



HAL
open science

Le rapport Duron fait des économies, le rapport Spinetta fait de l'économie

Alain Bonnafous

► **To cite this version:**

Alain Bonnafous. Le rapport Duron fait des économies, le rapport Spinetta fait de l'économie. Transports, Infrastructures & Mobilité, 2018, 508, pp.16-20. halshs-01787410

HAL Id: halshs-01787410

<https://shs.hal.science/halshs-01787410v1>

Submitted on 7 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Alain Bonnafour, professeur honoraire au LAET
(Laboratoire Aménagement, Economie, Transport, à Lyon).

Le rapport Duron fait des économies, le rapport Spinetta fait de l'économie

Les Assises nationales de la mobilité ont battu bien des records en regard d'exercices comparables. C'est ainsi qu'ont été mobilisés six groupes d'experts (sur des thèmes somme toute bien choisis), dix « ateliers de l'innovation », deux colloques, 42 « ateliers territoriaux » complétés par 21 « ateliers relais », une plateforme participative et deux rapports d'étape d'organismes consultatifs⁽¹⁾. Les copies rendues en décembre ont heureusement fait l'objet de synthèses. Disponibles sur un site du gouvernement⁽²⁾, elles ne représentent qu'un peu plus de 1 500 pages (!) qui doivent inspirer le projet de loi d'orientation des mobilités (ou les ordonnances qui s'y substitueront).

Sur les quelques centaines de mesures proposées, il reste bien sûr à écarter celles qui existent déjà dans les versions consolidées du Code des transports de 2010 ou dans la partie transport de la loi de 2015 dite LTECV (relative à la transition énergétique pour la croissance verte), ainsi que quelques poncifs, toujours foisonnants dans ce genre d'exercice. Cette tâche sera facilitée par le fait que les propositions qui ont vraiment vocation à donner un sens à la loi sont celles des rapports Duron et Spinetta qui ont été remis au gouvernement en janvier et février dernier.

Remis le 31 janvier, le premier est celui du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) installé en octobre dans le cadre des Assises mais qui a vocation à perdurer. Il a pour mission de proposer une stratégie d'investissements au même titre que la commission Mobilité 21 qui a rendu sa copie en 2013. Déjà présidée par Philippe Duron, qui était alors député du Calvados, elle était pareillement chargée de « hiérarchiser les grandes infrastructures de transport ». Le COI s'inscrit donc tout naturellement dans la continuité du précédent rapport qui avait été fort raisonnable dans les investissements recommandés. Il s'y réfère fréquemment, le plus souvent pour réduire encore la voilure⁽³⁾.

□ Soyons réalistes, dit le rapport Duron...

Le message fort de ce rapport est en effet celui de la sévérité de la contrainte financière et de la nécessité

d'en tirer les conséquences sur la programmation des investissements. C'est ainsi qu'il entame son exercice par une évaluation des dépenses de transport de l'Etat alimentées par l'AFITF et par le budget général. Il envisage trois scénarios : le premier évoque 2,4 Md€ par an et « conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets (...) et repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés »⁽⁴⁾.

Le second scénario de financement remonte l'effort national à 3 Md€ par an et permet « de satisfaire les priorités fixées par le président de la République » (une manière élégante de suggérer que l'on ne saurait faire moins) et d'assurer pendant une dizaine d'années la modernisation du patrimoine et « l'amélioration des mobilités du quotidien ».

Seul le troisième scénario, qui porterait l'effort à 3,5 Md€ par an puis à 4,4 Md€ au-delà de 2022, autorise l'engagement « au plus tôt » de quelques grands projets jugés prioritaires.

Sachant que le gouvernement n'exclut pas le scénario 2 et que le scénario 1 représente déjà un effort de 25 % supérieur à celui de la période 2012-2016, on entrevoit où devrait se situer la réalité des choses. A titre personnel, je considère le scénario 1 comme le moins improbable en l'état actuel de notre système de transport, en particulier de ses ressources et de ses coûts.

Pour bien interpréter ces scénarios, on peut comparer leurs ambitions à celles d'exercices semblables

Entre le premier exercice de l'Atelier du Plan qui portait sur la période 1994-1998 (et devait être prolongé d'un an) et l'exercice suivant, qui a porté sur la période 2000-2006, il a fallu tenir compte de l'effet de la récession de 1993 et des efforts imposés par les « critères de Maastricht ».

qui avaient été menés dans les années 90 par le Commissariat général du plan. Le rôle du COI était alors tenu par un « Atelier sur les orientations stratégiques de la politique des transports et leurs implications à moyen terme », un lieu de réflexion qui rassemblait les responsables des administrations centrales concernées, y compris les directions de Bercy, et qui était curieusement présidé par un universitaire⁽⁵⁾. Une composition apparemment bien différente de celle du COI qui ne compte qu'un tiers de hauts fonctionnaires. Cependant, entre un atelier composé de responsables d'administrations centrales et un COI dont la majorité des membres sont ou ont été des élus, cette différence n'est guère explicative d'une quelconque différence d'orientation des choses car les « politiques » du COI ont, quels que soient leur bord, des compétences reconnues et le calibre des hauts fonctionnaires qui complètent ce conseil, à commencer par son rapporteur général⁽⁶⁾, donne toute garantie sur ce que peuvent apporter les services de l'Etat.

