

Paris, le 18 mai 2020

Monsieur Emmanuel Macron
Président de la République
Palais de l'Elysée
55 rue du faubourg-Saint-Honoré
75008 Paris

Monsieur le Président,

Quelques jours après le début de la phase de déconfinement, les questions de mobilité sont au cœur de toutes les préoccupations et exigent des réponses nouvelles.

Vous allez, par ailleurs, préciser très prochainement votre politique face au réchauffement climatique, suite aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Permettez-nous d'avancer **quelques propositions relatives au secteur de la mobilité à courte, moyenne et longue distance, et plus particulièrement au secteur ferroviaire.**

Trois crises ont affaibli le transport public ces derniers mois

La crise des gilets jaunes a débouché sur un renforcement de la dépendance automobile. La régression du maillage du réseau ferré se poursuit, les « petites lignes » disparaissant peu à peu, au coup par coup, sans étude d'impact sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau et sur l'aménagement du territoire. Les travaux en cours entre l'Etat et les Régions suite au rapport Philizot sont pour nous de première importance.

Le mouvement social contre la réforme des retraites a lourdement pénalisé les usagers des services publics urbains, régionaux et des liaisons Intercités. Il a montré l'importance du transport de masse représenté par le ferroviaire et les transports publics. Si covoiturage et autocar sont certes à développer, ils ne restent cependant que des solutions complémentaires. Le blocage des trains de fret pousse par ailleurs les chargeurs à se tourner durablement vers la route.

La crise sanitaire rebat les cartes à court terme. Les transports publics, transport de masse et transport du quotidien, mais aussi transport intercités de plus de 100 km, transport capillaire d'irrigation du territoire sont remis en cause dans leurs fondements : sécurité et modèle économique.

A moyen terme, le report vers le "tout voiture", encouragé par la peur du Covid-19 et un prix de l'essence très bas n'est pas une solution. Les embouteillages à venir, outre les coûts de congestion, contredisent la reprise économique, le retour des villes polluées signe celui des maladies pulmonaires (sources de dépenses de plusieurs dizaines de milliards d'euros) pour tous mais d'abord et surtout pour les enfants et les personnes âgées.

Le moment est venu de questionner à nouveau la thématique de la mobilité pour répondre aux enjeux sanitaires liés au changement climatique.

Le train, mode de transport le plus écologique, doit être l'épine dorsale des mobilités au plan local et national. Un plan de relance ferroviaire est indispensable pour sauver la SNCF, tenir compte de la distanciation physique, répondre au changement climatique et réduire la dépendance automobile.

Indépendamment de ses atouts techniques, le train est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement : économe en espace et en énergie, il est le moins émetteur de gaz à effet de serre (GES). Le rail doit donc former l'ossature du transport urbain, régional et interurbain, et du transport du fret.

La SNCF, qui va accumuler 3 milliards de déficit mérite tout autant d'être sauvée que le secteur aérien ou le secteur automobile. Certes le gouvernement a repris une partie de la dette et accru l'investissement de régénération du réseau mais l'effort reste insuffisant car il faut rattraper un important retard d'investissements.

Le respect de la distanciation physique que l'on peut espérer « temporaire » nécessite dans un premier temps de faire circuler davantage de trains et d'accroître les fréquences.

Mais en réalité, il s'agit d'une question de fond permanente car les comparaisons européennes montrent que le réseau français reste sous-utilisé, y compris sur certains grands axes, voyageurs ou fret. Le réseau ferré peut supporter davantage de circulations dans des conditions qui favorisent fiabilité et ponctualité. Des investissements massifs sont nécessaires. L'ART en avait souligné l'insuffisance. Les usagers refusent cette austérité ferroviaire qui pénalise leur quotidien et qui nuit au fret pour lequel les lignes capillaires, lignes nouvelles (accès au Tunnel Lyon-Turin, Bordeaux – Toulouse essentiel pour un report modal de l'avion, Montpellier - Perpignan) sont indispensables à l'évolution de son activité.

