

# Transports : le mauvais bilan de François Hollande

 [lui-president.blog.lemonde.fr/2017/05/09/transports-le-mauvais-bilan-de-francois-hollande/](http://lui-president.blog.lemonde.fr/2017/05/09/transports-le-mauvais-bilan-de-francois-hollande/)

09 mai  
2017

Pendant cinq ans, le site [Lui Président](#) a suivi la réalisation – ou non – des engagements de campagne de François Hollande. Au crépuscule du quinquennat, il passe en revue le bilan du président sur les grands sujets de préoccupation des Français.



François Hollande travaille dans un train pour Rennes, le 4 avril 2012. (AFP/FRED DUFOUR)

Pendant sa campagne présidentielle, François Hollande avait axé sa politique de transports sur deux piliers : la modernisation ferroviaire et la lutte contre la fracture territoriale. Cinq ans plus tard, quel est son bilan ?



## Le train

Si elle a fait l'objet d'une importante contestation de la part des cheminots, la réforme ferroviaire adoptée en 2014 sous l'impulsion du secrétaire d'Etat aux transports Frédéric Cuvillier était globalement conforme aux engagements de campagne de François Hollande... bien qu'elle n'ait pas (encore ?) produit les effets escomptés.

- **Réunifier Réseaux ferrés de France (RFF) et la SNCF** 

17 ans après la séparation de la SNCF en deux, l'opérateur ferroviaire français a été réuni dans une société unique divisée en deux branches (SNCF Réseau et SNCF Mobilités), sur le modèle allemand.

- **La dette ferroviaire et les prix des billets**

L'objectif principal de la fusion, qui était la réduction de la dette de RFF , n'a pas été atteint. L'endettement du groupe, qui continue de progresser, frôlait en 2016 les 50 milliards d'euros, contre 38,6 milliards en 2012. Malgré cela, les prix des billets ont continué d'augmenter, le gouvernement renonçant à intervenir, malgré les annonces initiales de la ministre Ségolène Royal .

- **De nouvelles règles pour les cheminots** 

La nouvelle convention collective du transport ferroviaire a été approuvée par les principales organisations syndicales et le gouvernement en 2015, sans descendre sous le socle du statut des cheminots alors en vigueur.

- **La construction des lignes à grandes vitesses (LGV)** 

Comme François Hollande s'y était engagé, le gouvernement n'a pas fait obstacle à la réalisation des projets de LGV en cours (LGV Est, Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Le Mans-Rennes, Lyon-Turin).

En revanche, [après la dénonciation par la Cour des comptes](#) de la politique du « tout-TGV », il a décidé de lever le pied sur les prochains projets (Dijon-Lyon, Montpellier-Perpignan, Marseille-Nice...), en les reportant après 2030, pour donner la priorité à la maintenance et aux » *trains du quotidien* « .

- **L'amélioration des trains du quotidien** ❌

L'[accident de Brétigny-sur-Orge](#), en 2013, a braqué la lumière sur la vétusté du réseau ferroviaire, dont la rénovation apparaît comme insuffisante malgré des investissements annuels de plusieurs milliards.

Confronté au même constat sur les trains Intercités, le gouvernement a réagi début 2016 en annonçant le remplacement de tous les trains d'ici 2025. On est toutefois loin de l'amélioration de » *la qualité des trains du quotidien* « et de » *la desserte des territoires enclavés* « promise par le candidat socialiste en 2012.

Au niveau européen, la France n'a pas obtenu de pouvoir protéger ses trains d'équilibre du territoire (Intercités, TER) de l'ouverture à la concurrence ❌. A partir de 2023, les régions devront donc attribuer les lignes de train en respectant les règles des appels d'offre, et donc plus forcément à la SNCF. Il est toutefois prévu que le gendarme du rail puisse intervenir si la mise en concurrence des lignes à grande vitesse affecte « substantiellement » l'équilibre économique des lignes conventionnées.

- **La mise en concurrence des TER** ❌

Si François Hollande a respecté sa promesse de donner l'initiative de la mise en concurrence des TER aux régions, il n'aura pas fait voter la loi permettant le début des expérimentations, comme [Christian Estrosi le demandait pour la région PACA](#), dont il entendait faire la pionnière. Elles n'auront pas lieu avant le prochain quinquennat, alors que l'ouverture officielle des TER à la concurrence [est prévue](#) pour 2026.

- **La décentralisation de la politique de transports**

La gauche a élargi les prérogatives des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui peuvent désormais gérer, outre les transports collectifs urbains, l'autopartage, le co-voiturage, les vélos en libre-service ou la logistique urbaine ✅.

Elle n'a toutefois pas trouvé de nouvelle ressource fiscale pour les régions en matière de transports ❌.

- **La modernisation du fret ferroviaire** ❌

Si le gouvernement a pris des engagements financiers, l'effort est jugé insuffisant pour redynamiser le secteur [par le gendarme du rail](#). Signe de la morosité du fret ferroviaire français, qui ne représente plus que 7 % du transport de marchandise : Euro cargo Rail (ECR), filiale française de la Deutsche Bahn pour le fret, [a annoncé](#) en décembre 2016 un plan de 300 suppressions d'emplois, pointant du doigt la vétusté du réseau et la hausse du coût salarial, face à une concurrence du transport routier plus flexible et plus abordable avec la baisse du cours du pétrole.

Le flop de la plateforme multimodale du port du Havre [incarne](#) également l'échec du quinquennat à dynamiser ce dispositif qui était destiné à désenclaver certains territoires ❌. Depuis octobre 2015, le tribunal du commerce du Havre a multiplié les sursis face au redressement judiciaire imposé à la société exploitant la plateforme.


## Les transports en commun

Comme promis par le candidat Hollande, l'Etat [a débloqué](#) 450 millions d'euros pour soutenir les projets de transports en communs en site propre dans les villes (bus, trolley, tramways, trains) ✅.


Mais au bout de cinq ans, l'accès aux transports en commun fait toujours défaut en banlieue. Si 100 % des


Parisiens [ont accès](#) à un transport rapide à moins d'un kilomètre, le taux baisse de moitié pour les habitants de banlieue.

[Une étude réalisée par Elabe](#) soulignait en janvier 2017 que les usagers de transports en commun étaient les plus touchés par les difficultés dans leurs déplacements quotidiens pour accéder à leur lieu de travail, d'études ou autres activités – en particulier dans les banlieues. Elle estimait également qu'un Français sur quatre avait déjà refusé un emploi faute de moyens pour se déplacer.

Le problème des transports peut également être pris du point de vue de sa cherté. François Hollande, qui s'était engagé à généraliser la tarification solidaire – qui consiste à moduler le montant de l'abonnement en fonction du revenu de l'utilisateur –, n'en a rien fait .

## Les routes

Soucieux de moderniser le réseau routier et de créer de l'emploi, le gouvernement a approuvé pendant le quinquennat l'investissement par les sociétés privées d'autoroutes de plus de quatre milliards d'euros. Des sommes financées par une progression quasi-ininterrompue des tarifs de péages pour les automobilistes – que François Hollande s'était pourtant engagé à modérer pendant sa campagne . En cinq ans, la régulation n'a pas bougé d'un iota dans ce secteur où les concessionnaires continuent de jouir d'une « [rentabilité exceptionnelle](#) ».

Le gouvernement a aussi essuyé un échec avec l'écotaxe poids-lourds, abandonnée en 2013 après la contestation des « *bonnets rouges* », et jamais remplacée . Un fiasco qui aura coûté près d'un milliard d'euros à l'Etat.

Quentin Duval

[Signaler ce contenu comme inapproprié](#)