En sus de compétences comparables, les exercices menés à 20 ans d'intervalle ont eu pour point commun un durcissement de la contrainte de financement. Entre le premier exercice de l'Atelier du Plan⁽⁷⁾ qui portait sur la période 1994-1998 (et devait être prolongé d'un an) et l'exercice suivant⁽⁸⁾, qui a porté sur la période 2000-2006, il a fallu tenir compte de l'effet de la récession de 1993 et des efforts imposés par les « critères de Maastricht » entre 1996 et 1998. L'atelier a donc proposé de réduire la dépense en portant, d'un exercice à l'autre, l'effort annuel de 0,80 à 0,58 % du PIB, à l'instar de qu'a dû faire le COI par rapport à la commission Mobilité 21.

C'est là que la comparaison à 20 ans devient saisissante car, dans le scénario 3 du COI, cet effort ne représente plus que 0,15 % du PIB et s'affaïsse même à 0,11 % dans le scénario 1. Si l'on précise ce résultat en retenant des périmètres de dépense comparables et le scénario le moins improbable, il en ressort que l'effort de la nation pour financer les grandes infrastructures nouvelles a été divisé au moins par 4 en 20 ans. Les conséquences sont flagrantes pour les grands projets : Bordeaux-Toulouse, la seule ligne à grande vitesse considérée comme éligible à moyen terme, est renvoyée à 2028 ou au-delà et ce sont les mêmes horizons pour des projets autoroutiers que la commission Mobilité 21 avait pourtant désignés cinq ans plus tôt comme prioritaires tels l'A31 bis dans le sillon lorrain, les contournements d'Arles et de Rouen ou encore la liaison Fos-Salon.

Le rapport Duron exprime, en somme, l'épilogue d'une tendance lourde. Il s'est en effet passé quelque chose que l'on a mal perçu dans les dernières décennies de la politique publique des transports. Ce quelque chose a été une lente inflation des dépenses de fonctionnement aux dépens des dépenses d'investissement. Concernant le seul ferroviaire, c'est l'inverse de ce qui



s'est produit au Royaume Uni après la réforme de 1994: les subventions de fonctionnement et d'équilibre ont été sensiblement diminuées alors que les dépenses d'investissement (subventions et autofinancement des investissements par Network Rail) ont été au sens propre du terme multipliées.

Le rapport de Jean-Cyril Spinetta tire, pour le ferroviaire, les conséquences stratégiques de cette situation et propose, tout bonnement, de réformer la régulation économique du système.

□ ... soyons efficaces, dit le rapport Spinetta

Ses suggestions qui ont animé les journaux télévisés ont évidemment concerné le statut des cheminots, dont ne bénéficieraient plus les nouveaux embauchés, et le conflit social qui découle de cette mesure. Les éléments stratégiques du rapport ne se limitent pas à cette perspective, au demeurant inéluctable, mais concernent la plupart des mécanismes par lesquels on peut espérer une allocation des ressources sinon optimisée, du moins plus efficace. Il s'agit bien de la régulation économique du système et le rapport traite de ses principales commandes. Je propose d'en distinguer cinq :

- la réglementation au sens large du terme, qui concerne aussi bien les statuts et la réglementation du travail que l'organisation des marchés (monopole ou ouverture à la concurrence);
 - les clés de financement, tout particulièrement le partage entre ce que paie l'utilisateur et ce que finance le contribuable;
 - la tarification, celle des clients certes mais surtout la tarification d'usage de l'infrastructure c'est-à-dire les péages;
 - l'évaluation, qui doit guider les décisions d'offre et d'investissement sur la base d'une fonction objectif clairement posée;
 - la planification de ces investissements, en principe suggérée par les résultats des évaluations.
- Incontestablement, la première commande, qui concerne les enjeux, fâche les syndicats.

Présentation par les dirigeants de la SNCF du projet de pacte ferroviaire, le 15 mars 2018. De g. à d.: Guillaume Pepy, Patrick Jeantet, Elisabeth Borne, Frédéric Saint-Geours.

