

Revue de presse

jeudi 16 février 2012



Edition
À consulter à l'accueil



L'« opération vérité » du gouvernement dans les transports

TRANSPORTS Taux de ponctualité des trains, fiabilité des différentes compagnies aériennes sur une même destination... Le ministère de l'Écologie et du Développement durable a décidé de lancer une « opération vérité » dans les transports.

Les ministres Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani dévoileront jeudi un portail Internet baptisé qualitetransports.gouv.fr. Ils ont placé la barre très haut : l'ambition est de répondre aux préoccupations de millions de passagers des transports, grâce à un portail Internet qui permettra de comparer entre eux les différents services de transport. Il informera aussi les voyageurs de leurs droits en cas d'incident.

Les chiffres cités par le ministère sont préoccupants : 25 millions de bagages ont été perdus en 2010 dans les aéroports français. L'addition des minutes de retard cumulées en décembre 2011 par les TGV ou les avions français aboutit à des chiffres astronomiques : 66 467 minutes perdues par le train et 74 690 par l'avion.

Le site Internet sera une première en Europe par la taille de la base de données, souligne-t-on chez NKM. Au même moment, le ministère annoncera la création de la toute nouvelle « autorité des services dans les transports », que le président avait appelée de ses vœux lors de l'inauguration du TGV Rhin-Rhône en septembre dernier.

Cette instance a pour but d'améliorer la ponctualité et la qualité de service, dont se plaignent régulièrement les usagers des gares et des aéroports de l'Hexagone. À terme, elle devra aussi se pencher sur les TER, les métros, les RER et même les transports routiers urbains de voyageurs, sans oublier les principales dessertes maritimes empruntées par les croisiéristes... **V. C.**



TRANSPORTS

Infrastructures ferroviaires : Hollande conforte la SNCF

François Hollande lève le voile sur ses options en matière de transport. Jusqu'à présent, le candidat socialiste s'est fait plutôt discret sur ces sujets. Dans un entretien aux « Echos », Roland Ries, chargé de cette thématique dans l'état-major de campagne, précise les positions de son champion sur plusieurs sujets cruciaux.

Pour le sénateur-maire de Strasbourg, le quinquennat de Nicolas Sarkozy sur ces sujet se résume à une « *présidence des promesses non tenues* ». Les intentions affichées dans le Grenelle de l'Environnement n'ont pas été suivies des investissements nécessaires. « *Le Schéma national des infrastructures terrestres recense par exemple des projets intéressants, mais irréalistes car non financés, pointe Roland Ries. Il y aura des choix à faire.* » Si les quatre projets de lignes à grande vitesse déjà engagés ne seront

pas remis en cause, l'utilité des autres sera soigneusement examinée. « *Notre objectif est de donner la priorité aux trains du quotidien, notamment en Ile-de-France. Nous verrons pour cela les financements européens possibles* », explique-t-il.

Dysfonctionnements

Le prochain président aura également à se prononcer sur la gestion de l'infrastructure, aujourd'hui séparée entre la SNCF et Réseau Ferré de France dans une configuration qui ne satisfait personne. « *Le schéma actuel est source de graves dysfonctionnements, confirme Roland Ries. Pour y remédier, nous penchons pour une réunification de la gestion de l'infrastructure par le biais d'un holding* », soit la solution prônée par la SNCF.

Autre dossier reporté après 2012, la libéralisation du rail. « *Ce n'est pas la panacée : on l'a bien vu avec le fret ferroviaire, où*

tous les acteurs se concentrent sur les segments les plus rentables, assure Roland Ries. Dans les TER, la concurrence ne peut être introduite qu'à l'initiative des autorités organisatrices, les régions. Celles-ci doivent disposer pour cela d'une ressource dédiée, qu'elles n'ont pas aujourd'hui. L'extension du versement transport est une piste à explorer. »

Sur le plan social, « *il est hors de question que la concurrence soit un prétexte au dumping social. La préservation du statut doit être un impératif catégorique* ». Ce qui n'exclut pas, indique Roland Ries, une « *adaptation de l'organisation du travail* » par la négociation.

Pour les transports urbains, l'objectif est enfin est de mettre en place des tarifs fixés en fonction du revenu des usagers, et non de leur statut. Roland Ries estime également qu'un troisième appel à projet pour les transports collectifs en site pro-

pre, doté d'une enveloppe de 400 à 500 millions d'euros, pourrait être lancé assez rapidement, « *ce qui permettrait de débloquer un certain nombre de projets, tout particulièrement dans les villes moyennes* ».

LIONEL STEINMANN



Roland Ries, chargé du transport dans l'état-major de campagne de Hollande.