Un investissement massif est d'autant plus nécessaire que le réseau (en particulier les lignes de montagne et les lignes littorales) est de plus en plus fragilisé par les impacts du réchauffement climatique - canicules, glissements de terrain, inondations, montée des océans - et que son maillage a fortement régressé.

Le transport ferroviaire doit être fiable, facile à utiliser et bon marché.

Il nous semble donc indispensable :

- d'assurer une stricte indépendance de SNCF Réseau pour la gestion des capacités et des horaires ; de garantir la circulation des trains des entreprises ferroviaires non grévistes en cas de grève à la SNCF (l'enjeu est essentiel pour le transport du fret) ;
- d'adapter le niveau des péages à la capacité contributive des trafics ;
- de réduire le taux de la TVA sur le transport public urbain et ferroviaire à 5,5% ;
- d'établir une équité fiscale entre les différents modes de transport et de limiter les aides publiques aux concurrents du rail (aéroports, compagnies aériennes, transporteurs routiers), les coûts externes devant être peu à peu internalisés dans la tarification des différents modes de transport ;
- d'accélérer l'introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ;
- de coordonner efficacement le rail et les autres modes, en particulier l'autocar ;
- enfin d'arrêter la construction d'infrastructures routières, directement concurrentes de lignes ferroviaires (327 km d'autoroutes ont été lancés en 2019, l'équivalent de la ligne à grande vitesse Tours - Bordeaux), et les agrandissements d'aéroports (Roissy, Nice, Nantes) qui ne pourront que faciliter la croissance du trafic aérien.

L'exemple de nos voisins européens est à suivre : investissements massifs, cadencement.

La politique que nous proposons n'a rien d'utopique, elle est largement mise en œuvre chez nos voisins européens, en Allemagne en particulier (investissement de 8,6 milliards par an sur le réseau ferré, réouverture de 1200 km de petites lignes, baisse du taux de TVA de 19% à 7%), et va dans le sens du « Green Deal » proposé par la Commission européenne. Celle-ci veut faire de 2021 l'année européenne du rail, ne ratons pas cette occasion de mettre la France au niveau de ses voisins.

La FNAUT vous invite à une politique volontariste pour enrayer la croissance des trafics routiers et aériens, réduire la dépendance automobile, et à voir loin, à 20 ans, pour éviter une catastrophe écologique et préparer un avenir viable. Elle vous demande, en conséquence de donner la priorité au transport ferroviaire, d'inscrire la France dans le projet 2021 et d'en transcrire les objectifs dans notre pays.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre très haute considération.

Bruno Gazeau
Président de la FNAUT



1 : les atouts variés du train

Les atouts techniques

La **sécurité** du train est assurée de manière quasi-parfaite (guidage, signalisation d'espacement, automatismes de conduite) dès lors que le réseau est entretenu correctement et que la sécurité est améliorée aux passages à niveau.

La **vitesse** maximale peut atteindre 200 km/h sur les lignes classiques et 320 km/h sur les LGV.

La **fréquence** des trains peut être élevée, c'est un atout commercial essentiel.

La **ponctualité** est élevée, malgré les aléas climatiques, dès lors que l'infrastructure a la capacité nécessaire à l'écoulement du trafic et que le matériel roulant est moderne et bien entretenu.

Le train offre un **accès direct et aisé aux centres-villes**, contrairement à l'avion et à la voiture, y compris aux heures de pointe, et aux autres modes (transports urbains et régionaux, vélo, taxi...).

Son **confort** est très supérieur à celui de l'autocar (espace disponible, transport des bagages et des vélos, restauration, services annexes, toilettes).

La **durée du trajet est valorisable** (lecture, repos, restauration, travail, vision du paysage).

Les atouts économiques

Les infrastructures sont **polyvalentes** (voyageurs, fret), comme les infrastructures routières.

