveau choc pétrolier**

Il ne peut être exclu malgré l'émergence des énergies nouvelles.

- **Les nuisances routières et aériennes**

Leurs coûts sociaux (santé publique) et financiers sont devenus prohibitifs.

- **Le réchauffement climatique**

Il fragilise l'économie comme la biodiversité (la mobilité engendre le tiers de nos émissions de CO2).

Aucun décideur politique n'évoque ces perspectives. Cependant deux organismes officiels les confirment.

- **Le Commissariat général du développement durable** a publié, en juillet 2016, des projections de la demande. Le trafic voyageurs longue distance va croître d'environ 50 % d'ici 2050, la part modale du train augmentera malgré l'extension du covoiturage et de l'offre d'autocars. Sur la courte distance, la mobilité des personnes augmentera de 29%, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs.

- **L'Office fédéral suisse du développement territorial** a publié des prévisions analogues. D'ici 2040, les trafics ferroviaires voyageurs et fret doit fortement progresser, l'utilisation des transports publics suisses (trains, trams et bus) devrait augmenter de 50 % au moins.

2 – Est-il pertinent d’opposer l’amélioration des transports quotidiens et la modernisation du réseau ferré classique aux grands projets ?

Les besoins de transport ferroviaire forment un tout qu’il ne faut pas segmenter artificiellement

Les déclarations du gouvernement laissent croire que les besoins quotidiens ne concernent que les déplacements de proximité et ne relèvent que des trains classiques, TER et Transilien.

Or les déplacements réguliers à moyenne ou longue distance se multiplient (études supérieures effectuées loin du domicile familial, couples dont les membres travaillent dans des villes différentes, échanges d’enfants suite à des divorces, vacances fractionnées, déplacements touristiques...).

Les trains Intercités mais aussi les TGV font donc de plus en plus partie de la vie quotidienne ou hebdomadaire, l’opposition entre grands projets et modernisation du TER et du Transilien est artificielle.

Toutes les composantes du système ferroviaire doivent être développées

Transports du quotidien et grands projets répondent à des besoins complémentaires. Les voyageurs ont besoin d’un réseau performant, bien maillé et de capacité suffisante.

De même qu’un automobiliste et un camionneur ont besoin de routes communales et départementales comme de voies express et d’autoroutes, un usager du train a besoin d’une offre diversifiée de bonne qualité, c’est-à-dire de services TER, Intercités et TGV ; un chargeur a besoin de lignes classiques modernisées, y compris capillaires, comme de nouvelles liaisons performantes telles que le Lyon-Turin.

C’est seulement si une réponse globale est apportée à l’ensemble des besoins que les comportements évolueront. *C’est la coexistence d’un réseau autoroutier étoffé et très performant et d’un réseau départemental et local bien maillé qui a permis le succès de la route.*

Amélioration du quotidien et grands projets vont de pair

Les grands projets concernant la mobilité à longue distance. Ils peuvent cependant contribuer à améliorer la mobilité de proximité en désaturant des lignes existantes.

- Le Grand Paris Express a pour fonction d’éviter le passage par Paris lors des déplacements banlieue-banlieue, il permettra de désengorger le RER.
- Les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Marseille-Nice visent à augmenter la *capacité* du rail au bénéfice des TER, Intercités et trains de fret, et à fluidifier la circulation sur un réseau autoroutier complètement saturé (et pas seulement à augmenter la *vitesse* des TGV).

3 – L’impact environnemental des grands projets est-il correctement évalué ?

Les grands projets ferroviaires ont pour objectif de faciliter la mobilité, mais aussi de contribuer à sauvegarder notre environnement. Cette deuxième fonction est sous-estimée par les décideurs politiques.

Les grands investissements ferroviaires provoquent des reports modaux massifs

La mise en service de grands projets ferroviaires (tramways, LGV) provoque des chocs psychologiques qui influencent massivement et durablement les comportements des voyageurs.