Photo MTES

L'effort de la nation pour financer les grandes infrastructures nouvelles a été divisé au moins par 4 en 20 ans.

Transport public

	Statut	Organisation du temps de travail	Polyvalence, digitalisation...	Frais de structures	Écart de compétitivité
Valeur	430 M€	300 M€	350 M€	300 M€	1,4 Mds €
%	8 %	6 %	7 %	6 %	27 %

Tableau 1 - Evaluation de l'écart de compétitivité de la SNCF (source : SNCF).

□ « Réglementation au sens large »

C'est le « gros morceau » du rapport Spinetta : sur ses 43 recommandations, une vingtaine vise les conditions de l'ouverture à la concurrence et une dizaine traite des adaptations de la réglementation du travail à défaut desquelles la SNCF sera disqualifiée dans les compétitions à venir.

Le pourquoi de ces propositions est expliqué par l'extrait d'un document tout récent de la SNCF⁽⁹⁾ qui propose une évaluation de « l'écart entre les coûts SNCF et des coûts optimums », manière élégante de comparer avec les nouveaux entrants du fret ou les opérateurs historiques ou privés des pays voisins. Outre qu'il désigne un effort financier de 1,4 Md€ assumé in fine par le contribuable, le tableau 1 confirme l'ordre de grandeur de 20 à 30 % des surcoûts évoqué dans le rapport Spinetta. Il confirme aussi de multiples alertes trop souvent traitées comme du « bashing » d'universitaires par quelques moines-soldats du ferroviaire. Maintenant que l'on ose dire (et écrire) ce que l'on voit, il n'est qu'à prendre les moyens de corriger ces carences. Ces moyens sont décrits avec précision au long des recommandations du rapport, que ce soit pour les modalités d'ouverture à la concurrence, en particulier quant aux garanties pour les cheminots en cas de contrat perdu, ou sur les différents facteurs de surcoût décomposés dans le tableau. Ils appellent une reprise des négociations internes à la SNCF là où elles ont été interrompues le 28 mai 2016 : pour apaiser les soubresauts liés à la loi El Khomri (qui ne concernait pas la SNCF mais mobilisait la CGT-Cheminots et Sud-Rail), le gouvernement coupait court aux négociations menées au sein de la SNCF, privant ainsi son président d'un élément central de sa stratégie de redressement.

Les bords ne se rapprocheront pas spontanément entre la SNCF et ses concurrents en dépit des quelques surcoûts consentis par ces derniers dans la convention collective signée en 2016 (des congés augmentés de 11 jours mais avec la possibilité d'adapter leurs dates à la demande de transport). Lors de l'ouverture à la concurrence du fret il y a 12 ans, il a sauté aux yeux que l'opérateur historique n'était pas « dans le marché ».

La première case à cocher pour juger de la loi prochaine sera relative à l'ouverture à la concurrence, que l'on peut espérer résolue, et aux possibilités d'action sur les quatre composantes de l'écart de compétitivité de l'opérateur historique afin qu'il puisse l'affronter.

□ « Clé de financement » et « tarification »

Ces deux commandes sont évidemment liées par la question de la tarification des usagers

et de l'arbitrage qui en résulte entre l'usager-payeur et le contribuable. Les rapports Duron et Spinetta s'accordent sur le fait qu'il convient de déplacer le curseur. Ainsi, pour le COI il faut « aller vers un meilleur recouvrement des coûts auprès des utilisateurs ». Il est vrai que la situation française se démarque par des niveaux de subvention exorbitants en comparaison avec les pays qui ont choisi de soumettre l'opérateur historique à la concurrence : par exemple pour les trains régionaux en Allemagne la subvention par t-km n'est que de 8,65 € contre 15,24 € en France⁽¹⁰⁾.

Peu à peu, la culture ferroviaire de ce pays s'ouvre à l'idée que le tarif que l'usager consent à payer peut être regardé comme la valeur révélée de la qualité du service acheté. C'est ainsi que les augmentations tarifaires au Royaume Uni, régulièrement dénoncées comme la marque d'un échec des privatisations de 1994, n'ont pas empêché un doublement du trafic en Voy-km en un peu plus de 20 ans, ni de voir ce pays passer devant l'Allemagne en nombre de voyages ferroviaires par habitant (26 contre 25), loin devant la France⁽¹⁷⁾.

Cependant, ce redressement souhaité des taux de couverture des coûts par les recettes suppose la vérité des coûts⁽¹¹⁾. C'est peut-être la recommandation la plus importante du rapport Spinetta que d'assumer cette vérité par un principe de péage au coût complet (voir encadré, p. 19).

