

Paris, le 29/12/2014

## **Communiqué** **SNCF : une hausse tarifaire injustifiée et dangereuse**

*Début 2014, la SNCF a augmenté ses tarifs de 2,8 %, mais seulement pour répercuter la hausse du taux de TVA de 7 % à 10 %. Elle vient d'obtenir du gouvernement une forte hausse d'une partie de ses tarifs (+ 2,6 %), très supérieure à l'inflation (0,9 % en 2013 + 0,3 % en 2014).*

### **Une hausse injustifiée**

- La qualité de l'offre se détériore (fermetures de points de vente, suppressions inopinées de trains, transferts sur route de services TER et Intercités, grèves répétitives).
- La hausse n'offre aucune garantie d'amélioration de l'offre.
- Enfin, avant d'augmenter ses tarifs, la SNCF doit en priorité maîtriser ses coûts de production.

### **Une hausse dangereuse**

Au moment où le prix des carburants automobiles vient de chuter (1) et où se développe la concurrence agressive de l'avion à bas coût, de l'autocar interrégional et du covoiturage, la hausse risque de décourager les voyageurs d'utiliser le train.

### **Et la transition énergétique ?**

La FNAUT s'étonne que cette nouvelle hausse ait été approuvée par le gouvernement, et plus particulièrement par le ministère de l'Ecologie qui préconise une « transition énergétique », alors qu'il s'oppose à la hausse pourtant faible (0,57 %) des péages demandée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

***Pour des raisons sociales et écologiques évidentes, le train doit rester un transport de masse accessible à tous. La FNAUT demande au gouvernement d'abaisser le taux de la TVA sur les transports publics de 10 % à 5,5 %, taux en vigueur pour d'autres produits de première nécessité.***

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31

(1) D'après le site [www.carbeo.com](http://www.carbeo.com), le prix de l'essence est passé en quelques mois de 1,5 € à 1,3 € (- 13 %) et celui du diesel de 1,30 à 1,10 € (- 15 %). Ce dernier est même passé sous la barre de l'euro dans certaines stations-services.

# Autoroutes : Valls repousse à 2017

Le Premier ministre Manuel Valls a annoncé hier la création début janvier d'un groupe de travail sur les autoroutes, qui sera chargé de plancher sur deux scénarios de réforme, à savoir une renégociation ou une résiliation au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des contrats, renonçant ainsi à une éventuelle résiliation en 2016.

Ce groupe de travail examinera en outre une « proposition globale » des gestionnaires d'autoroutes, remise le 22 décembre au gouvernement, a ajouté Manuel Valls, dans un courrier au député PS Jean-Paul Chanteguet qui avait préconisé mi-décembre une résiliation des contrats.

Cette « première proposition globale » des sociétés d'autoroutes comprend « des avancées importantes », mais qui doivent encore être « améliorées », a

estimé le Premier ministre, sans plus de détails, disant y voir « la conséquence du rapport de force instauré par le gouvernement et les parlementaires ». Le groupe de travail devra établir des propositions, « avant toute décision du gouvernement », a encore indiqué M. Valls.

Le chef du gouvernement assure que l'objectif est de parvenir à « une meilleure régulation des péages afin de préserver le pouvoir d'achat des automobilistes, le rééquilibrage des profits et une participation » des concessionnaires d'autoroutes au financement des infrastructures de transport. Le gouvernement mène depuis plusieurs semaines d'après discussions avec les sociétés d'autoroutes et avait jusqu'à ce jeudi pour décider d'une éventuelle résiliation de leurs contrats de concessions au 1<sup>er</sup> janvier 2016. ■



■ Un groupe de travail sur les autoroutes va être créé. Photo J. Pelaez

## 839 millions pour Écomouv'

L'État et la société privée Écomouv' qui était initialement chargée de collecter l'écotaxe finalement abandonnée par le gouvernement, ont trouvé un accord sur 839 millions d'euros d'indemnités pour rupture de contrat, a-t-on appris hier de source syndicale. « L'État a prévu de régler ça sur dix ans », a déclaré le délégué CGT d'Écomouv' Olivier Kamiri, confirmant une information de la radio RMC.

Paris, le 6 janvier 2015

## **Communiqué** **Transport par autocar : la FNAUT répond au Chef de l'Etat**

*Le Chef de l'Etat a justifié la libéralisation du transport à longue distance par autocar à partir de données économiques et écologiques contestables. Il a passé sous silence les risques que cette libéralisation présente pour les voyageurs.*

### **Le prix de l'autocar pour le voyageur**

L'autocar n'est ni 8 à 10 fois moins cher que le train, comme l'affirmait récemment le ministre de l'Economie, ni 4 fois, comme l'affirme aujourd'hui le Chef de l'Etat.

En réalité, l'autocar est, en moyenne, environ deux fois moins cher que le train. Certains tarifs SNCF sont même compétitifs avec ceux de l'autocar (et même du covoiturage) pour les voyageurs acceptant des contraintes sur l'horaire et la durée du voyage.