En milieu urbain, seule la technique ferroviaire - métro, tramway, RER - permet d’absorber des flux importants et de faire basculer massivement les automobilistes vers le transport collectif. Les agglomérations (Lyon, Strasbourg, Grenoble) où la part modale de la voiture est aujourd’hui inférieure à 50 % sont équipées de métros et/ou tramways.

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché du train est bien plus élevée en Espagne, France, Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 67%) qu’en Allemagne (Hambourg-Munich 15%) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12%).

A ce jour, le TGV capte plus de 20 millions d’anciens passagers aériens par an. Si le réseau des LGV est complété, en particulier vers Toulouse et Nice, le TGV remplacera le troisième aéroport parisien (étude Mathieu-Pavaux, 2003).

Le TGV concurrence aussi la voiture, bien qu’il ne capte que des trajets de bout en bout. De 1981 à 1985, le trafic a stagné sur l’A1 Paris-Lyon alors qu’il progressait fortement sur les autres autoroutes. La croissance du trafic a repris après le contre-choc pétrolier, mais moins vite que sur les autres autoroutes. L’A6 est restée à 2 x 2 voies dans sa partie centrale.

En Suisse, depuis la mise en service du tunnel de base du Lötschberg sur l’axe Bâle-Italie, le volume du fret ferroviaire a triplé.

Ces reports modaux massifs ont un effet très bénéfique sur l’environnement

L’extension du réseau des LGV peut contribuer à limiter le dérèglement climatique : le TGV émet 36 fois moins de gaz à effet de serre par voyageur.km que l’avion court-courrier et 16 fois moins que la voiture.

Les émissions de carbone engendrées par la construction des LGV sont compensées en moins de 10 ans suite aux reports de trafics aérien et routier sur le TGV, comme RFF l’a démontré sur le cas de la LGV Est. Ce résultat a été confirmé par l’étude Mathieu-Pavaux-Gaudry réalisée pour la FNAUT et RFF en 2013 et portant sur une dizaine de projets.

L’impact local de la construction de 2 800 km de LGV est négatif (consommation d’espace, atteintes à la biodiversité, effet de coupure). Mais son effet *global* sur la biodiversité, en termes d’émissions de gaz à effet de serre, l’emporte sur l’effet *local*.

4 - Une pause dans le lancement des grands projets est-elle judicieuse ?

Une pause serait dangereuse

On ne peut se contenter d'améliorer l'existant. Si de graves difficultés sont rencontrées aujourd'hui, c'est parce que les besoins actuels de mobilité et les exigences environnementales n'ont pas été anticipés.

Il faut à la fois de combler les retards accumulés depuis des décennies et anticiper à temps les difficultés futures, qui seraient aggravées par un report prolongé ou un abandon des grands projets. La qualité de vie dans 5 ou 10 ans dépendra de la capacité des décideurs politiques à se dégager de leur vision court terme.

Cette anticipation est d'autant plus importante que les grands projets ne se concrétisent que très lentement. Envisagé depuis la fin des années 1980, le tunnel du Lyon-Turin ne sera ouvert qu'en 2030....

Plus on attend, plus on fait le jeu de la route et de l'avion

Malgré des nuisances routières de plus en plus inquiétantes et coûteuses, l'immobilisme ferroviaire favorise des travaux routiers (élargissement de l'A8 à Montpellier, GCO...) qui pourraient être évités si tous les investissements ferroviaires étaient accélérés.

Autre exemple très démonstratif : la reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 10 % environ depuis 3 ans) mais, faute d'une ligne ferroviaire performante, cette croissance passe par la route. A l'inverse, en Suisse, entre juillet 2015 et juin 2017, le nombre de camions a baissé de 5,6% sur l'axe nord-sud ; le fret ferroviaire a augmenté de 18,8%, sa part de marché atteint 71%.

