



## QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS... À L'HORIZON 2025 ?

Une tribune de Pierre Héritier

19 juin 2018

La question sur laquelle il y aurait lieu de réfléchir est celle de l'évolution des transports, des modes de transports, des évolutions techniques de chacun de ces modes de transports. Cette question ne fait ni l'objet d'un débat public, ni de concertations.

Les voies maritimes et fluviales, les chemins et les routes, les chemins de fers, les transports aériens ont simultanément ou successivement quadrillé les territoires, relié les villes et les villages, favorisé le commerce et l'économie. A l'horizon des 10 ou des 20 prochaines années de grandes transformations technologiques vont ou peuvent émerger : la voiture électrique, les véhicules autonomes, peut-être le moteur à hydrogène ou la propulsion solaire... D'autres modes de transports sont aussi annoncés : le tube (hyperloop) par exemple qui propulserait voyageurs ou marchandises à 800 kms voire 1200 kms/heure. Comment ces changements vont-ils modifier la donne ? Quelle serait, par exemple, la place du tube et, pour quels types de transports ? Quelle serait la place et le rôle de chaque mode de transport : complémentarité et/ou concurrence ?

Par ailleurs, le maillage du territoire n'est plus seulement national. Un schéma des relations internationales s'est imposé plus ou moins, un schéma des relations intra-européennes s'impose lui aussi. En sortant des frontières, la question des normes et des exigences se pose. La tendance actuelle est au libéralisme, à l'ouverture à la concurrence... La contrainte écologique doit aussi s'imposer. La question est aujourd'hui posée et le fait reconnu pas assez vite sans doute, mais de façon inéluctable. Les transports, avec la production (agro, industrie) et le logement, constituent l'un des trois vecteurs sensibles, bien autant et que les déchets.

### **1- Les choix relèvent « du politique »**

Les décideurs doivent rechercher une politique à long terme qui nécessite des priorités et des arbitrages. Une politique des transports doit satisfaire des exigences multiples, complémentaires et parfois contradictoires : la réponse aux besoins des personnes et des entreprises, l'efficacité économique<sup>1</sup> mais aussi sociale, l'aménagement du territoire et le respect de l'environnement, la contrainte écologique pour être très clair, etc... Celle-ci d'ailleurs se traduit parfois par des contradictions. Ainsi le "ferroulage" et le Lyon-Turin qui

---

<sup>1</sup> Le lecteur trouvera en annexe quelques réflexions concrètes sur l'efficacité économique.

devraient permettre, comme en Suisse ou en Autriche, de mettre les camions sur les trains se heurtent-ils à l'opposition qui s'exprime contre le tunnel ferroviaire! La question des gaz à effet de serre et du réchauffement de la planète constitue pourtant une priorité incontournable.

Ainsi les choix en matière de transports influent en partie, mais pas exclusivement, sur le modèle économique et le type de société. Mais ils résultent aussi d'une vision de la société et pas seulement de considérations économiques. Dans une société qui ne parvient pas à formuler de "projet" mobilisateur, il existe en creux, à travers des fragments technico politiques, une demande de débats de fonds, de réflexions citoyennes et de coproduction de projet.

La méthode choisie par Macron et Philippe vise au contraire à fragmenter le débat, sacrifiant une approche large et "long-termiste", et, surtout, laissant seul le pouvoir en situation de synthèse.

Exit la concertation qui existait aux époques de Mauroy et même de Barre. Là où il y avait place pour une approche large de long terme avec les parties concernées (Commissions du Plan, Groupes de Stratégie Industrielle) avec une implication de tous les acteurs concernés. Mais la responsabilité de la "dérive" est ancienne : absence de vision, déficit -"boule de neige", manque de cohérence des acteurs concernés... tandis qu'aujourd'hui des rapports d'experts éclairent exclusivement "le prince qui nous gouverne."

Les salariés, les territoires, les utilisateurs des transports, les agriculteurs (usage du foncier) mais aussi des ONG qui ont en charge les questions de climat, constituent les parties prenantes d'un débat circonscrit aujourd'hui aux sphères technocratiques et aux arbitrages du gouvernement.