Le matériel roulant voyageurs peut répondre à des besoins diversifiés et être adapté au volume de la clientèle : tramway, tram-train, métro, TER, train classique, TGV, matériel pendulaire, traction électrique ou thermique ou bimode, matériel à un ou deux étages, possibilité de coupler les rames...

Et pour le fret : wagon isolé, train complet, wagon frigorifique, combiné rail-route, autoroute ferroviaire.

La consommation d'énergie est faible (faible frottement roue-rail, bonne pénétration dans l'air, circulation en convoi).

Les frais fixes sont élevés mais le coût marginal d'utilisation est faible, la rentabilité croît avec le trafic.

L'exploitation peut être rendue indépendante du pétrole (approvisionnement et prix) : en Suisse, tout le réseau ferré est électrifié.

Les atouts territoriaux

Le train classique – Intercités et TER – est bien adapté à la desserte des villes moyennes, le TGV aux liaisons rapides entre métropoles, mais le TGV peut être aussi un outil d'aménagement du territoire.

Le RER et le TER sont bien adaptés à la desserte de zones denses, mais il peut être exploité à faible coût pour la desserte des petites villes et des zones de faible densité (personnel polyvalent, matériel léger...).

Le rail peut structurer l'espace : on peut organiser habitat et activités autour des gares. Il contribue au maintien de l'activité économique dans les zones fragiles.

2 : le rail est le mode de transport le plus écologique

Le tramway et le bus

Quand une ligne d'autobus circulant en site banalisé est remplacé par un tramway, la fréquentation augmente en moyenne de 130 %, comme l'a montré une expertise des cabinets Trans-Missions et TTK réalisée pour la FNAUT en 2017 (le Bus à Haut Niveau de Service est moins attractif : quand il remplace une ligne de bus en site banalisé, la fréquentation n'augmente en moyenne que de 30 à 40 % ; bien entendu, le BHNS est bien adapté sur les axes à trafic potentiel moyen).

Le train et le car

Quand une ligne est fermée ou quand l'autocar remplace le train, environ 40 % des voyageurs utilisent à nouveau leur voiture, comme l'a montré une expertise du cabinet Trans-Missions réalisée pour la FNAUT en 2018, même si on suppose que la fréquence des services et la durée des trajets sont inchangées. Le bilan environnemental des fermetures et des transferts sur route est donc généralement négatif, même si le TER est à traction diesel, et la dépendance automobile est renforcée dans le territoire considéré. A l'inverse, les réouvertures de lignes bien conçues attirent le public.

Le train Intercités et l'avion

Une partie du trafic aérien peut se reporter sur le train Intercités de jour et de nuit, que l'existence du TGV n'a pas invalidé. Le succès des trains de nuit exploités par l'Autriche est remarquable.

Le TGV et l'avion

Selon le rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry pour RFF et la FNAUT publié en 2012, les émissions de GES de l'avion court-courrier, de la voiture et du TGV sont respectivement (en tenant compte de l'entretien des infrastructures) de 255, 114 et 7 géqCO₂ par voyageur.km : le TGV émet donc 36 fois moins que l'avion et 16 fois moins que la voiture (les émissions de l'avion sont deux fois plus élevées que celles due à la seule émission de CO₂ en raison des phénomènes induits en haute altitude, le plus souvent occultés : émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies, traînées de condensation, formation de cirrus).

La contribution du TGV a été calculée sur la base du contenu actuel en carbone de l'électricité consommée en France ; si ce contenu était celui de la moyenne européenne, la contribution du TGV passerait de 7 à 12 géqCO₂.

Il est souvent objecté que la construction des LGV est elle-même émettrice de GES. En réalité, si on tient compte des reports de trafic routier et aérien sur le TGV, on constate que la durée d'amortissement CO₂ (temps au bout duquel les émissions de GES lors de la construction de la LGV sont compensées par l'effet des reports de trafic) est comprise entre 5 et 8 ans pour les projets actuels, elle est donc négligeable devant la durée de vie de l'infrastructure, un ou deux siècles.