Et le train offre souvent plus de vitesse, de sécurité et de confort que l'autocar.

### **Le bilan écologique de l'autocar**

Selon l'éco-comparateur de l'ADEME, le train est, en moyenne, moins consommateur d'énergie et moins émetteur de gaz à effet de serre que l'autocar. Que des véhicules « propres » puissent améliorer sensiblement le bilan carbone de l'autocar reste à démontrer.

D'autre part le transfert de services ferroviaires sur l'autocar engendre généralement des reports de trafics sur la voiture qui dégradent fortement le bilan énergétique du transport.

### **Les besoins des voyageurs**

Il est certain que des services réguliers d'autocar doivent être créés sur des itinéraires actuellement non desservis par le train, afin de répondre à des besoins non satisfaits de mobilité.

Mais il est choquant que le Chef de l'Etat préconise l'autocar pour assurer des liaisons sur lesquelles l'Etat a laissé se dégrader le chemin de fer alors qu'il pouvait être modernisé, offrir une qualité de service bien supérieure à celle de l'autocar et desservir correctement les villes intermédiaires du parcours.

### **L'incohérence de la politique des transports**

Le Chef de l'Etat vante les mérites de la concurrence dans le secteur des transports. Qu'attend donc le gouvernement pour l'introduire dans le secteur ferroviaire et ainsi améliorer ses performances ?

La FNAUT est favorable à la concurrence entre opérateurs d'un même mode, mais hostile à la concurrence entre modes. Une politique cohérente consiste à organiser une complémentarité entre le train et l'autocar et à égaliser leurs conditions de concurrence, qu'il s'agisse des infrastructures ou des conditions d'exploitation.

#### *Contacts presse :*

- Jean Sivardière, président de la FNAUT : 04 76 75 23 31
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : 06 19 09 78 89

Paris, le 13 janvier 2015

**Communiqué**  
**Déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges :**  
**la FNAUT dénonce une décision irrationnelle et incompréhensible**  
**et va déposer un recours auprès du Conseil d'Etat**

*Un décret déclarant d'utilité publique la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges a été signé le 10 janvier 2015 par le Premier ministre et la ministre de l'Ecologie. Pourtant le projet avait été sévèrement critiqué par la commission Mobilité 21, le Conseil d'Etat et la Cour des Comptes, et l'Etat stratège affirme vouloir privilégier le réseau ferré classique.*

Si la FNAUT est favorable à une extension raisonnable du réseau des LGV, elle a désapprouvé de longue date le projet Poitiers-Limoges dont l'impact environnemental élevé ne serait pas compensé en termes de rentabilité pour le système ferroviaire ou d'utilité collective. Elle va donc déposer un recours contre la déclaration d'utilité publique auprès du Conseil d'Etat.

**Le projet n'est pas techniquement justifié**

Contrairement à la LGV Tours-Bordeaux en construction, le barreau Poitiers-Limoges ne concernerait qu'un bassin de population restreint et ne permettrait de transférer que de faibles trafics aériens et routiers sur le rail. Sa mise en service ne désengorgerait aucune ligne classique parallèle et surchargerait au contraire la LGV Atlantique entre Paris et Poitiers.

**Le projet est dangereux pour l'aménagement du territoire**

Le barreau Poitiers-Limoges assècherait et fragiliserait la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Selon RFF, il faudrait en effet, pour le rentabiliser, ramener de 11 aujourd'hui à 4 le nombre des relations quotidiennes qui subsisteraient sur la ligne POLT, ce qui pénaliserait le Centre et la Creuse de manière inadmissible et induirait un report de trafic sur la route.

**Une alternative plus pertinente existe**

Une desserte TGV de Limoges de performances comparables peut être obtenue par la poursuite de la modernisation de la ligne POLT puis, ultérieurement, par un branchement sur la future LGV Paris-Lyon passant par la région Centre (projet POCL), ce qui renforcerait la rentabilité du POCL.

**Des choix rationnels sont nécessaires**

Le financement de nouvelles LGV est suffisamment difficile pour que l'Etat, RFF et les régions se concentrent sur des projets utiles, techniquement bien conçus, bénéfiques à l'aménagement du territoire et économiquement viables : le projet Poitiers-Limoges n'en fait manifestement pas partie.

Après Montluçon-Ussel et Clermont-Ussel, de nombreuses lignes régionales et interrégionales vont disparaître faute de travaux de rénovation d'un coût bien plus modeste : au moment où l'argent public est rare, faut-il donner la priorité à un projet de prestige au détriment d'investissements indispensables pour éviter un enclavement ferroviaire de tout le centre de la France ?

*Contacts presse :*

- Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
- Jean-François Troin, vice-président de la FNAUT, tél. 02 47 54 06 59
- Jean-Louis Camus, représentant de la FNAUT en Limousin, tél. 05 55 65 50 56