Les priorités de la FNAUT

Une « pause » serait donc mal venue. Il ne s'agit pas de « mettre des tramways et des LGV partout ». Nous attendons du gouvernement :

- qu'il lance sans attendre le 4ème appel à projets de mobilité urbaine (vélo, TCSP urbains, RER) ;
- qu'il confirme et relance les projets ferroviaires concernant
 - le fret (accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin, CFAL)
 - les voyageurs (LGV Bordeaux-Toulouse et Marseille-Nice pour desservir des aires urbaines de 1,3 million et 1 million d'habitants et capter du trafic aérien, ligne nouvelle Paris-Normandie)
 - ou les deux (ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour décharger la ligne littorale et capter du trafic routier de fret.

5 - Peut-on financer à la fois l'amélioration des transports de la vie quotidienne et les grands projets urbains et ferroviaires ?

De nombreuses possibilités peuvent être exploitées

- Eliminer les gaspillages ; les grands projets inutiles, nocifs et ruineux sont aujourd'hui en décalage complet avec les objectifs officiels (protection de la biodiversité, économies d'énergie, lutte contre le réchauffement climatique, relance des ports français).
- Accélérer l'arrivée de la concurrence dans le secteur ferroviaire afin de réduire les coûts de production (maintenance du réseau existant et exploitation).
- Emprunter (on l'envisage bien pour financer le canal Seine-Nord et le CDG Express). Les taux actuels sont très bas ; selon Jacques Gounon, président d'Eurotunnel, « aujourd'hui l'argent est gratuit » ;
- Mobiliser les investisseurs publics et privés : ils disposent aujourd'hui de réserves considérables et inemployées qui pourraient être investies dans le rail ;
- Solliciter l'Union Européenne, qui devrait contribuer au financement des projets internationaux tels que les accès au tunnel de base du Lyon-Turin depuis Lyon.
- Imposer des taxes foncières aux bénéficiaires des projets, une mesure étudiée par la Région Occitanie.
- Introduire une fiscalité environnementale dont le produit serait dédié à la mobilité (taxes supplémentaires sur les véhicules et les carburants routiers, taxation du kérosène consommé en trafic intérieur, taxation des sociétés autoroutières, écotaxe routière, péage urbain).

Il faut profiter du bas prix du pétrole et de la baisse du coût des carburants routiers pour appliquer rapidement cette fiscalité.

Selon la Commission européenne, la France est située au 24ème rang sur 28 pays européens en matière de fiscalité environnementale, d'où un manque à gagner pour l'Etat de plus de 20 milliards d'euros par an.

Selon Philippe Duron, aujourd'hui président du Comité d'orientation des infrastructures : « la TICPE demeure un levier important pour faire face à nos besoins. Nous avons les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures. A nous de les saisir ». La même idée est aujourd'hui préconisée par l'association Régions de France.

Il faut adapter les possibilités de financement aux besoins et aux défis à relever, et non le contraire

Les contraintes budgétaires ne sont pas une donnée de la nature : ce n'est pas l'argent qui manque, mais la volonté politique. On peut à la fois :

- améliorer les transports quotidiens et moderniser le réseau classique ;
- relancer les grands projets, comme on a su le faire pour le Grand Paris Express ;
- apurer la dette ferroviaire qui pèse de manière insupportable sur les péages et les tarifs du TGV.

A propos de la TICPE (Jean-Marie Beauvais)

La TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ex-TIPP ou taxe intérieure sur les produits pétroliers) est appliquée en particulier aux carburants routiers. La FNAUT plaide de longue date pour son augmentation. Elle a demandé à l'économiste Jean-Marie Beauvais d'évaluer le produit d'une hausse d'un centime de la TICPE.

Coût des carburants routiers en 2016

En 2016, le coût d'un litre d'essence se décomposait ainsi (en centimes) :

essence (25 % du prix total)	32,9
marge de distribution (8 %)	11,0
TICPE (50 %)	64,8
TVA (17 %)	21,7
prix total (100 %)	130,4

Le prix d'un litre de gazole se décomposait de manière analogue :

gazole (28 %)	30,8
marge de distribution (9 %)	10,3
TICPE (46 %)	51,1
TVA (17 %)	18,4
prix total (100 %)	110,6

Produit de la TICPE

En 2016, les ventes de carburant automobile ont été de 7,70 millions de m³ d'essence et de 19,44 millions de m³ de gazole. Le produit correspondant de la TICPE a été de 4,99 milliards € pour l'essence et de 9,94 milliards pour le gazole, soit un produit total de 14,89 milliards.

