

Inéquités entre modes de transport

Comme le demande le projet de Loi d'Orientation sur la Mobilité Intérieure de la FNAUT (FNAUT Infos 253), l'Etat doit garantir l'équité concurrentielle entre tous les modes de déplacements en les mettant sur pied d'égalité, de telle sorte que chaque mode puisse occuper son créneau de pertinence technique, économique et environnemental et uniquement ce créneau.

Les exemples d'**inéquités réglementaires, tarifaires et fiscales** entre modes sont innombrables.

Aucune contrainte de service public n'est imposée aux services de cars librement organisés et de covoiturage. Aucune indemnisation des passagers n'est imposée au conducteur en cas d'annulation d'un covoiturage ; le véhicule n'a pas à être accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'usager du train paie le sillon ferroviaire au prix fort, alors que l'autocar ne paie pas d'écotaxe et que l'automobiliste bénéficie de pénétrantes et rocadés urbains gratuites. La sécurité routière est financée par l'Etat, la sécurité ferroviaire par les usagers du train.

Le kérosène consommé en trafic aérien intérieur est détaxé alors que le gazole est taxé : le train de nuit en est la première victime. Le barème fiscal kilométrique surestime de 30 % le coût d'usage de la voiture.

Toutes ces anomalies doivent disparaître. Chaque mode doit être soumis aux mêmes contraintes réglementaires que les autres ; contribuer financièrement à la construction des infrastructures et au fonctionnement des équipements publics par application du principe « utilisateur-payeur » (gares, aéroports, aires de stationnement) ; et assumer ses coûts externes par application du principe pollueur-payeur.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

- Dossier** - Quelques grands projets inutiles et nocifs à abandonner **p. 2**
- Dossier** - Les grands projets ferroviaires, dix idées fausses à la mode **pp. 3-6**
- L'évolution du prix des carburants **p. 7**
- Comment démocratiser le ferroviaire **pp. 8-9**
- Lettre ouverte de la FNAUT au Premier ministre **p. 12**

GRANDS PROJETS d'infrastructures de transport : faut-il « faire la pause » ?



LGV Rhin-Rhône en travaux (MD)

Les grands projets d'infrastructures de transport sont aujourd'hui décriés : économistes et écologistes dénoncent leur inutilité, leur coût excessif, leur manque de rentabilité et leur danger pour l'environnement. La FNAUT ne partage pas cette vision dogmatique et malthusienne, elle estime qu'il faut examiner les projets au cas par cas. Si beaucoup d'entre eux (autoroutes, aéroports, canal Seine-Nord) doivent être rejetés, d'autres au contraire (TCSP urbains et lignes ferroviaires nouvelles, voyageurs et fret) sont indispensables pour répondre à la demande future et aux exigences environnementales : ils doivent être menés à bien en même temps que l'amélioration tout aussi indispensable des transports du quotidien.

Suisse, Grande-Bretagne : investissements massifs sur le rail

En Suisse, le Conseil fédéral veut investir 11,5 milliards de francs (environ 10 milliards d'euros) d'ici 2035 pour adapter le réseau ferré à la demande prévue de transport (+ 51 % en voyageurs et + 45 % en fret), aux besoins régionaux et aux besoins de l'économie. Tous les goulets d'étranglement perceptibles aujourd'hui seront supprimés. Le financement sera assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire, qui est alimenté par la TVA, la taxe sur les huiles minérales et l'écoredevance RPLP. Une variante plus modeste, évaluée à 7 milliards de francs, a été étudiée et rejetée (rappelons que la Suisse est grande comme l'ancienne Région Rhône-Alpes). Les cantons, les partis politiques, les syndicats et les associations sont maintenant consultés.

En Grande-Bretagne, annonce plus surprenante car la politique ferroviaire britannique a une mauvaise réputation

(injustifiée car les erreurs grossières de la période Thatcher-Major ont été corrigées par Tony Blair) : le secrétaire aux Transports britannique Chris Grayling a dévoilé le montant de l'investissement record amorcé par le gouvernement dans le secteur ferroviaire sur la période 2019-2024 - 48 milliards de livres sterling soit environ 54 milliards d'euros. C'est le plus important programme lancé depuis plus d'un siècle : « l'effort supplémentaire vise à améliorer la fiabilité du service, il s'ajoutera à la construction de nouvelles voies (la LGV HSL 2) et à la livraison de trains plus rapides et plus confortables ».

En France, pendant ce temps, on ferme des lignes faute de quelques millions d'euros, sans souci de la clientèle ferroviaire, sans étude d'impact sur l'aménagement du territoire... et même sans recherche de nouvelles possibilités de financement.

Inutiles, ruineux, dangereux : trois exemples de projets à abandonner



Port fluvial de Paris (MD)

Le GCO

La FNAUT est hostile aux projets d'autoroutes interurbaines et de contournements autoroutiers des grandes agglomérations. Le GCO (grand contournement ouest) de Strasbourg est, avec l'A45, l'A31 bis et bien d'autres... un bon exemple de ces projets archaïques (FNAUT Infos 246 et 251).

Selon les ministres Nicolas Hulot et Elisabeth Borne, « l'Etat entend à la fois permettre la réalisation de ce projet attendu localement et s'assurer qu'il apporte les meilleures garanties en matière environnementale ». Mais les ministres sont mal informés : ce projet, certes soutenu par le maire PS de Strasbourg, est fortement contesté localement, et il est intrinsèquement inconciliable avec le respect de l'environnement.

Conçu dans les années 1970, le GCO est un projet d'autoroute à péage de 24 km destiné à doubler l'autoroute nord-sud A 35 et à absorber une part du trafic qui l'encombre. Il est révélateur de la stratégie de l'époque : si une voirie est saturée, on l'élargit ou on la double. Une stratégie contre-productive comme le montre l'expérience, car elle ne fait qu'induire de nouveaux trafics routiers.

Très pénalisant pour l'environnement, le GCO entraînerait la destruction de milieux naturels précieux : forêt, zones humides... et près de 350 hectares de terres agricoles. Le GCO est donc fondamentalement incompatible avec la politique, affichée par le gouvernement, de protection de la biodiversité. Il le restera même si son insertion est modifiée ponctuellement.

Ce projet est par ailleurs techniquement inadapté. La congestion de l'A 35 est due principalement aux déplacements pendulaires à courte distance effectués en voiture. Ce constat doit inciter à renverser les priorités et à renforcer les transports collectifs de proximité. Quant au trafic de camions, qui s'est intensifié depuis la mise en œuvre de l'écotaxe allemande (LKW-Maut), il peut être limité si une écotaxe régionale est créée aussi en Alsace et si l'axe ferroviaire nord-sud est rendu plus performant dans la plaine d'Alsace.

Les travaux du GCO n'ont pas commencé. Il est encore temps d'éviter un durcissement du conflit, de tenir compte des besoins réels des habitants et de respecter notre environnement.

Le canal Seine-Nord

Ce canal est inutile, comme l'a démontré le rapport Massoni-Lidsky (Conseil général du développement durable et Inspection générale des finances) après bien d'autres études de l'administration (FNAUT Infos 217, 230, 238, 241, 246, 251).

Le canal concurrencerait peu la route et fragiliserait le rail, ce qui est sans intérêt économique ou environnemental car le rail n'est plus saturé sur l'axe considéré depuis la mise en service de la LGV Nord : 63 % du trafic du canal proviendraient de la route (soit 3,8 % seulement du fret routier actuel sur l'A1) et 37 % du rail (soit 13,3% du fret ferroviaire actuel sur cet axe).

Vouloir dépenser 4,7 milliards d'euros pour un transfert modal aussi décevant est aberrant. Et cette somme ne couvre pas tous les investissements nécessaires à un fonctionnement rentable du canal : ni les plateformes intermodales prévues le long du canal, ni la mise au gabarit de 4 400 tonnes des voies navigables encadrant le canal ne sont prises en compte. Un relèvement très coûteux des ponts serait nécessaire, faute de quoi les convois fluviaux ne pourraient transporter que 2 couches de conteneurs et non 3, l'exploitation du canal serait alors déficitaire.

Enfin ce n'est pas l'arrière-pensée des ports du Havre et de Rouen qui serait élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers et de Rotterdam qui serait renforcé en Ile-de-France au détriment des deux ports français.

Cet effet pervers a été bien perçu, et dénoncé vigoureusement, par Edouard Philippe quand il était maire du Havre (« Une naïveté déconcertante... Un gâchis économique et environnemental »). Il faut donc en priorité élargir l'influence des ports du Havre et de Rouen en modernisant leur desserte ferroviaire vers l'est et le sud, et non offrir aux ports belges et néerlandais une infrastructure lourde en direction de l'Ile-de-France : la part de nos importations transitant par nos ports est déjà faible...