Le TGV et la voiture

On entend souvent dire que, si le TGV concurrence l'avion, il concurrence peu la voiture. C'est inexact : l'autoroute A6 Paris-Lyon a vu le trafic stagner entre l'ouverture de la LGV Paris-Lyon en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 (alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes). Par la suite, sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout, envisagée initialement, n'a jamais vu le jour malgré une reprise du trafic après le contrechoc pétrolier de 1986 (mais moins rapide que sur les autres autoroutes).

3 : des investissements diversifiés

Les besoins des voyageurs et de chargeurs sont très divers, des investissements très importants et diversifiés sont donc attendus de SNCF Réseau et de l'Etat.

Pour les déplacements des voyageurs

Il faut simultanément :

- créer des RER métropolitains et des tramways urbains ;
- régénérer et moderniser le réseau classique, lignes classiques transversales et « petites » lignes ; le maillage du réseau s'est fortement dégradé, il doit être renforcé : l'ensemble du territoire doit être irrigué, les devis de SNCF Réseau doivent être adaptés aux trafics attendus ;
- compléter le réseau des lignes à grande vitesse, en priorité sur la transversale sud afin de desservir Toulouse, Toulon et Nice directement par de LGV (le TGV est le principal outil d'absorption du trafic aérien intérieur et proche-européen, les déplacements à longue distance se multiplient et font de plus en plus partie de la vie quotidienne).

La construction de gares TGV « à la campagne » doit cesser et les erreurs commises être corrigées, en particulier par la construction de la gare TGV-TER de Vandières en Lorraine : le TGV doit desservir systématiquement le centre des villes et être connecté directement au TER.

Pour le transport ferroviaire du fret

Le fret ferroviaire a fortement régressé depuis une vingtaine d'années, sa part de marché est actuellement inférieure à 10%, la moyenne européenne est proche de 20 %.

Il faut donc dégager des itinéraires pour le trafic de fret à longue distance, donc accélérer la réalisation des grands projets fret :

- ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ;
- accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin ;
- contournement de Lyon (CFAL) ;
- électrification de la ligne Chagny-Nevers (VFCEA)...

Il faut aussi :

- moderniser les lignes capillaires fret ;
- créer des terminaux de transport combiné rail-route ;
- créer de nouvelles autoroutes ferroviaires et prolonger l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à Lyon.

4 : un changement indispensable de stratégie de SNCF-Mobilités

La définition d'une stratégie offensive, conforme à la fois aux besoins des voyageurs et aux intérêts financiers de l'Etat et des Régions, est indispensable.

Cette stratégie ne doit pas être concentrée sur quelques grands axes facilement rentabilisables. Elle doit maximiser le report des trafics routiers et aériens sur le rail.

Les méthodes d'exploitation doivent être repensées

L'utilisation du train par le voyageur doit être simple et permettre l'improvisation du voyage.

Alors que la demande de transport ferroviaire croît fortement, la politique malthusienne passée, consistant à supprimer les services jugés non ou peu rentables (TER, Intercités de jour et de nuit, auto-train, et même TGV), doit être abandonnée. La SNCF doit devenir une force de proposition de développement.

Il faut relancer les services supprimés et renforcer la fréquence des trains, en particulier sur les lignes transversales. L'offre à bas coûts ne doit pas détruire l'offre TGV classique. Les coûts d'exploitation peuvent diminuer grâce à la polyvalence du personnel et à un roulement plus performant du matériel roulant.

Les correspondances doivent être améliorées et des relations directes rétablies. La réservation obligatoire sur les trains Intercités doit être écartée.

L'information et la vente des billets doivent respecter les voyageurs peu familiers avec le numérique, la suppression des points de vente doit cesser, les usagers de bonne foi sans billet ne doivent pas être pénalisés. L'usage du train doit redevenir simple.

Les commerces sont utiles dans les gares, mais les gares ont d'abord une vocation ferroviaire, il ne faut pas les transformer en centres commerciaux. Les voyageurs ont besoin de restauration à bord des trains et de consignes dans les gares. Le transport des vélos doit être autorisé dans tous les trains.