LGV Paca: RFF présente un nouveau projet, du "bluff" selon les opposants

MARSEILLE, 14 févr. 2012 (AFP) -

RFF, l'un des cofinanceurs de la LGV Paca, a présenté mardi un projet "qui a évolué sur la forme et sur le fond", après la concertation houleuse de l'automne dernier et les demandes de la préfecture, ce que les associations d'opposants ont dénoncé comme un "coup de bluff".

"La réalisation d'une Ligne à grande vitesse (LGV) +pure+ se transforme devant la nécessité de mettre en place un système performant" en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), alliant "trains du quotidien" et "vitesse adaptée aux enjeux du territoire", a expliqué Jean-Michel Cherrier, chef de projet à Réseau ferré de France (RFF) lors d'une conférence de presse.

Selon lui, ces "trains du quotidien", reprenant l'idée des RER franciliens autour des trois grandes villes de Paca (Marseille, Toulon, Nice), permettront d'améliorer "les performances internes à la région", où les flux ferroviaires augmentent de près de 4% par an depuis 1996.

Ainsi, à l'horizon 2023, RFF s'engage à proposer sept trains par heure entre Marseille et Toulon, contre deux actuellement. Quant à la vitesse, elle variera en fonction des zones traversées et n'atteindra jamais 350 km/h.

Interrogé par l'AFP, l'un des porte-parole des anti-LGV, Olivier Lesage, a dénoncé une "tartufferie". "Il n'y a pas de nouveau projet, c'est uniquement de la communication", a-t-il affirmé, assurant que "quand RFF parle de TER (trains express régionaux, NDLR), ce n'est rien par rapport aux investissements pour la LGV, c'est l'arbre qui cache la forêt".

L'objectif de cette ligne, qui ne sera donc plus une LGV - "on travaille sur un autre nom", a précisé M. Cherrier, reste néanmoins de mettre Marseille à une heure de Nice (contre 2 heures 30 actuellement).

Ce projet fait hurler les opposants: "Il y a plus de 200 km entre les deux villes et sachant qu'on est obligé de s'arrêter à Toulon, si on fait un bon temps de parcours, on ne peut pas faire moins de nuisances, autant concilier l'inconciliable", a expliqué M. Lesage.

Le doublement de la totalité de la ligne étant "impossible", RFF a décidé de renforcer l'infrastructure actuelle, qui reste "fragile et en voie de saturation", a souligné M. Cherrier.

Pour ce faire, la nouvelle ligne passera par certains tronçons neufs et par des tronçons déjà existants, sur lesquels le nombre de voies sera triplé, voire quadruplé, comme ce sera le cas par exemple entre Les Arcs et Le Muy, dans le Var, ou dans la vallée de l'Huveaune, à l'est de Marseille, et dans le Pays d'Aubagne.

Pour le porte-parole du collectif "Tout Aubagne contre la LGV", Alex Amberto, "si on doit réhabiliter le réseau existant, autant qu'il bénéficie au fret, contre la saturation des autoroutes par les camions".

Enfin, RFF a dit que ni le calendrier ni les coûts n'étaient modifiés "pour l'instant".

Lors de son lancement, l'objectif majeur de la LGV était de "constituer l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes" et de parer à la saturation du réseau (40 millions de passagers annuels aujourd'hui, 80 millions en 2020, 110 millions en 2040), en mettant Paris à 4 heures de Nice, au lieu de 5 heures 40 actuellement.

lrb/anb/er

Afp le 14 févr. 12 à 16 55.

Sernam: Geodis propose une reprise des activités et d'une partie des 1.600 emplois (syndicats)

PARIS, 14 févr. 2012 (AFP) -

Geodis, la société de fret et de logistique de la SNCF, a fait des propositions de reprise d'une partie des activités du transporteur Sernam, en proie à d'importantes difficultés financières et placé en redressement judiciaire, ont indiqué mardi des sources syndicales.

"On a une vraie proposition de Geodis, qui est à l'étude", a déclaré à l'AFP Maxime Dumont, secrétaire général de l'union fédérale route de la CFDT (majoritaire chez Sernam).

"Le périmètre complet du champ de la reprise n'est pas encore établi", a-t-il ajouté, précisant que Geodis s'était tournée vers deux de ses entités, France Express et Carlberson, pour "intégrer Sernam dans ce groupe" tout en évitant "les doublons".

La CFDT est attentive à ce que le maximum des 1.600 emplois directs soient repris, a poursuivi M. Dumont, mais "malheureusement dans ce type de reprise il y a de la casse sociale", a-t-il dit sans pouvoir préciser le nombre exact de salariés pouvant être menacés.

Selon Patrice Clos, secrétaire général de la fédération FO transports, Geodis propose de ne reprendre que 1.000 des 1.600 emplois de Sernam, et aucun des 1.400 emplois indirects.