Le financement prévu comportait une participation de l'Union Européenne (1,8 milliard), de l'Etat (un milliard) et des collectivités territoriales concernées (un milliard) ainsi qu'un emprunt de 700 millions. Mais la situation a évolué. Le gouvernement exige aujourd'hui que sa contribution lui soit remboursée par les

collectivités, et que celles-ci assument seules le remboursement de l'emprunt indispensable au bouclage du financement. Il pousse les élus à s'engager dans une voie dangereuse alors que la Région Hauts-de-France est la plus endettée.

Les élus des Hauts-de-France sont eux aussi irresponsables, à commencer par les Verts du Nord qui ont soutenu le projet au départ. Convaincus que le canal donnerait un coup de fouet à l'économie régionale, ils sont incapables d'en apporter la preuve (les chiffres cités d'emplois permanents qui seraient créés - 25 000 en 2025, 50 000 même en 2050 - sont fantaisistes) mais prêts à verser la somme colossale de 2,7 milliards et à assumer tous les risques financiers : leurs successeurs se débrouilleront... Le plus ahurissant est que Xavier Bertrand, président de la Région, refuse une « écotaxe » dont l'instauration serait pourtant favorable à un report modal du trafic routier, donc à une rentabilisation de l'ouvrage.

Si ce projet inadapté et d'un coût excessif aboutit, ce sera donc nécessairement au détriment de la modernisation et au développement de l'offre de transport urbain et ferroviaire.

Quant à l'Union Européenne, elle doit favoriser les investissements utiles. Le canal n'est qu'un projet régional, sans prolongement au sud de l'Ile-de-France. C'est l'autoroute ferroviaire Lille-Espagne, dont la réalisation a été reportée par le gouvernement Valls de manière regrettable, qu'il faut mettre en place si on veut retirer des camions des autoroutes sur de longues distances.

Notre-Dame-des-Landes

Les trois experts nommés par le Premier ministre pour réexaminer le projet ont consulté de nombreux acteurs, dont la FNAUT nationale et la FNAUT Pays de la Loire. Ils estiment que la décision est politique et relève du gouvernement, qui hésite.

Selon Edouard Philippe, moins perspicace qu'au sujet du canal Seine-Nord, « il n'y a que de mauvaises solutions ». On ignore encore s'il va confirmer ce projet consommateur d'espace périurbain et lui aussi inutile - soutenu par la droite, le PS et le PC - ou s'il adoptera la solution de bon sens consistant à moderniser l'aéroport existant de Nantes-Atlantique.

Grands projets ferroviaires : trop d'idées fausses à la mode

Les grands projets ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) sont souvent critiqués par les économistes, les écologistes et même la SNCF.

Les critiques s'appuient sur l'ensemble des arguments suivants :

- les moyens financiers de l'Etat et des Régions sont limités ;
- il faut donc donner la priorité aux transports du quotidien, c'est-à-dire aux infrastructures existantes, en particulier au réseau ferré classique ;
- on a construit trop de LGV alors que le TGV n'est plus rentable et n'a plus d'avenir (montant élevé des péages, coûts de production excessifs de SNCF Mobilités, concurrence des autres modes : avion, car, covoiturage) ;
- il faut enrayer la croissance de la dette ferroviaire, mais c'est impossible si on lance de nouveaux grands projets ;
- les atteintes à l'environnement dues aux infrastructures sont excessives.

Face à ces idées à la mode, la FNAUT maintient sa position : comme les projets de mobilité urbaine durable (vélo et TCSP urbains), les grands projets ferroviaires ne doivent pas être systématiquement abandonnés ou reportés, ils doivent être examinés au cas par cas.

Ce point de vue a été exposé par la FNAUT au Comité d'orientation des infrastructures le 24 octobre dernier.

Si la FNAUT défend divers grands projets ferroviaires voyageurs et fret (l'extension du réseau des LGV, la ligne nouvelle Paris-Normandie, le Lyon-Turin et le CFAL, les autoroutes ferroviaires), elle ne doit donc pas être considérée pour autant comme une « fanatique des grands projets ».

La FNAUT a largement démontré dans le passé qu'elle n'hésitait pas à s'opposer aux grands projets inutiles, d'un coût excessif et pénalisants pour l'environnement. La liste est longue et tous les modes sont concernés : nouvelles autoroutes de liaison et rocade urbaines, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord et même certains projets mal conçus de transport collectif (lignes 17 et 18 du Grand Paris Express, LGV Poitiers-Limoges, branches ouest et sud de la LGV Rhin-Rhône, gares TGV exurbainisées).

Plutôt que d'examiner au cas par cas les grands projets auxquels la FNAUT est favorable, nous allons ici justifier notre ambition pour les transports urbains en site propre et le rail en partant non pas - *comme on le fait généralement, ce qui est une erreur fondamentale de méthode* - des possibilités actuelles de financement, mais d'une analyse des besoins actuels et futurs des voyageurs, des territoires et de la collectivité.

1 - Les besoins actuels

Ces besoins sont sous-estimés par les décideurs politiques. Il suffit, pour s'en convaincre, d'observer aussi bien les succès commerciaux des grands investissements

urbains et ferroviaires (voir le tramway de Tours et la LGV Tours-Bordeaux) que ceux du covoiturage et des cars Macron, révélateurs de besoins latents et d'un sous-développement du rail.

Mais, dans une vision financière de court terme, on privilégie trop souvent le bus en site propre au tramway dans des cas où ce dernier serait un choix plus rationnel, ou l'autocar au train pour la desserte des villes moyennes, des axes transversaux et des territoires ruraux alors que le train pourrait être bien mieux exploité donc bien moins coûteux (FNAUT Infos 257).

2 - Les besoins futurs...

Alors qu'ils sont sous-estimés eux aussi, les besoins futurs ne sont jamais évoqués par les décideurs politiques, qui délaissent toute vision prospective.

La FNAUT a recensé les nombreux paramètres dont l'évolution vraisemblable va, contrairement à une idée reçue, amplifier les besoins de mobilité et l'usage du train (FNAUT Infos 249).

La démographie

En premier lieu, la population française va augmenter de 15 % d'ici 2060 d'après l'INSEE. Elle va vieillir.

Sa répartition sera inégale : elle se concentrera en Ile-de-France et dans les grandes agglomérations de province, dans les périphéries urbaines, sur les littoraux atlantique et méditerranéen (métropolisation, périurbanisation, littoralisation).

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.

L'évolution culturelle

Les citadins se détachent peu à peu de la voiture. Le taux de motorisation diminue chez les jeunes. Les voyages touristiques des seniors se multiplient.

L'aménagement du territoire

Les services (administrations, commerces, services de santé...) se concentrent dans les métropoles, dont par ailleurs la création des grandes régions renforce le rôle.

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.



...et les défis à relever

La congestion routière croissante : augmenter la capacité routière est difficile par manque d'espace (grandes agglomérations, Côte d'Azur).

Les transports collectifs sont saturés (transports urbains, voies ferrées de banlieue, nœuds ferroviaires, grandes gares de Paris et de province).

Le risque latent d'un nouveau choc pétrolier ne peut être exclu malgré l'émergence des énergies nouvelles.

Les nuisances routières et aériennes ont des coûts sociaux et financiers (accidents, santé publique) prohibitifs.

Enfin **le réchauffement climatique** fragilise l'économie comme la biodiversité (le tiers de nos émissions de gaz à effet de serre est dû aux déplacements).

Le Commissariat général du développement durable (CGDD) a publié, en juillet 2016, des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050, qui confirment la pertinence de l'analyse de la FNAUT et de ses propositions ambitieuses en matière de transport public urbain et ferroviaire.

Selon le CGDD, le trafic voyageurs longue distance va croître de 1,2% par an entre 2012 et 2030 puis 1,1% par an entre 2030 et 2050. Le train verra sa part modale augmenter malgré le développement du covoiturage et de l'offre d'autocars. Sur la courte distance, le trafic des personnes augmentera de 29% entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs.

Selon le rapport de Marie-Line Meaux sur le nœud ferroviaire lyonnais (CGDD, octobre 2011) : « les études prospectives doivent intégrer une demande accrue de report modal, il faut répondre à la croissance des besoins par une intervention forte sur la capacité du réseau portant ses fruits vers 2030 ».

L'Office fédéral suisse du développement territorial confirme les prévisions du CGDD. D'ici 2040, les trafics ferroviaires voyageurs et fret devraient fortement progresser, et l'utilisation des transports publics suisses (trains, trams et bus) augmenter de 50 % au moins.



Plateforme du Boulou (MD)

3 - Des besoins imbriqués

Les déclarations du gouvernement (prioriser les trains du quotidien, reporter les grands projets interurbains) prêtent à confusion. Elles 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, occasionnels mais fréquents, à moyenne ou longue distance se multiplient (études supérieures effectuées loin du domicile familial, couples dont les deux membres travaillent dans des villes différentes et se retrouvent chaque week-end, échanges d'enfants suite à des divorces). Les trains Intercités mais aussi les TGV font donc de plus en plus partie de la vie quotidienne, il ne faut pas opposer artificiellement les grands projets destinés à les faciliter à la modernisation du TER et du Transilien.

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, et un chargeur a besoin de lignes classiques modernisées, y compris de lignes capillaires en bon état, comme de nouvelles liaisons performantes telles que le Lyon-Turin. Ne l'oublions pas : 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.