## **2- Des choix par défaut ou clairement cyniques ? :**

La Suisse, l'Allemagne, l'Autriche ont fait des choix politiques -forts- pour restreindre, limiter, interdire les transports (le fret surtout) polluant. Aujourd'hui, les camions peuvent transiter sans problème du Nord au Sud de l'Europe en traversant l'isthme français : c'est l'itinéraire le moins contraignant alors que la « magistrale ferroviaire Ecofret <sup>2</sup> » reste inachevée... Rien n'est prévu, en tout cas retenu, pour relier l'Est de Rhône Alpes à la rive droite du Rhône, pourtant dédiée au fret ferroviaire et pourvue d'une plateforme logistique juste au Nord de Givors. (Voir proposition Lasaire- ATDLS <sup>3</sup>). Mais comme on le voit, la question n'est pas régionale, voire subrégionale... elle est européenne.

La "bienfaisance" attendue de la concurrence peut-elle pallier la carence des infrastructures ? S'agit-il d'un choix par défaut ou la résultante d'un rapport de force gagné par le lobby de la route ?

---

<sup>2</sup> C'est un itinéraire dédié au fret qui doit relier la Mer du Nord à la Méditerranée avec une transversale Est/Ouest débouchant sur l'Atlantique et la Manche. Itinéraire Européen qui montre que la question de la traversée de Rhône Alpes constitue un chaînon du maillage du territoire européen : le principe est acté mais la réalisation reste aléatoire. De même le Lyon-Milan qui constitue une transversale vers l'Est. Dans ce cas que doit-on privilégier? Le réchauffement climatique n'est-il pas l'élément structurant des choix économiques mais aussi sociétaux?

<sup>3</sup> Association d'usagers des transports (Gaby Exbrayat), aujourd'hui intégrée dans la Fédération Nationale des Usagers des transports, le FNAUT

Serait-ce au contraire le fruit d'une vision élitiste mais visionnaire sur l'évolution des modes de transports et des moyens de transports ? On aimerait connaître ce qui sous-tendrait cette analyse... pour la partager ou la contester. Alors, pourquoi le débat ne serait-il pas public ?

Enfin où trouver la cohérence avec les déclarations publiques et les engagements pris pour donner un caractère prioritaire à la lutte contre le réchauffement climatique ?

### **3- Et la SNCF dans cette politique des transports :**

Hélas ! La réflexion sur l'avenir de la SNCF souffre de ce travail segmenté mais aussi du retard accumulé depuis 20 ans pour analyser les évolutions et les conséquences des décisions votées à Bruxelles par nos gouvernements successifs. La communication politique agressive de Macron/Philippe, l'affichage d'une volonté non dissimulée « de mater » les cheminots et leurs syndicats, réputés pour leur combativité. La présentation de la dette comme résultat des coûts du statut a fait long feu, mais elle a causé des dégâts. Elle a blessé profondément le personnel. Elle a beaucoup nui à un examen serein des problèmes posés.

- **la dette est colossale ?** Certes mais elle est aussi comparable à ce que font d'autres pays : Royaume Unie, Allemagne, Suisse, Autriche. Cette contribution publique à l'investissement et à l'entretien du réseau reste très inférieure au coût des dépenses publiques pour le réseau routier. Par ailleurs plusieurs experts l'ont dit, aucune entreprise ne peut supporter un tel endettement dont la responsabilité est souvent liée à des choix politiques, justifiés ou discutables, ou à des choix erronés du management. Il y a quelque chose **d'insupportable et d'immoral** à faire **un chantage à la reprise de la dette en échange d'une modification du statut**. Si l'on veut stigmatiser les responsables, il faut les chercher du côté des politiques qui ont fait preuve d'aveuglement, de manque de courage, parfois de démesure. Ils n'ont pas voulu entendre les signaux d'alarme lancés par les syndicats.