M. Dumont n'a évoqué que l'offre de Geodis, alors que selon M. Clos, Caravelle, spécialisé dans la reprise d'entreprises en difficulté, serait en lice ainsi que deux autres repreneurs.

Interrogée, la direction de Géodis n'a pas souhaité faire de commentaire dans l'immédiat.

Les syndicats doivent être reçus jeudi au ministère des Transports, alors que les repreneurs éventuels ont jusqu'au 27 février pour déposer leur offre.

En cessation de paiement depuis fin décembre, Sernam, ancienne filiale de la SNCF privatisée en 2005, enchaîne les exercices déficitaires. L'entreprise de messagerie et de transport express a été placée en redressement judiciaire le 31 janvier par le tribunal de commerce de Nanterre (Hauts-de-Seine), qui a décidé d'une période d'observation de six mois.

L'activité de fret et de logistique, regroupée dans la filiale Geodis, a enregistré en 2011 une hausse de son chiffre d'affaires de 6% à 9,4 milliards d'euros grâce à plusieurs acquisitions. SNCF Geodis prévoit toutefois des pertes opérationnelles supérieures à 300 millions d'euros en 2011, et maintient son objectif de retour à l'équilibre en 2013-2014.

asl/db/al

Afp le 14 févr. 12 à 18 14.



LGV Paca: RFF présente un nouveau projet, du "bluff" selon les opposants

MARSEILLE, 14 févr. 2012 (AFP) -

RFF, l'un des cofinanceurs de la LGV Paca, a présenté mardi un projet "qui a évolué sur la forme et sur le fond", après la concertation houleuse de l'automne dernier et les demandes de la préfecture, ce que les associations d'opposants ont dénoncé comme un "coup de bluff".

"La réalisation d'une Ligne à grande vitesse (LGV) +pure+ se transforme devant la nécessité de mettre en place un système performant" en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), alliant "trains du quotidien" et "vitesse adaptée aux enjeux du territoire", a expliqué Jean-Michel Cherrier, chef de projet à Réseau ferré de France (RFF) lors d'une conférence de presse.

Selon lui, ces "trains du quotidien", reprenant l'idée des RER franciliens autour des trois grandes villes de Paca (Marseille, Toulon, Nice), permettront d'améliorer "les performances internes à la région", où les flux ferroviaires augmentent de près de 4% par an depuis 1996.

Ainsi, à l'horizon 2023, RFF s'engage à proposer sept trains par heure entre Marseille et Toulon, contre deux actuellement. Quant à la vitesse, elle variera en fonction des zones traversées et n'atteindra jamais 350 km/h.

Interrogé par l'AFP, l'un des porte-parole des anti-LGV, Olivier Lesage, a dénoncé une "tartufferie". "Il n'y a pas de nouveau projet, c'est uniquement de la communication", a-t-il affirmé, assurant que "quand RFF parle de TER (trains express régionaux, NDLR), ce n'est rien par rapport aux investissements pour la LGV, c'est l'arbre qui cache la forêt".

L'objectif de cette ligne, qui ne sera donc plus une LGV - "on travaille sur un autre nom", a précisé M. Cherrier, reste néanmoins de mettre Marseille à une heure de Nice (contre 2 heures 30 actuellement).

Ce projet fait hurler les opposants: "Il y a plus de 200 km entre les deux villes et sachant qu'on est obligé de s'arrêter à Toulon, si on fait un bon temps de parcours, on ne peut pas faire moins de nuisances, autant concilier l'inconciliable", a expliqué M. Lesage.

Le doublement de la totalité de la ligne étant "impossible", RFF a décidé de renforcer l'infrastructure actuelle, qui reste "fragile et en voie de saturation", a souligné M. Cherrier.

Pour ce faire, la nouvelle ligne passera par certains tronçons neufs et par des tronçons déjà existants, sur lesquels le nombre de voies sera triplé, voire quadruplé, comme ce sera le cas par exemple entre Les Arcs et Le Muy, dans le Var, ou dans la vallée de l'Huveaune, à l'est de Marseille, et dans le Pays d'Aubagne.

Pour le porte-parole du collectif "Tout Aubagne contre la LGV", Alex Amberto, "si on doit réhabiliter le réseau existant, autant qu'il bénéficie au fret, contre la saturation des autoroutes par les camions".

Enfin, RFF a dit que ni le calendrier ni les coûts n'étaient modifiés "pour l'instant".

Lors de son lancement, l'objectif majeur de la LGV était de "constituer l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes" et de parer à la saturation du réseau (40 millions de passagers annuels aujourd'hui, 80 millions en 2020, 110 millions en 2040), en mettant Paris à 4 heures de Nice, au lieu de 5 heures 40 actuellement.

lrb/anb/er

Afp le 14 févr. 12 à 16 55.