Toutes les composantes du système ferroviaire doivent donc être développées : transports du quotidien et grands projets répondent à des besoins complémentaires. C'est seulement si une réponse globale est apportée à ces besoins, qui forment un tout, que les comportements évolueront. Tant qu'on opposera lignes classiques et grands projets, le rail continuera à régresser.

4 - Opposer l'existant et les grands projets est erroné

Séparer amélioration du réseau classique et lancement de grands projets est artificiel. Les grands projets ont, parmi leurs fonctions, la désaturation de lignes

existantes, donc un meilleur fonctionnement des trains du quotidien :

- le Grand Paris Express évitera le passage par Paris lors des trajets banlieue-banlieue, et désengorgera le RER ;

- la réalisation du CFAL désaturerait la gare très encombrée de Lyon-Part-Dieu (une gare souterraine est inutile si le CFAL est réalisé) ;

- la création d'une ligne nouvelle mixte entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne permettrait de désaturer, entre Lyon et Saint-André-le-Gaz, la ligne classique Lyon-Grenoble/Chambéry ;

- les lignes nouvelles Montpellier-Perpignan et Marseille-Nice ont pour objectif d'augmenter la capacité du rail, de faciliter la circulation des TER, Intercités et trains de fret, et de fluidifier la circulation sur le réseau autoroutier, complètement saturé ;

- la construction du GPSO implique des travaux sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse, au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, dont bénéficieraient les TER et Intercités ;

- la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA, FNAUT Infos 101, 153, 179) éviterait le passage de trains de fret par la grande ceinture parisienne.

5 - La vitesse ferroviaire reste attractive

Les voyageurs sont de plus en plus sensibles au prix, à la fréquence et à la régularité des dessertes ferroviaires. Mais le temps de parcours reste un élément important d'attractivité du train, comme le démontre la forte augmentation de sa fréquentation à chaque ouverture d'une LGV, malgré la hausse du prix des billets, et inversement les fortes pertes de clientèle en cas de ralentissement des trains entraînant des augmentations dissuasives des temps de parcours.

Les matériels disponibles sont performants, on peut cependant jouer sur l'infrastructure pour réduire la durée des trajets.

Rappelons les conclusions de l'expertise de Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244 et 245). La généralisation du 200/220 km/h sur les lignes classiques, préconisée par certains responsables politiques, est une utopie : les possibilités sont rares et dispersées sur le réseau, les sections inté-

ressantes très courtes, les gains de temps marginaux. De tels relèvements de vitesse, même à tracé constant, impliqueraient de coûteux aménagements (passages à niveau, voie...) ; ils poseraient de sérieux problèmes locaux d'environnement et susciteraient l'opposition des riverains.

Si on veut augmenter la vitesse des trains, on ne saurait donc trouver là une alternative à la construction de nouvelles LGV ni même une offre intermédiaire entre Intercités et TGV.

Si l'idée de porter un réseau structurant à 200/220 km/h est utopique, des gains de temps intéressants sont cependant possibles sur quelques lignes structurantes : Paris-Clermont, Paris-Limoges, Lyon-Nantes. Des relèvements de vitesse moins ambitieux sont aussi possibles sur d'autres lignes, en visant le retour aux vitesses pratiquées naguère mais réduites depuis lors suite à la dégradation des infrastructures. La vitesse peut s'approcher des 160 km/h sur une part significative du réseau.

6 - Les reports possibles de trafic sur le rail sont sous-estimés

D'une manière générale, la technique ferroviaire est nettement plus attractive que la technique routière - un constat qui ne procède d'aucune idéologie.

Le remplacement d'une ligne de bus ordinaire par un vrai BHNS provoque une hausse de la clientèle de 30 à 50 % ; si le bus est remplacé par un tramway, la hausse est supérieure à 100% (à paraître dans FNAUT Infos).

De même les rares réouvertures de lignes intervenues depuis 30 ans sont plébiscitées par le public, alors que les transferts sur route s'accompagnent d'une chute notable de la clientèle.

L'expérience montre que la réalisation de grands projets ferroviaires (métros, tramways, LGV) provoque des chocs psychologiques qui influencent massivement et durablement les comportements (voyageurs et entreprises).

La LGV SEA a induit une forte croissance du trafic Paris-Bordeaux, et même Paris-Toulouse malgré un temps de parcours qui reste très supérieur à 4h.

En Allemagne, encore peu équipée en LGV, la part du train à grande vitesse (TAGV) dans le marché TAGV + avion est inférieure à 20 %, elle est supérieure à 70 % en France.

Bien entendu, les reports de trafic sur le rail ne sont massifs que si l'infrastructure nouvelle est performante, si l'exploitation est pertinente (tarifs accessibles, fréquences élevées, régularité, qualité de service...) et si le rail n'est pas pénalisé par la politique des transports de l'Etat (taxation du kérosène, écotaxe routière). On peut espérer ainsi de la réalisation du Lyon-Turin le report sur le rail d'un camion sur deux en transit entre la France et l'Italie.

7 - L'impact écologique des grands projets est mal apprécié

C'est la conséquence directe de la sous-estimation des reports modaux possibles quand les grands projets sont réalisés sur des axes pertinents et dans le cadre d'une politique cohérente de maîtrise des trafics routiers et aériens.

A ce jour, le TGV capte environ 20 millions d'anciens passagers aériens par an. Si le réseau des LGV est complété, en particulier vers Toulouse et Nice comme le demande la FNAUT, le TGV sera l'équivalent, en capacité, du troisième aéroport parisien (voir l'étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavau, FNAUT Infos 120). Or le TGV émet en moyenne 36 fois moins de gaz à effet de serre par voyageur x km que l'avion court-courrier (FNAUT Infos 214).

Certes la construction de 2 800 km de LGV a eu un impact négatif sur les zones traversées (comme celle de 12 000 km d'autoroutes...) : consommation d'espace et surtout effet de coupure. Mais cet impact reste *local*. Le réchauffement climatique est, lui, un phénomène *global* qui menace toute la biodiversité. Lorsque le réseau des LGV est peu étoffé, le trafic aérien se développe : c'est le cas en Allemagne.

8 - Une pause serait dangereuse

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

Il faut donc 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 politiques à se dégager de leur vision court terme et à anticiper les besoins de mobilité et les exigences environnementales et climatiques.

La « pause » préconisée par la ministre des transports est donc mal venue : il faut lancer les grands projets soutenus par la FNAUT - en priorité les LGV Bordeaux-Toulouse pour capter du trafic aérien et Montpellier-Perpignan pour décharger la ligne littorale :

- il s'agit à la fois de combler les retards accumulés depuis des décennies et de répondre aux besoins futurs ;

- 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...

- enfin 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 de Strasbourg...) qui pourraient être évités si tous les investissements ferroviaires étaient accélérés.

Autre exemple typique : la reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 10 % environ depuis 3 ans) mais, faute d'une infrastructure ferroviaire performante, cette croissance est assurée par la route uniquement.

9 - La dette ferroviaire n'est pas un obstacle aux grands projets

Comme l'a démontré Denis Huneau dans une analyse remarquable (FNAUT Infos 237), la dette ferroviaire n'est pas pérenne : toutes les LGV existantes sont rentables, la part de la dette due au financement des LGV par RFF puis SNCF Réseau est donc remboursable peu à peu.

La dette est due essentiellement à la contribution financière insuffisante de l'Etat et des collectivités à la construction des LGV et à la régénération du réseau classique (alors qu'ils financent intégralement les routes) et aux surcoûts du système ferroviaire.

Mieux rentabiliser le TGV est possible par une réduction des péages ferroviaires donc par une reprise au moins partielle de la dette par l'Etat ; par une stratégie cohérente de SNCF Mobilités (les fréquences du TGV ne répondent pas à la demande, les cars Ouibus concurrencent le TGV) ; par une maîtrise de ses coûts de production ; par une correction de l'inéquité de la concurrence entre le rail et les autres modes : si, d'après la SNCF et la ministre, 70 % des dessertes TGV sont déficitaires (même Paris-Nice...), c'est aussi parce que les cars Macron ne sont soumis à aucune écotaxe et le kérosène à aucune TICPE.

Le « modèle économique du TGV » n'est donc pas intrinsèquement dépassé mais reste pertinent, le TGV est la seule activité ferroviaire rentabilisable. La crainte d'une explosion de la dette est un argument trompeur, un faux prétexte pour justifier l'immobilisme.

10 - On peut financer les grands projets ferroviaires

Il faut adapter les possibilités de financement aux besoins, et non le contraire comme on essaie de le faire aujourd'hui.