La tarification doit être simplifiée et uniformisée à l'échelle nationale. Son coût est trop élevé pour les jeunes et les familles. Une baisse générale des prix doit être étudiée, suivant l'exemple de la RENFE (la « SNCF » espagnole) : la perte de recettes par voyage a été plus que compensée par le gain de clientèle.

Enfin, relancer le transport ferroviaire ne suffit pas, il faut aussi faciliter l'accès aux gares et la diffusion des voyageurs par tous les modes (autocar, transports urbains, taxis, voitures et vélos en location).

5 : l'exemple de nos voisins européens

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché (train + avion) du train est bien plus élevée en Espagne, France et Italie, pays déjà équipés en lignes à grande vitesse (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 67%) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15%) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12%). Le réseau français des LGV peut encore être complété (transversale sud : Bordeaux-Toulouse, Perpignan-Montpellier, Marseille-Nice).

En Allemagne, le gouvernement va accentuer la taxation des billets d'avion (elle passera de 7,5 à 13 € pour les vols courts-courriers, contre seulement 1,5 € en France), 33 € pour les vols moyens-courriers et 59 € pour les vols long-courriers.

Le taux de TVA sur les billets « grandes lignes » ferroviaires va être abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets de moins de 50 km. Il en résultera une baisse du prix du billet d'environ 10 % : la DB attend 5 millions de voyageurs supplémentaires.

En Allemagne, de nombreuses lignes régionales (1 200 km au total) et plus de 300 gares ont été rouvertes depuis la réforme ferroviaire de 1994.

L'État allemand va investir plus de 80 milliards d'euros d'ici 2030 dans la rénovation de son réseau ferré, dans le cadre d'un accord conclu avec Deutsche Bahn, afin d'accélérer les efforts de protection du climat : 6 milliards d'euros par an pour rénover le réseau ferroviaire allemand, 2 fois plus que le budget annuel de la rénovation du réseau français.

Selon l'Etat allemand, « l'objectif de la DB ne doit plus être la maximisation du profit mais la maximisation du transport ferroviaire ».

En Espagne, une baisse générale des prix a été décrétée en 2013 par la RENFE (la SNCF espagnole) : la perte de recettes par voyage a été plus que compensée par le gain de clientèle. Depuis 2013, l'AVE (le TGV espagnol) a dépassé l'avion sur l'axe Madrid-Barcelone (le trafic a chuté de 54% depuis que l'AVE a connecté ces deux métropoles en 2008 selon l'AENA, association des aéroports espagnols).

En Italie, la concurrence en open access sur les grandes lignes classiques et le réseau des LGV a été autorisée en 2003. Stimulé par la concurrence entre NTV et Trenitalia et par la baisse des péages ferroviaires, le marché de la grande vitesse a, depuis 2003, crû de 20% par an, essentiellement au détriment du transport aérien, en particulier sur l'axe Milan-Rome où la part de marché de l'avion est passée de 51 % à 26 % (la compagnie aérienne Ryanair s'est retirée).

Des réouvertures de lignes sont intervenues avec un grand succès : la ligne Merano-Malles (sud Tyrol) a transporté 1 million de voyageurs en 2005, 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour.

Aux Pays-Bas, dans le cadre d'une politique environnementale particulièrement volontariste, le gouvernement vient de réduire de 130 à 100 km/h la vitesse maximale autorisée de 6h à 19h sur les autoroutes afin d'économiser le pétrole et de réduire la pollution de l'air.

Le secteur des déplacements urbains exige lui aussi des mesures décisives, outre la création de RER métropolitains et de tramways.

En Grande-Bretagne, la ville de Birmingham va appliquer un nouveau plan de circulation pour interdire le trafic de transit. Les propriétaires de véhicules les plus polluants devront payer 8£ pour entrer en ville. Les billets d'avion sont fortement taxés : 14,5 € (court-courriers) et 86 € (long-courriers).