- Par contre, la **question du statut** est, elle, liée à **celle de l'ouverture à la concurrence**. C'est là que la réflexion fait défaut. Peut-on échapper, sans remise en cause globale, à l'exigence européenne, formulée par un règlement communautaire, d'ouvrir le réseau ferré national à la concurrence ? L'interprétation donnée parfois à cette décision de l'UE<sup>4</sup> repose sans doute sur un malentendu : **il est possible, nous semble-t-il, pour un Etat, de fixer des exigences applicables à tous les opérateurs mais pas de déroger à l'obligation d'ouverture à la concurrence. N'est-ce pas sur ce point que devaient porter les réflexions et peut-être des propositions résolument offensives ?**

- De même sur la réorganisation de l'entreprise jusqu'ici centraliste, bureaucratique et hiérarchisée et sur les engagements sociaux à prendre pour le respect de la neutralité concurrentielle. Que pouvons-nous proposer ? Convention collective, obligation de négocier, voire fixation des normes sociales.

---

<sup>4</sup> Depuis une vingtaine d'année, les gouvernements français ont tous, sans exception et sans sourciller, voté les "paquets ferroviaires"...

#### **4- La question du travail et de la place des cheminots dans la nouvelle société doit être au cœur des négociations**

La transformation de la SNCF ne peut se faire ni sans ni contre les cheminots. La réussite de cette transformation nécessite qu'ils soient associés, partie-prenante et traités avec la considération qu'ils méritent. C'est leur savoir-faire et leur engagement qui permettront à l'entreprise d'être pleinement efficace. Cet engagement, cette motivation ne peuvent être obtenue s'il y a des « perdants », de « l'amertume », de la « rancœur » : la nécessaire mobilisation des cheminots est liée au respect des savoir-faire et des personnes.

Par ailleurs, la modernisation de cette entreprise nécessite une remise en cause profonde de l'organisation du travail, du "verticalisme" et des rapports hiérarchiques.

Là encore, la voie étroite de la réussite passe par que la reconnaissance de ceux qui font tourner la maison, de leur qualification et de leurs représentants. Quelles formes donner à cette reconnaissance ? Quels droits ? Quels pouvoirs ?

Un accord général, avec une adhésion des cheminots eux-mêmes, est indispensable pour réussir.

A ce stade, nombre de syndicalistes s'interrogent sur l'aptitude des dirigeants de la SNCF à conduire un tel processus...

#### **Conclusions : Du grain à moudre pour négocier**

- La reprise de la dette. Elle doit être totale.
- Les obligations de services publics imposées à tous les acteurs : C'est là que la France peut imposer des obligations à toutes les entreprises (CO2, Ecologie, AT, tarifs prioritaires peut-être, etc – etc...).
- La convention de branche, la transformation des rapports sociaux dans la nouvelle société, l'organisation du travail, la présence des salariés dans les structures de gestion,
- Les conditions sociales de la concurrence (convention collective),
- Etc...

<p>Notons en particulier un aspect qui met en relief une question : quelle est la compatibilité de l'ouverture à la concurrence avec les obligations de service public ? Ce que recouvre dans le langage de Bruxelles, la notion de service d'intérêt général (SIEG).</p>
---

## Annexe

Quelques réflexions limitées à certains exemples correspondant aux critères cités <sup>5</sup>:

- L'efficacité économique :

Pas simple à saisir si l'on segmente les débats.

Ex : le barreau ferroviaire pour relier St Exupéry à la Rive Droite du Rhône est-il rentable ?

- non si l'on regarde le trafic voyageurs prévisible
- non si l'on regarde le fret transporté, et si l'on projette la tendance  
Peut-être si
- l'on escompte un accroissement des volumes
- l'on tient compte de l'aspect du réveil de la « Belle Endormie » (la gare SNCF st Ex)
- l'on tient compte de l'élargissement de la zone de chalandise de l'aéroport St Exupéry et de l'impact du triple Hub. Plus encore si cet aéroport est relié par hyperloop à celui de Cointrin (proposition de PH)  
Certainement si
- l'on tient compte des coûts externalisés liés au trafic routier
- l'on apporte une solution à l'engorgement du « nœud ferroviaire Lyonnais » (la Part Dieu) comme nous le proposons depuis longtemps avec ADTLS (cf.cahier d'acteurs Lasaire-ADTLS)

C'est ainsi que je comprends « l'effet réseau ». En fait, si l'on prend le mot dans un sens spécifique et restrictif « l'effet Int-réseaux ».

---

<sup>5</sup> Certains sujets, comme l'AT, ont fait l'objet à Lasaire de maints débats. Nous savons, chacun sait, que la déstructuration spatiale du territoire a un coût. Non... des coûts!