Les contraintes financières ne sont pas une donnée de la nature : ce n'est pas l'argent qui manque mais la volonté politique. On peut relancer les investissements sur l'ensemble du territoire, comme on a su le faire pour lancer

le Grand Paris Express, et apurer peu à peu la dette ferroviaire :

- en éliminant les gaspillages ; les grands projets inutiles, nocifs et ruineux déjà cités 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) ;

- en accélérant l'arrivée de la concurrence ferroviaire afin de réduire les coûts de production (maintenance du réseau existant et exploitation) ;

- en empruntant (on l'envisage bien pour financer le canal Seine-Nord et le CDG Express) ; les taux d'emprunt sont très bas ; selon Jacques Gounon, président d'Euro-tunnel, « aujourd'hui l'argent est gratuit » ;

- en mobilisant les investisseurs publics et privés ; ils disposent aujourd'hui de réserves financières considérables et inemployées, qui pourraient être investies dans le rail ;

- en sollicitant l'Union Européenne qui doit contribuer au financement des projets internationaux tels que les accès au tunnel de base du Lyon-Turin ;

- en imposant des taxes foncières aux bénéficiaires des grands projets, comme on l'envisage en Occitanie ;

- en mettant en œuvre une fiscalité environnementale qui peut être très productive et dont le produit doit être dédié pour l'essentiel à la mobilité (taxes supplémentaires sur les véhicules et les carburants routiers - voir encadré page 6, taxation du kérosène consommé par les avions court-courriers, taxation des sociétés autoroutières, écotaxe routière et péage urbain...).

Il faut profiter du bas prix du pétrole 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 aujourd'hui 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 ! »



Gare Belfort-Montbéliard TGV (MD)

Conclusion : non au malthusianisme ferroviaire

Une priorité évidente

Les nouvelles mobilités voyageurs (avion low cost, autocar, covoiturage) ne se développent pas seulement pour des raisons de prix pour l'utilisateur, mais aussi parce que le rail souffre de sous-investissement.

Le réseau ferré s'est profondément dégradé depuis 30 ans et présente de nombreux nœuds de saturation ; les lignes dites secondaires (UIC 7 à 9), peu fréquentées car mal exploitées, ne sont plus entretenues ; la dégradation des services entraîne une fuite des usagers et diminue l'intérêt économique d'une réfection ; et les fermetures entraînent un démaillage progressif du réseau.

Si on admet que les ressources de l'Etat et des collectivités territoriales disponibles pour le rail sont inextensibles, il est donc pleinement justifié de les concentrer sur l'amélioration des transports de la vie quotidienne, donc sur la régénération et la modernisation des infrastructures existantes, et en particulier du réseau ferré classique.

Des ressources nouvelles sont d'ailleurs indispensables pour répondre aux besoins immédiats. Il manque de 1,5 à 2 milliards d'euros par an pour régénérer et moderniser le réseau ferré classique et éviter son vieillissement : le kilométrage sur lequel les trains sont ralentis augmente et atteint aujourd'hui 5 300 km... SNCF Réseau, qui investit pourtant 3 milliards d'euros par an, n'a pas de plan global à moyen terme, même des liaisons d'intérêt national sont menacées.

Un seul exemple : la ligne Nantes Bordeaux s'est ainsi dégradée sur son tronçon central et la situation est telle que la vitesse y est fortement réduite (la durée du parcours a augmenté d'une heure, soit + 29 %) et que la SNCF demande de fermer la ligne pendant des mois pour des travaux qui nécessiteront au mieux 10 ans pour être menés à bien, le tout pour obtenir des performances inférieures à celles existant antérieurement en vitesse et temps de parcours !

Et on attend toujours le lancement du 4ème appel à projets de mobilité urbaine durable (aménagement vélo, TCSP urbains, RER et revitalisation des étoiles ferroviaires de province) prévu par le Grenelle de l'environnement en... 2009 (FNAUT Infos 245).

L'investissement nécessaire est colossal. Dans ces conditions, la priorité à l'existant devra être maintenue même si des ressources nouvelles sont dégagées.

Et les grands projets ?

Ceci étant, comme nous l'avons montré, la pénurie actuelle d'argent public n'est pas une fatalité pérenne ; elle ne doit

pas servir d'alibi pour reporter sans cesse les grands projets urbains et ferroviaires ou même y renoncer.

Une « pause » est donc injustifiée. Il ne s'agit pas de « mettre des tramways et des LGV partout », mais il n'y a aucune raison de reporter aux calendes grecques les grands projets vertueux, conformes aux objectifs officiels de l'Etat - équilibre territoriaux, protection de la biodiversité, économies d'énergie, lutte contre la dérive climatique.

Remarquons que certains grands projets concernent le réseau classique : la VFCEA, différée de manière incompréhensible par la commission Mobilité 21 ; la jonction Roissy-Picardie ; et différents projets de RER (Lille en particulier).

Par ailleurs il ne faut pas craindre que le lancement de grands projets pénalise la modernisation du réseau classique : en effet, les financements des infrastructures existantes et nouvelles sont en grande partie indépendants ; chaque grand projet suscite un financement ad hoc si bien que, s'il est abandonné, il n'y a pas de report d'un financement (virtuel) sur l'existant.

Le rail démodé ?

Il faut aussi s'interroger sur l'attitude souvent défaitiste et décliniste des décideurs politiques et des dirigeants de la SNCF en matière ferroviaire, que dénonce la FNAUT (FNAUT Infos 255). Plusieurs explications sont plausibles :

- pour certains, le train n'a pas d'avenir pour des raisons techniques (l'émergence de nouveaux modes tels qu'Hyperloop, la voiture et le camion électriques, les nouvelles mobilités) ;

- pour d'autres, le rail est condamné pour des raisons économiques (la SNCF serait irrémédiablement : des coûts trop élevés, trop de grèves ; la concurrence des autres modes est trop forte).

Ces idées sont illusoire ou totalement fausses, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou de celui du fret. En Allemagne, le fret ferroviaire s'est développé de manière vigoureuse depuis 10 ans. La Suisse et l'Autriche construisent des tunnels ferroviaires de base. Contrairement à une idée reçue, nos voisins européens (Allemagne, Angleterre, Italie) continuent à étendre leurs LGV. Dans le monde entier, du Luxembourg à la Chine, on investit massivement dans le secteur ferroviaire, parfois de manière inattendue (voir la « route de la soie » ferroviaire).

La FNAUT continuera donc de soutenir les projets d'offre de transport public adaptés aux perspectives futures : transports urbains de forte capacité, modernisation du réseau ferré classique et lignes nouvelles.

A propos de la TICPE

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

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 d'euros 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 d'euros (essence) + 194 millions d'euros (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 d'euros.

La TICPE étant soumise à la TVA, le rapport pour l'Etat est alors de 604 millions d'euros par an. La FNAUT avait avancé le chiffre de 600 millions d'euros (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 réclame la FNAUT, le GART et l'UTP, ou environ 25 km de ligne à grande vitesse, ou l'intégralité du projet de VFCEA (FNAUT Infos 153, 179).

L'évolution du prix des carburants automobiles

(Pixabay)

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 au sein du grand public (et de la classe politique), 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-contre 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 %.

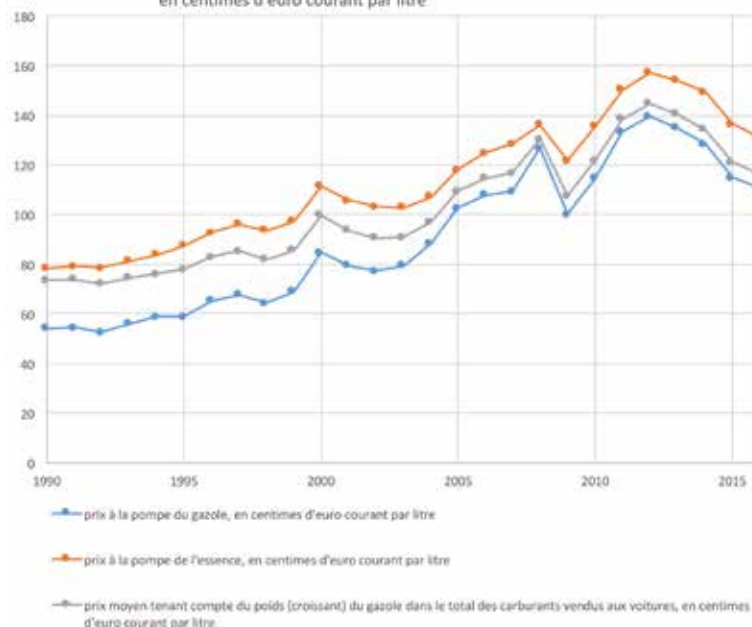
Enfin, le diagramme 4 ci-dessous corrige le précédent en rapportant le prix moyen non plus à l'indice des prix mais au SMIC horaire : la baisse est de 26 %.