Le produit de la TICPE sur les carburants consommés par l'ensemble des véhicules routiers (automobiles, véhicules utilitaires légers et camions, bus et cars) a été de 6,19 milliards pour l'essence et 20,86 milliards pour le gazole, soit un total de 27,05 milliards.

Produit d'une hausse de 1 centime

Le produit d'une hausse de la TICPE de 1 centime par litre de carburant automobile est donc de 77 millions € (essence) + 194 millions € (gazole), soit un total de 271 millions par an. Si on considère les carburants consommés par tous les véhicules routiers, une hausse de 1 centime de la TICPE par litre rapporte 504 millions € .

La TICPE étant soumise à la TVA, le rapport pour l'Etat est alors de 604 millions € par an. La FNAUT avait avancé le chiffre de 600 millions € (FNAUT Infos 208), soit 6 milliards en 10 ans.

Augmenter la TICPE de 1 centime par litre de carburant routier pendant une seule année permettrait de financer le 4ème appel à projets de mobilité urbaine durable que réclament la FNAUT, le GART et l'UTP, ou environ 25 km de ligne à grande vitesse, ou l'intégralité du projet de VFCEA.

L'évolution du prix des carburants automobiles (Jean-Marie Beauvais)

Dans une étude réalisée en 2007 à la demande de la FNAUT, l'économiste Jean-Marie Beauvais a montré que, contrairement à une idée très répandue, le prix des carburants automobiles a pesé de moins en moins sur les budgets des ménages au cours de la période 1970-2005 : si on rapporte ce prix au pouvoir d'achat des ménages, il a diminué, en gros, de moitié (FNAUT Infos 156, 158 et 173).

Jean-Marie Beauvais a actualisé cette étude, les diagrammes ci-dessous concernent la période **1990-2016**. **Le diagramme 1** illustre l'évolution du prix du litre de gazole, du litre d'essence et du prix moyen des carburants pondéré par les volumes vendus, en euros courants : c'est celui que l'automobiliste acquitte à la pompe et garde en mémoire. La baisse récente, depuis 2012, est respectivement de 21, 17 et 20 %, elle s'explique essentiellement par la baisse du prix du baril de pétrole d'environ 100 à 50 dollars.

Le diagramme 2 montre l'évolution du prix moyen en euros courants puis constants, après correction de l'inflation : la baisse récente est d'environ 21 %.

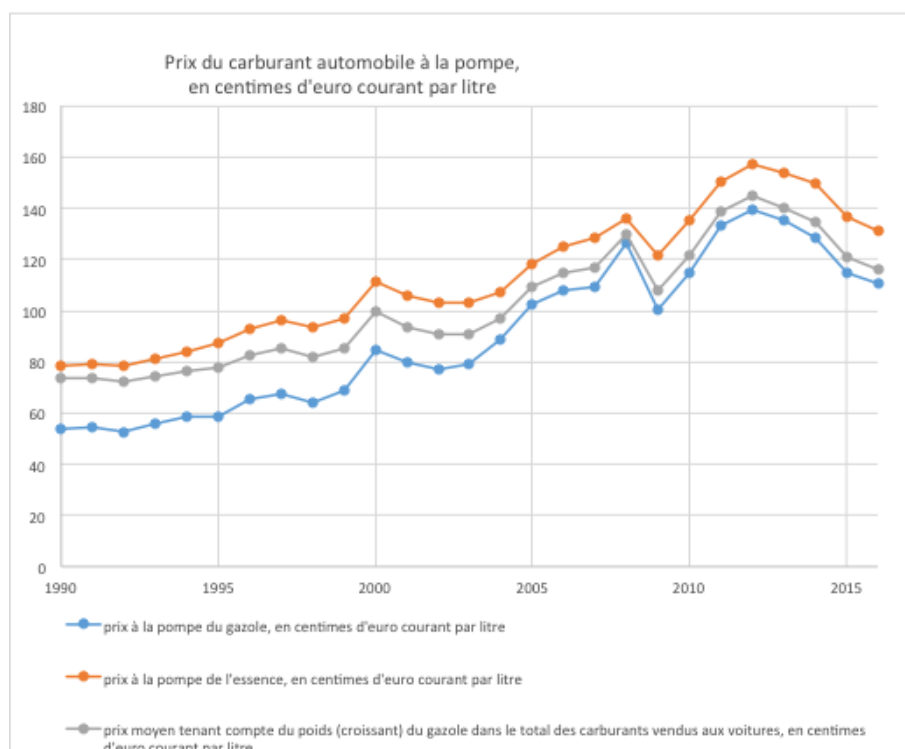
Le diagramme 3 donne le prix moyen du carburant nécessaire pour parcourir 100 km, il tient compte de la baisse régulière de la consommation des véhicules : la baisse est de 25 %.