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

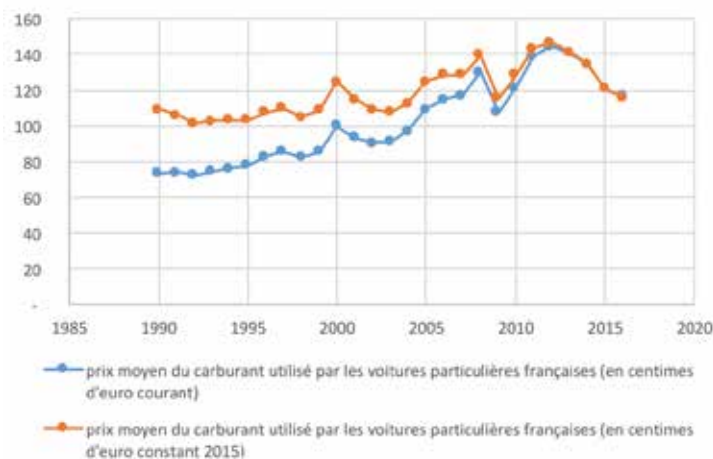
Fin 2017, les prix à la pompe sont respectivement de 1,20 (dont 0,70 de taxe) et 1,34 euro. En 2017, la hausse de la TICPE sur le gazole et l'essence a été respectivement de 3,26 centimes et 1 centime ; en 2018 et les 3 années suivantes, la TICPE sur le gazole augmentera de 2,6 centimes. La différence 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.

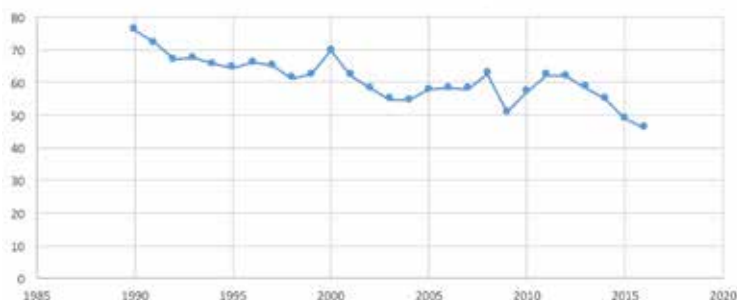
1 Prix du carburant automobile à la pompe, en centimes d'euro courant par litre



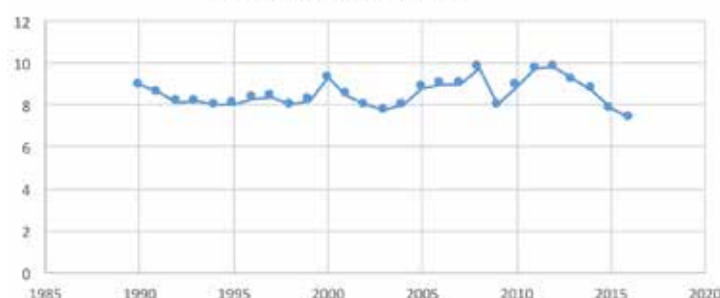
2 Prix moyen du carburant automobile, en centimes d'euro courant et constant par litre



4 Prix moyen du carburant automobile par 100 km parcouru, en minutes de travail d'un travailleur payé au SMIC



3 Prix moyen du carburant automobile par km parcouru, en centimes d'euro constant



Démocratisation du transport ferroviaire : comment améliorer la prise en considération de la voix des usagers ?

Usagers en gare de Besançon-Viotte (MD)

Dans le cadre des Assises de la mobilité et dans la perspective d'une prochaine loi d'orientation sur les mobilités, la FNAUT souhaite que le secteur du transport ferroviaire se démocratise et prenne mieux en considération le point de vue des voyageurs.

Plusieurs secteurs de services publics offrent des dispositifs de consultation réelle et de participation des usagers. Les représentants des usagers des hôpitaux et des Centres Régionaux des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS) ont un réel pouvoir décisionnaire. Quant au processus de consultation sur la stratégie nationale de santé, plus concret que les Assises de la mobilité, il vise à « réaffirmer le rôle des usagers comme acteurs de leur parcours santé et associer les citoyens à la gouvernance du système de santé ».

Par comparaison, le secteur ferroviaire souffre d'un retard démocratique évident, qu'il s'agisse des instances permettant la représentation des utilisateurs ou des processus de décisions. L'absence de lieux d'information et de débat induit une absence de dialogue.

La participation des voyageurs aux décisions relatives aux services ferroviaires

1. Renforcer la représentation des voyageurs dans la gouvernance des trois Établissements Publics Industriels et Commerciaux (EPIC) SNCF

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a fait évoluer la représentation des consommateurs et usagers.

Dans le système antérieur, un représentant des voyageurs (consommateurs) et un représentant des chargeurs (usagers) étaient membres de chacun des conseils d'administration (CA) de la SNCF et de RFF.

La loi limite dorénavant cette représentation des utilisateurs du train à un membre du CA de SNCF Mobilités et un membre de celui de SNCF Réseau.

Or les problèmes des voyageurs et des chargeurs doivent pouvoir être portés dans chacun des CA de SNCF Mobilités et Réseau (la FNAUT est représentée efficacement au premier par Marc Debrincat ; Jean Lenoir, qui la représentait au second, a été évincé, malgré sa compétence, au profit de... France Nature Environnement).

D'autre part, il n'y a pas de représentants des consommateurs ou des usagers au CA de la SNCF (EPIC dit « de tête ») : un représentant des voyageurs et un représentant des chargeurs doivent y siéger.

2. Créer des comités de dessertes nationales et internationales TGV

Il n'existe pas de représentation des parties prenantes en ce qui concerne la consistance de l'offre TGV (lignes, fréquences, horaires, gares desservies, correspondances, qualité de service).

Ces comités seraient compétents pour les dessertes TGV concernant plusieurs régions, par bassins de dessertes cohérents géographiquement (par exemple les dessertes IDF-Pays de la Loire/Bretagne). D'autres comités pourraient concerner les liaisons internationales. Ces comités seraient compétents sur le choix des matériels roulants.

Les comités pourraient réunir des représentants de l'État, des collectivités régionales concernées, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités, des intérêts économiques et des voyageurs. Leur pertinence serait renforcée après l'ouverture à la concurrence des services nationaux par open access ou allotissement.

3. Créer des comités de suivi de l'activité des délégués de services ferroviaires (TET et TER)

La convention d'exploitation des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) 2016-2020 ne prévoit aucun comité associant les représentants des voyageurs ; par ailleurs les comités de lignes pour les TER sont facultatifs (article 22 de la LOTI, loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs).

Un comité de suivi compétent par groupes de lignes cohérents géographiquement doit être créé pour tous les services concédés par une autorité organisatrice (AO) (l'État pour les TET, les Régions pour les TER).

Ces comités pourraient réunir des représentants de l'État, de l'AO, des collectivités locales concernées, de SNCF Réseau, des entreprises ferroviaires déléguées, des intérêts économiques et des voyageurs. Leur objet porterait sur la politique de desserte, la qualité de service, les correspondances, l'articulation entre les dessertes TET transférées aux Régions et les dessertes TER, le choix des matériels roulants, la définition des appels d'offres et l'évaluation du rapport d'exécution des délégués.

Plus largement, des comités de suivi doivent être mis en place pour l'ensemble des services de mobilité organisés par une AO et exécutés sous forme contractuelle ou sous forme de région (services de transport urbain quel que soit le mode, transport régional par autocar, services de navigation, services aériens).

4. Étendre la consultation sur la création ou la suppression de services nationaux et internationaux aux associations de voyageurs

La création ou la suppression par SNCF Mobilités de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés (article L. 2121-2 du code des transports). Cette consultation doit être étendue à la principale fédération nationale d'associations d'usagers des transports.

5. Créer des comités de Pôles d'Échanges Multimodaux et de gares

La gouvernance des gares repose sur les Instances Régionales de Concertation (IRC) des gares, prévues par l'article 14 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. Les IRC ne concernent que les grandes gares « d'intérêt national » et ne prévoient la participation des représentants des voyageurs que de manière optionnelle.

Or il est véritablement nécessaire de mettre en place une instance de gouvernance des gares et des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), d'autant que l'ouverture à la concurrence va faire émerger d'autres opérateurs ferroviaires que l'opérateur historique : il faut inventer l'instance où tous seront présents autour de la table.

Cette instance doit concerner d'abord le PEM que les IRC actuels et inclure des gares de villes moyennes. Elle doit associer toutes les parties prenantes impliquées et systématiser la représentation des voyageurs.

Son champ doit être plus large que celui des IRC et porter sur la gouvernance des infrastructures mais aussi sur la coordination des services, l'articulation des modes et l'intermodalité.

6. Dynamiser le Haut Comité du système de transport ferroviaire

Ce comité a été mis en place par la loi du 4 août 2014 et peut être consulté sur les questions stratégiques du système de transport ferroviaire national (la FNAUT y est présente). Sa compétence porte à la fois sur les services et sur le réseau, dans une logique intermodale.

Il doit être réuni plus régulièrement et son rôle de concertation et d'orientation doit être renforcé. Selon le code des transports, le schéma national des infrastructures de transport et le schéma national des services de transport doivent lui être soumis.

La participation des voyageurs aux décisions relatives au réseau ferroviaire

● La consultation préalable à l'arrêt du trafic pour les services régionaux

Qu'il s'agisse de fermeture par choix (transfert sur route) ou par contrainte (imposée par SNCF Réseau pour raison technique), une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices concernées et à SNCF Réseau : analyse du trafic, étude de repreneurs éventuels de l'exploitation, conditions du report de la desserte sur autocar, calendrier d'information en amont sur l'arrêt du trafic.

● La refonte de la procédure de fermeture administrative et de déclassement

1. Motivation des décisions de fermeture et de déclassement

Il convient d'imposer une justification des décisions de fermeture et de déclassement au regard de l'importance des enjeux (irréversibilité). Cette proposition est modeste puisque la motivation est déjà présente à travers le contenu du dossier qui expose les raisons de la fermeture ou du déclassement. Imposer une motivation synthétique des décisions favorisera l'acceptabilité sociale de ces décisions.

2. Précision réglementaire du contenu du dossier de fermeture d'une section du réseau ferré national (RFN)

SNCF Réseau présente déjà des dossiers aux Régions, parfois très complets mais de qualité variable. En cas de contestation contentieuse des fermetures ou déclassements, cela crée en outre une incertitude juridique.

Il convient donc de préciser les éléments que doivent contenir ces dossiers : lien de la section avec le réseau, potentiel de trafic fret et voyageurs, pertinence sociale, économique et énergétique.

3. Évaluation du potentiel de trafic par un cabinet indépendant

Déjà réalisée pour les principaux dossiers de fermetures, elle devrait être étudiée avant la décision de SNCF Réseau d'engager la procédure de fermeture-déclassement. Mais on ne peut pas se contenter d'une évaluation faite par SNCF Réseau après avoir déjà décidé d'engager la fermeture et le déclassement. Cette évaluation doit être réalisée par un cabinet indépendant de SNCF Réseau en amont de la décision.

4. Consultation des associations de consommateurs et d'usagers

La FNAUT et, le cas échéant, les fédérations agréées de consommateurs, doivent être consultées afin que leur avis puisse être transmis aux conseils régionaux et au CA de SNCF Réseau avant décision sur la fermeture et le déclassement. Cette pratique est déjà mise en œuvre, et

il s'agit simplement de la pérenniser et de la sécuriser réglementairement.

5. Avis conforme de la Région

Il s'agit de permettre aux Régions de s'opposer à la fermeture et/ou au déclassement, en cas d'avis défavorable (qui devient une forme de droit de veto, le cas échéant limité à une durée déterminée, par exemple 10 ans). Une fois de plus, il ne s'agit que d'intégrer dans le droit la pratique de SNCF Réseau qui, à de très rares exceptions près, suit systématiquement l'avis des Régions, même quand il est défavorable. Le régime des avis conformes existe déjà dans le secteur ferroviaire (voir l'ARAFER sur les péages ferroviaires).

6. Soumission à enquête publique

Le public doit pouvoir s'exprimer, ce qui limite ensuite la contestation.

La plus modeste modification d'un plan local d'urbanisme, et même la vente d'un simple chemin rural, est soumise à enquête publique : on voit mal pourquoi le déclassement et la cession d'une ligne du réseau ferré national ne le seraient pas. Le nombre d'enquêtes serait très faible (10 à 20 par an sur un total de 5 500 enquêtes publiques en 2016).

7. Interdiction d'un déclassement si le potentiel de la ligne est estimé supérieur à 1000 voyageurs/jour

Il s'agit de créer un encadrement de la procédure au fond, et de réduire le pouvoir discrétionnaire de SNCF Réseau de déclasser des lignes du RFN à fort potentiel de trafic. Le seuil proposé peut évidemment être discuté.

8. Publication des contrats de transferts de gestion

Le plus souvent, les fermetures ne sont plus suivies de déclassements et ventes, mais d'autorisations d'occupation temporaire ou de contrats de transferts de gestion (aux départements) pour l'exploitation d'une voie verte. Ces décisions doivent être publiées au Bulletin Officiel de SNCF Réseau, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le financement des associations de consommateurs

1. Les associations de consommateurs sont les organismes en qui les Français ont le plus confiance

Chaque année, un sondage atteste un haut niveau de confiance dans les associations de consommateurs agréées. Le dernier Baromètre de la confiance (sondage TNS, octobre 2017) indique que « dans une société de défiance, une majorité de Français font confiance aux associations et fondations ».

Cette confiance est pleinement justifiée. Les 15 associations agréées de consommateurs - la FNAUT est l'une d'elles - informent et défendent, individuellement ou

collectivement, les consommateurs. Leur présence est requise dans de nombreuses instances, où elles défendent les intérêts des consommateurs face aux professionnels.

Elles sont consultées sur des projets de politiques publiques. Elles peuvent désormais engager des actions de groupe, une responsabilité nouvelle dont l'exercice est potentiellement lourd et coûteux. Enfin, elles mènent, de leur propre initiative, des actions politiques, juridiques et économiques visant à défendre les consommateurs. Leur expertise est reconnue par les pouvoirs publics et les consommateurs.



2. La FNAUT propose deux mécanismes de financement des associations

Les associations sont soumises à une obligation d'indépendance : le code de la consommation leur interdit tout financement provenant d'entreprises.

Or les subventions octroyées par le ministère de l'économie diminuent d'année en année. De ce fait, elles peinent à maintenir leur capacité de conseil et d'intervention dans un contexte d'émergence de nouveaux services et de foisonnement des offres alors même qu'on attend d'elles une expertise de plus en plus vaste et exigeante. Des ressources spécifiques leur sont donc indispensables.

La FNAUT propose qu'elles bénéficient tout d'abord du montant des sanctions financières prononcées par l'Autorité de la concurrence, puisqu'elles s'attachent, notamment, à faire respecter les règles relatives à la loyauté des pratiques commerciales des entreprises et à dénoncer les pratiques anticoncurrentielles.

Sur le modèle des mécanismes de financement du dialogue social en entreprise, la FNAUT propose aussi qu'une très faible part du montant de la masse salariale affectée par l'opérateur à la réalisation du service, dans le cadre d'un contrat ou d'une régie, soit affecté aux associations d'usagers compétentes dans le ressort des services concernés.

Cette disposition couvrirait les services ferroviaires, régionaux et urbains. Ce financement serait consacré à la participation aux comités d'usagers, à la transmission des plaintes et à un rapport d'analyse de la qualité des services.

SNCF Mobilités : une stratégie ferroviaire décliniste

Car TER en Lorraine (MD)

Selon une déclaration du président de SNCF Mobilités lors du récent congrès de la FNTV, « la SNCF a l'ambition que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire ». Cette déclaration a suscité l'incompréhension de la FNAUT, qui demande un recentrage de l'exploitant sur son métier de base : faire circuler des trains.

Train ou autocar ? Régression du service public

TER : train et car sont nécessaires et complémentaires

Les vocations des deux techniques sont complémentaires : le train, avec un bon rapport qualité/prix, doit desservir les lignes ferroviaires intéressantes, qui ne se limitent pas à quelques lignes à grand trafic. Le car doit le compléter dans les zones de faible densité de population ou dépourvues de voie ferrée, et non le concurrencer ou le remplacer.

Le train doit être mieux exploité avant tout transfert sur route

Le train régional est bien mieux exploité par les opérateurs étrangers qu'il ne l'est en France, y compris sur des lignes à faible trafic. Pourquoi SNCF Mobilités ignore-t-elle leurs méthodes ? Transférer le service ferroviaire sur route est prématuré, c'est faire l'inverse de ce que souhaitent les usagers du TER, qui protestent dans toutes les régions françaises contre cette politique défaitiste et décliniste.

Le car est utilisé à contresens

Pour réaliser des économies apparentes, au lieu de chercher à contenir la dérive de ses coûts de production, la SNCF remplace souvent les trains TER par des cars aux heures creuses. Or, une fois le train acheté, son coût marginal d'utilisation est faible : le train doit donc être utilisé toute la journée, pour capter un maximum de clientèle. C'est en heure de pointe que le car est utile : il permet de vraies économies en évitant un sur-investissement en matériel ferroviaire (voire l'étude récente du CEREMA dans FNAUT Infos 257).

Une stratégie incompréhensible

Le projet d'entreprise de SNCF Mobilités, baptisé pompeusement « Excellence 2020 », propose une diversification des activités de la SNCF, mais oublie le sujet principal : le ferroviaire national ! Pendant ce temps, les cars Ouibus (filiale de la SNCF) sont déficitaires et, de plus, concurrencent les TGV et les trains Intercités. Quant aux services de covoiturage IDVROOM, ils concurrencent les trains TER (FNAUT Infos 259).

La SNCF se trompe de métier et ferait mieux de s'exprimer sur le développement du rail. La FNAUT demande que les Assises de la Mobilité débouchent sur un recentrage de SNCF Mobilités sur ses activités ferroviaires, dans l'intérêt des voyageurs et de la

collectivité et, pour l'exploitation des TER et Intercités, sur sa mise en concurrence avec d'autres opérateurs réellement motivés par le développement du rail.

Auto/train : on ferme !