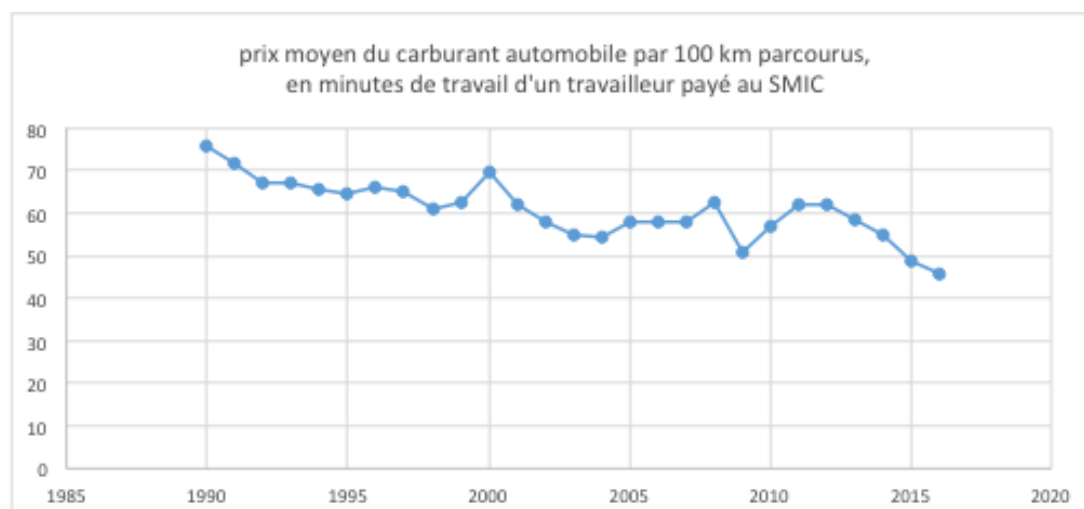
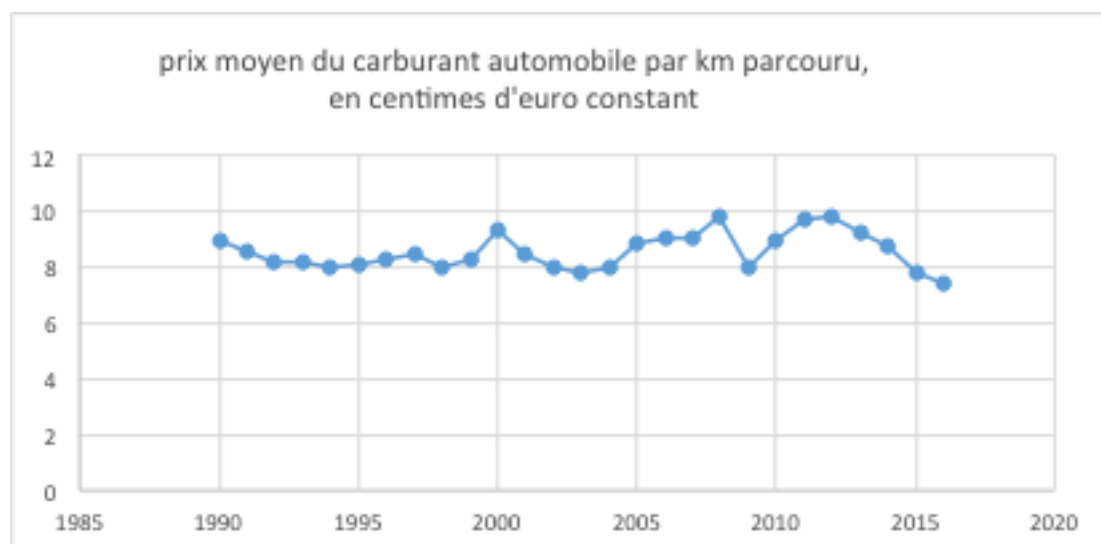
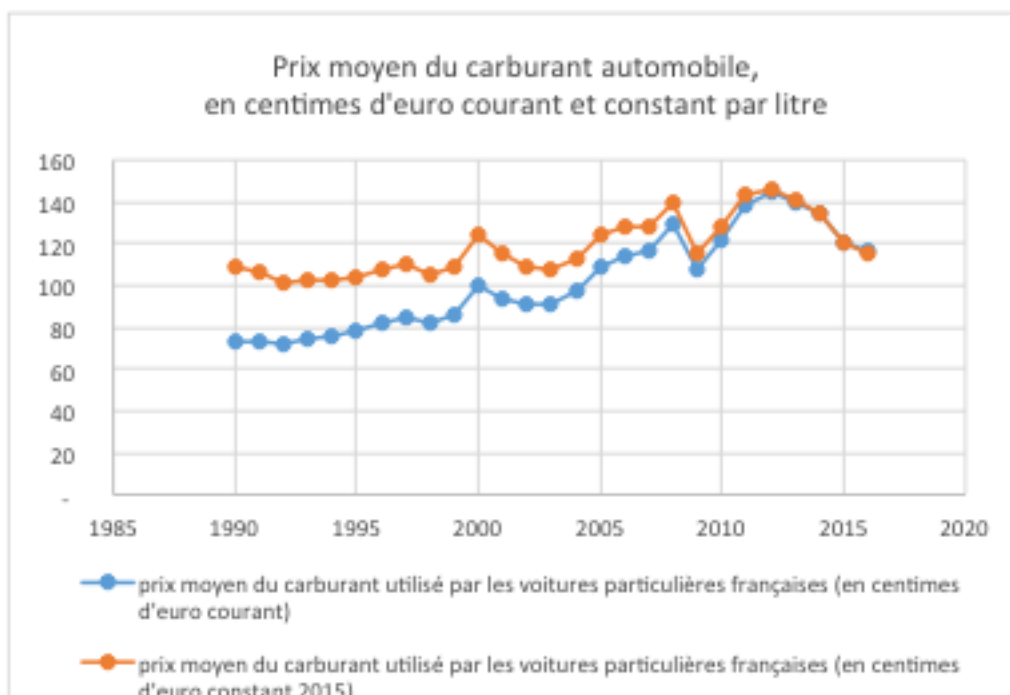
Enfin **le diagramme 4** corrige le précédent en rapportant le prix moyen non plus à l'indice des prix mais au SMIC horaire : la baisse est de 26 %.