Après sa volonté affichée «... que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire », la SNCF a annoncé un nouvel abandon du rail : la fermeture de 7 de ses terminaux auto/train sur 12 et son alliance avec des transporteurs routiers pour acheminer les voitures.

La SNCF abandonne ainsi les terminaux de Bordeaux, Biarritz, Brive, Toulouse, Narbonne, Lyon et Briançon pour ne conserver que ceux du sud-est : Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus-Saint-Raphaël et Nice.

Les voitures auparavant acheminées par train de nuit seront conduites par un chauffeur ou transportées par camion. De nouvelles villes pourront certes être desservies, mais les nouveaux acheminements seront plus lents ou beaucoup plus chers que par le train.

Confortable et sûr pour le voyageur, l'auto/train doit être encouragé car il respecte l'environnement. Il contribue aussi à l'aménagement du territoire grâce aux parcours terminaux permis par la voiture, et encourage les séjours de longue durée (qui rentabilisent le transport de la voiture).

Or, dans la nouvelle organisation, le transport des motos, vélos, planches à voile... est exclu, ce qui pénalise les déplacements touristiques. A ce titre, l'abandon de la desserte du Sud-Ouest Atlantique, des Pyrénées et des Alpes est particulièrement absurde.

Les dessertes auto/train supprimées le sont pour cause de déficit d'exploitation mais cet argument n'est pas admissible : quand les autocars Ouibus qui concurrencent directement le train affichent un déficit de 45 millions d'euros (chiffre 2016), la SNCF les maintient ou les développe !

La route et le rail : deux poids et deux mesures ! Cette politique malthusienne de désengagement du ferroviaire hors quelques axes à grand trafic, assortie de la volonté de transferts sur route sans amélioration de la performance du système ferroviaire sur les petites lignes, doit être condamnée. La FNAUT demande au gouvernement de fixer clairement ses orientations de sa politique de transport et de recentrer la SNCF sur son métier de base. Route et rail performant doivent être complémentaires et non concurrents.

Les arrêts du TGV

Selon Elisabeth Borne, ministre des Transports, « on ne dessert pas Brive avec un A 380 ». Certes la desserte de l'aéroport de Brive ne nécessite pas le recours à des avions de grande capacité, mais faut-il en déduire, comme le proposait déjà la Cour des comptes (FNAUT Infos 237), qu'il faut réduire le nombre des gares desservies par TGV ? Ne mélangeons pas les problèmes.

Le nombre des gares desservies par le TGV (230 environ) doit être maintenu dans l'intérêt des voyageurs, de la SNCF et de la collectivité ; il est justifié et constitue un atout du TGV qui doit être valorisé.

Le nombre des gares desservies par le TGV n'est pas extravagant

Si on enlève les gares dont la desserte, très appréciée des voyageurs, est saisonnière (stations balnéaires ou de sports d'hiver) et celles qui sont situées dans les pays limitrophes (environ 40), on constate que le nombre des gares desservies par le TGV est très voisin de celui (150) des gares desservies par l'ICE en Allemagne, pays dont la superficie n'est égale qu'aux deux-tiers de celle de la France.

Les arrêts actuels sont indispensables aux voyageurs

Les arrêts sur les LGV sont très peu nombreux et la FNAUT est défavorable à leur augmentation éventuelle : elle est ainsi fermement opposée à la création d'une gare nouvelle à Allan-Montélimar (FNAUT Infos 212).

Les arrêts sur lignes classiques sont commercialement justifiés et doivent être maintenus. C'est le cas, en particulier, des arrêts sur les parcours terminaux des relations Paris-province.

Les arrêts sur lignes classiques sont un atout économique pour la SNCF

La suppression d'arrêts sur les lignes classiques serait une erreur grave, l'allongement des temps de parcours qu'ils impliquent est marginal. Il faut au contraire créer quelques arrêts supplémentaires et améliorer les correspondances avec les TER afin de renforcer la fréquentation du TGV.

Le TGV ne doit pas être un « avion sur rail » ignorant les territoires

Le TGV est un outil d'aménagement du territoire, il ne doit pas desservir seulement les métropoles. Il permet une bonne diffusion de l'effet TGV et contribue à l'attractivité économique de toutes les villes desservies, qui doivent être appréciées **au cas par cas**.

Le « modèle économique du TGV » est un faux problème : une meilleure rentabilité du TGV passe par une réduction du montant des péages ferroviaires, une stratégie cohérente de SNCF Mobilités (les cars Ouibus concurrencent frontalement le TGV) et une maîtrise de ses coûts de production.

Brèves

Propos obscurs

Lors de sa visite en vallée de l'Arve le 29 septembre 2017, **Nicolas Hulot**, ministre de la transition écologique et solidaire, a déclaré que la liaison transalpine Lyon-Turin se ferait bien, « dans une version économique et écologique excessivement sobre, et tout cela assorti d'alternatives aux routiers ».

Pas de tunnels en Suisse ?

Selon **Eric Piolle**, maire EELV de Grenoble, « à l'image de ce qui est mis en place en Suisse, il est possible et raisonnable d'opérer un report modal massif des marchandises sur le rail, en mobilisant divers outils et en optimisant l'usage des infrastructures historiques avant de se lancer dans une politique de creusement de nouveaux tunnels et de nouvelles galeries ».

Bêtisier

Jean-Louis Borloo, ancien ministre de l'environnement, tombe dans le lyrisme irresponsable : « le canal Seine-Nord, c'est la vie, c'est l'emploi ». 25 000 emplois sur des plateformes multimodales qui ne sont pas financées ?

Censure

Soumis aux sites écologistes reporterre.fr puis carfree.fr, notre article dénonçant l'incohérence et l'irresponsabilité des opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse/Dax, qui ont obtenu l'annulation - qu'on espère provisoire - de la déclaration d'utilité publique des travaux de modernisation prévus sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux (FNAUT Infos 258 page 6), a été censuré.

Canal et sécheresse

Comme le confirment les sécheresses récurrentes de ces dernières années, la région Hauts de France pourrait, d'ici quelques décennies, manquer régulièrement d'eau pour les besoins quotidiens de la population, l'agriculture et l'irrigation des zones humides indispensables au maintien de la biodiversité. Les mesures récentes de restriction d'eau imposées par la préfecture constituent à ce titre un sérieux avertissement.

Pendant ce temps, les élus réclament un canal dont le remplissage nécessiterait 20 millions de m³ d'eau à prélever notamment dans l'Aisne et l'Oise, sans compter les grands réservoirs destinés à y maintenir un niveau suffisant. Comment faire sans aggraver les déséquilibres hydrologiques ? Pourquoi ne pas favoriser l'alternative ferroviaire qui s'affranchit de toutes ces contraintes ?

Didier Grimault

Train métrique

Selon un journaliste de La Dépêche du Midi, le train à voie métrique Castres-Murat faisait 1 m de largeur. Sans doute a-t-il disparu faute de capacité.

BIEN DIT

**Guillaume Sainteny, professeur d'économie à AgroParisTech**

« On a longtemps cru que, pour fluidifier le trafic, il fallait construire de nouvelles routes, des rocade... Or diverses études conduites à l'étranger (Corée, USA...), montrent que si l'on supprime des voies rapides urbaines, il y a **évaporation du trafic**, une part se reporte sur la marche, le vélo, le transport collectif et une autre part du trafic disparaît ! C'est probablement cette hypothèse que la maire de Paris veut vérifier, voire cette politique qu'elle cherche à mettre en œuvre ».

« Un pays qui adopte une **écofiscalité de rendement**, additionnant les écotaxes à taux modéré sur des assiettes larges, en tire des montants importants mais peu incitatifs. À l'inverse, de rares écotaxes à visée spécifiquement incitative, assises sur des bases étroites à des taux très élevés, rapporteront moins mais seront plus efficaces. Malheureusement la France a une fiscalité de rendement, qui rapporte peu en raison des exonérations ou taux réduits. Nous perdons sur les deux tableaux... »

« Quasiment tous les économistes considèrent que le **peage urbain** est le bon instrument de taxation ciblée des externalités intra-urbaines émises par le véhicule thermique. Il est vrai qu'il tend à pénaliser les personnes qui vivent en périurbain et travaillent en ville. D'où l'urgence de la limitation de l'étalement urbain et de l'amélioration des transports collectifs périurbains ».

« Il est possible d'avoir une **fiscalité écologique dont les effets sociaux sont neutralisés**. Partout en Europe, les combustibles, qui représentent une part plus importante des dépenses des ménages modestes, sont moins taxés que les carburants. En revanche, il existe des substituts, au moins partiels, à l'usage de la voiture thermique, et les catégories populaires sont beaucoup moins motorisées. La taxation du carburant touche donc davantage les catégories moyennes que modestes ».

« Les **inégalités écologiques** sont plus importantes que les inégalités économiques. Les personnes défavorisées vivent dans des zones plus polluées que les autres... La fiscalité écologique, si elle permet d'agir sur ces problèmes, participera donc à l'amélioration de leur qualité de vie ».

« On peut gommer les **éventuels effets sociaux d'une écotaxe** en l'atténuant pour les catégories défavorisées. Ou en taxant un produit au même taux pour tous mais en aidant les ménages situés en dessous d'un certain seuil de revenus : **l'effet social est identique, mais le signal prix est conservé** ».

« Vive la route, vive la République »



Tel est le titre de l'ouvrage que **Mathieu Flonneau**, universitaire parisien connu pour ses positions pro-routières très affirmées (FNAUT Infos 226), et **Jean-Pierre Orfeuil**, autre universitaire parisien autrefois très critique de la place excessive accordée à l'automobile en ville, viennent de publier.

Mathieu Flonneau (La Vie du Rail du 29-09-2017) tient des propos très politiquement corrects : « je ne défends pas à tout prix l'automobile en ville ou l'autosolisme... chaque mode de déplacement a sa pertinence... il est légitime de soumettre la route à une écotaxe... il ne faut pas faire de la voiture électrique un fétiche ».

Mais son idéologie pro-routière, très éloignée du pragmatisme dont il fait l'éloge, reprend vite le dessus : « **L'automobilisme est un humanisme**. Georges Pompidou a été qualifié bien légèrement de bétonneur alors que c'était un humaniste... L'environnementalisme et, plus encore, une écologie politique sélective dans ses accusations ont depuis plusieurs décennies invalidé le mode routier : une position extrêmement réductrice qui ne tient pas compte d'une bonne part de la réalité... On a beaucoup pêché par idéologie, mais la diabolisation de la route (« un archaïsme lourd et énergivore ») est allée trop loin... Une nouvelle donne, voire une révolution, se prépare. La culture routière avait été archaïsée. Or elle revient, portée par d'autres logiques sociales et politiques et un souci indispensable d'équilibre du territoire... Il y avait un risque de fracture territoriale... L'automobile demeure une potentialité d'autonomie inégalable, d'universalisme inclusif ».

Ce verbiage creux (« des cultures plurielles peuvent se juxtaposer ») n'apporte pas grand chose à la réflexion sur la politique des transports. Personne ne propose de « mettre des tramways ou des TGV partout » ou de supprimer les routes ! Et il est ridicule de dénoncer « des effets d'aubaine illusoire (Vélib) », « l'hédonisme cycliste » ou « la désinvolture partisane » qui conduit à réserver les voies sur berges de Paris « aux touristes en goguette ».

Pas un mot sur le caractère contre-productif des investissements routiers, sur le sous-développement des transports urbains et ferroviaires, sur l'inéquité de la concurrence entre la route et le transport public. Aucune proposition concrète sinon le retour en arrière préconisé par le lobby de la route : on attendait mieux d'universitaires censés penser et préparer l'avenir.

Jean Sivardière

Lettre ouverte de la FNAUT au Premier ministre (2-11-2017)

(MD)

Monsieur le Premier ministre, les constats quotidiens des usagers nous font craindre une baisse accélérée des services rendus par la SNCF.

La dégradation de l'offre

Nous constatons des fermetures de lignes, des ralentissements inopinés, des réductions de services persistantes sur le TGV à périmètre de réseau constant, sur les Intercités et certains TER, causées par une dérive catastrophique des coûts, sur le fret, ainsi que la fermeture brutale de 7 terminaux auto/train.

A ces réductions s'ajoutent une baisse de la qualité de service concernant l'information et la vente, la gestion des correspondances, l'explication de la tarification, une politique anti fraude qui pénalise les voyageurs honnêtes, des déteintes horaires excessives, des retards et des suppressions de trains...

La stratégie de la SNCF

Les évolutions annoncées par SNCF Mobilités sont encore plus inquiétantes.

« Excellence 2020 » traite des activités à l'étranger, du transport régional quotidien, des transports routiers complémentaires, des services porte à porte, de l'apport du numérique, tous services importants, mais oublie le sujet principal : le ferroviaire national !

Le récent projet « Grande vitesse 2020 » présente des aspects positifs. Mais l'augmentation prévue du trafic, essentiellement liée à la mise en service récente de trois LGV et à la part croissante de marché du low cost, est limitée à quelques grandes villes sur quelques axes radiaux ; le silence est de mise sur les autres relations qui se dégradent.

La valorisation du réseau classique voulue par le gouvernement ne peut se limiter au TER : elle doit inclure les TGV et les Intercités qui sont de plus en plus utilisés dans la vie quotidienne. Or certains projets de suppression de ces derniers sont inadmissibles, et SNCF Mobilités s'attache à développer les activités routières qui concurrencent le train avec Ouibus, malgré son déficit, ou le covoiturage avec IDVROOM.

La spirale de régression

Lors de la signature, fin 2010, de la première convention des trains d'équilibre du territoire, 5 relations atteignaient l'équilibre d'exploitation. Aujourd'hui, il n'y en a plus aucune et le déficit augmente malgré la suppression continue de circulations.

SNCF Mobilités, depuis au moins 5 ans, supprime aussi des circulations TGV. Des relations telles que Paris-Nice sont annoncées déficitaires. Ce n'est donc pas le modèle économique du TGV - la seule activité rentable - qui est en cause, mais bien celui de la SNCF !

La hausse des péages constitue un des facteurs de dégradation des résultats. Mais la Cour des comptes a également mentionné une forte dérive des charges de SNCF Mobilités.

Ces « signaux » sont donc en totale opposition avec les attentes des usagers, mais aussi du gouvernement comme le traduit le lancement des Assises de la mobilité, mobilité dans laquelle un transport ferroviaire performant doit avoir toute sa place.

La modernisation des infrastructures nationales prend du retard. Il en est de même des infrastructures régionales compte tenu des difficultés de financement des contrats de plan Etat-Régions. La liste des lignes « vétustes » s'allonge.

Les Régions, avec leurs contraintes budgétaires propres, demandent à la SNCF de réaliser des économies, ce à quoi l'entreprise répond par des réductions de service... solution de facilité, mais à court terme seulement, alors que le redressement passe nécessairement par une amélioration des recettes, donc de la qualité de l'offre - essentiellement basée sur la ponctualité et la fréquence - et sur la réduction des coûts.

Ces incertitudes sclérosent toutes les actions de modernisation pourtant indispensables. La SNCF va devoir engager une réforme profonde de sa gestion et améliorer sa performance.

Un changement de cap urgent

Il est nécessaire de procéder impérativement à une rupture de la stratégie actuelle de la SNCF afin de pérenniser, comme chez nos voisins européens, le ferroviaire autrement que sur un seul « noyau dur » très limité de relations.

En parallèle aux gains de productivité assurés par l'industrialisation de la modernisation des infrastructures, un état des lieux prévisionnel des lignes complétant le réseau structurant et des lignes du réseau capillaire doit être établi rapidement. Il doit être complété par un programme chiffré des travaux pour que les financeurs puissent prendre les décisions qui s'imposent dans le cadre de « schémas d'infrastructures » et non dans l'improvisation comme aujourd'hui dans de nombreux cas.

La SNCF devra passer de la « mauvaise productivité » actuelle qui consiste à supprimer les activités les moins rentables pour cause de surcoûts de production notoires à une « bonne productivité » de croissance qui, face aux coûts fixes importants du rail, consiste, comme chez nos voisins européens, à augmenter la production, par

exemple par le cadencement (+ 20 % de trains.km supplémentaires ont été créés à surcoût nul en Suisse).

En d'autres termes, il faudra passer d'une politique qui traite des conséquences des surcoûts à une politique qui en traite les causes autrement qu'en se limitant à l'exploitation d'un petit nombre de relations à grand trafic. En Allemagne, en Suisse, on observe des réouvertures de lignes avec des subventions publiques réduites.

Seule une stratégie de croissance est d'autre part susceptible - à l'image récente d'Air France - de mobiliser les cheminots, très attachés à leur métier, pour faire des efforts d'amélioration de la performance dans une démarche gagnant - gagnant à terme.

Le rôle régalien de l'Etat

En attendant les décisions qui seront prises par l'Etat suite aux Assises de la mobilité et aux propositions de la mission Spinetta pour la SNCF, nous demandons un moratoire immédiat sur les fermetures de lignes et suppressions de services nationaux et régionaux de voyageurs et d'auto/train, raison pour laquelle nous nous adressons aussi aux autorités organisatrices régionales.

D'autre part, il est temps d'appliquer les articles L. 1212-3-1, L. 1212-3-2 et L. 1212-3-3 du code des transports résultant de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire : les schémas de services de transport de voyageurs d'intérêt national doivent être présentés au Parlement. Les Assises de la mobilité ne peuvent en aucun cas justifier un retard de leur présentation.

Le chantier est en cours pour les services Intercités, sous le pilotage de la mission Philizot qui consulte largement les parties prenantes, notamment les Régions et les associations d'usagers.

Nous demandons donc une présentation rapide au Parlement du projet de service des TGV car il est impératif de ne pas se retrouver avec les TGV devant le fait accompli comme cela a été le cas pour les Intercités avec un nombre de relations subsistantes très réduit et exploitées de façon catastrophique.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

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°260
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

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 : <http://www.fnaut.fr>