On voit que le prix réel des carburants automobiles a nettement baissé depuis 2012 malgré la hausse de la TICPE. Dans ces conditions, une forte hausse des taxes est supportable par l'automobiliste même modeste.

Fin 2017, les prix à la pompe sont respectivement de 1,20 (dont 0,70 de taxe) et 1,34 euro. En 2017, la hausse de la TICPE sur le gazole et l'essence a été respectivement de 3,26 et 1 centime ; en 2018 et les 3 années suivantes, la TICPE sur le gazole augmentera de 2,6 centimes. La différence de taxation entre les deux carburants disparaîtra en 2021, mais la baisse des prix depuis 2012 - 29 centimes pour le gazole et 26,3 centimes pour l'essence (en monnaie courante) - ne sera pas compensée.

Une hausse plus significative des taxes aurait permis de freiner l'usage de la voiture et de dégager les moyens d'investir massivement dans le secteur des transports urbains et ferroviaires, d'étoffer l'offre et de faciliter une reprise de la dette ferroviaire.





Conclusion : la FNAUT refuse le malthusianisme ferroviaire

Une priorité évidente

Quels que soient les financements qui seront dégagés, la FNAUT souhaite le lancement du **4^e appel à projets** de mobilité durable (vélo et TCSP urbains) prévu par le Grenelle de l'environnement en 2009 (le 3^{ème} a été lancé en décembre 2014), et la régénération prioritaire du réseau ferré classique.

Des ressources nouvelles sont d'ailleurs indispensables pour répondre aux besoins immédiats. SNCF Réseau investit 3,5 milliards € par an mais il manque 2 milliards pour éviter le vieillissement du réseau ferré classique : le kilométrage sur lequel les trains sont ralentis atteint aujourd'hui 5 300 km.

Mais les grands projets ne doivent pas être reportés

Les **nouvelles mobilités** voyageurs (autocar, covoiturage...) se développent pour des raisons de prix pour l'utilisateur, mais aussi parce que le rail souffre de sous-investissement. Cependant, si elles constituent une diversification utile des transports de masse, elles ne peuvent s'y substituer faute de capacité.

Face aux idées à la mode, la FNAUT continuera donc de soutenir les projets adaptés aux perspectives futures : transports urbains de forte capacité, modernisation du réseau ferré classique **et lignes nouvelles**. Il ne faut ni sous-estimer les besoins futurs ni ignorer les possibilités de financement inexploitées.

Qu'il s'agisse des transports de voyageurs ou de fret, la modernisation des réseaux existants est évidemment nécessaire mais ne peut suffire pour capter massivement les trafics routiers et aériens. Il faut donc consacrer une part des financements aux grands projets stratégiques, urbains et ferroviaires.

Comme nous l'avons montré, la pénurie actuelle d'argent public n'est pas une fatalité ; elle ne doit pas servir d'alibi pour reporter les grands projets ou y renoncer. Une « pause » est donc injustifiée et va à l'encontre des objectifs officiels de l'Etat - équilibre entre territoires, protection de la biodiversité, économies d'énergie, lutte contre la dérive climatique.

Par ailleurs il ne faut pas craindre que le lancement de grands projets pénalise la modernisation du réseau classique : chaque grand projet suscite un financement ad hoc ; s'il est abandonné, il n'y a pas de report financier sur l'existant.

Un malthusianisme très français

La FNAUT s'interroge sur l'attitude décliniste des décideurs politiques en matière ferroviaire.

- Le rail reste performant face à l'émergence de nouvelles techniques (Hyperloop, le camion électrique, l'autocar, le covoiturage...) ; il conserve toute sa pertinence économique et environnementale.
- Les menaces qui pèsent sur lui sont liées aux coûts d'exploitation trop élevés de l'opérateur historique, aux fréquences trop faibles, au manque de fiabilité des circulations, aux grèves trop fréquentes, aux conditions inévitables de concurrence entre modes. Ces menaces peuvent être contrecarrées.

En Allemagne, le fret ferroviaire s'est vigoureusement développé depuis 10 ans. La Suisse et l'Autriche construisent des tunnels ferroviaires de base. Et, contrairement à une idée reçue, nos voisins européens (Allemagne, Angleterre, Italie) continuent à étendre leurs LGV (la LGV Berlin-Munich vient d'être mise en service intégralement). Dans le monde entier, du Luxembourg à la Chine, on investit massivement dans des infrastructures ferroviaires nouvelles, parfois de manière inattendue (voir la « route de la soie ferroviaire »).