Ce péage au coût complet peut être vu comme une option stratégique fondamentale pour la régulation économique du système. Certes, en réduisant le besoin de subvention du gestionnaire de l'infrastructure, ce principe a pour effet d'accroître d'autant le besoin de subvention des activités déficitaires du transporteur, mais c'est précisément sa vertu fondamentale : il a le mérite considérable de requérir des subventions « en aval » c'est-à-dire au niveau des services de transport eux-mêmes. La puissance publique sait alors ce qu'elle « achète », qu'il s'agisse de l'Etat pour les TET ou des régions pour les TER. Proposés à leur juste coût, ces services peuvent se révéler plus déficitaires plutôt que de paraître moins déséquilibrés à la faveur de subventions croisées. Il appartient alors à la puissance publique de choisir : les acheter à leur vrai prix ou recourir à des alternatives que peuvent proposer d'autres modes ou d'autres opérateurs.

C'est tout le sens de la recommandation 5 du rapport : « Assurer la couverture du coût complet du TER, compte tenu de la redevance d'accès payée par l'Etat, par une augmentation progressive des redevances

Le redressement souhaité des taux de couverture des coûts par les recettes suppose la vérité des coûts. C'est peut-être la recommandation la plus importante du rapport Spinetta que d'assumer cette vérité par un principe de péage au coût complet.

payées par les régions pour le TER ». La transparence, c'est ainsi de faire en sorte que la décision d'une autorité organisatrice soit prise en pleine connaissance de son coût.

La deuxième case à cocher pour juger de l'efficacité de la prochaine loi sera la force du principe du coût complet, y compris l'échéance de sa pleine réalisation et le rappel du rôle précis, dans le respect de ce principe, des avis conformes de l'ARAFER en matière de péage.

« Evaluation » et « planification des investissements »

Une optimisation du système fondée sur la transparence des coûts inspire pareillement les recommandations relatives à la partie du réseau qui justifie des investissements et qui concerne donc le sujet des petites lignes qui fâche les élus⁽¹²⁾. Il s'agit, dans la deuxième des 43 recommandations, d'identifier « la partie la moins circulée du réseau pour laquelle les investissements de rénovation n'apparaissent pas justifiés d'un point de vue socio-économique ». Ce « point de vue socio-économique » désigne évidemment les méthodes d'évaluation qui sont officiellement prescrites par le gouvernement⁽¹³⁾ et que SNCF Réseau respecte scrupuleusement tout comme le faisait RFF.

Pour bien comprendre l'enjeu économique de cette recommandation, il faut savoir deux ou trois choses.

Selon les solides évaluations qui ont été faites des 40 premiers investissements de RFF au titre des contrats de Plan Etat-région (de 1997 à 2007), les 10 projets les plus rentables (au sens de la rentabilité socio-économique et donc y compris les effets sur l'environnement) auraient créé 8 Md€ de valeur actualisée nette par milliard d'euros publics dépensé. Les dix projets les moins rentables n'auraient dégagé que 500 M€ par milliard d'euros publics dépensés, soit une destruction nette de valeur de 500 M€. Les investissements des CPER des 10 dernières années ne font pas mieux dans la mesure où, selon les évaluations de SNCF Réseau, un projet sur deux détruit de la valeur. Les investissements effectivement réalisés ont fait perdre 90 % de la valeur qu'aurait pu créer une sélection « à la Spinetta », c'est-à-dire en choisissant prioritairement les projets qui créent le plus de valeur par euro public⁽¹⁴⁾.

La recommandation 2 du rapport fait ainsi d'une pierre deux coups : elle désigne un gisement d'économie dès lors que l'on renonce aux investissements qui détruisent de la valeur, soit un peu plus de 1,7 Md€ subventions pour les CPER en cours ; elle sélectionne, en outre, la partie du réseau pour laquelle « les investissements visant à assurer un haut niveau de performances sont justifiés ». Cela rejoint avec 13 ans de retard les recommandations de l'audit⁽¹⁵⁾ que l'Ecole polytechnique

La deuxième case à cocher pour juger de l'efficacité de la prochaine loi sera la force du principe du coût complet, y compris l'échéance de sa pleine réalisation et le rappel du rôle précis, dans le respect de ce principe, des avis conformes de l'ARAFER en matière de péage.

LES VERTUS D'UNE TARIFICATION AU COÛT COMPLET

La couverture des coûts de SNCF Réseau par les recettes de péage, encore insuffisante, correspond à un lent mais authentique succès de la réforme de 1997. Initialement, le péage acquitté par la SNCF à RFF était forfaitaire, respectivement 5 et 6 MdF en 1997 et 1998, en regard d'une facture payée par RFF à la SNCF d'un peu plus de 15 MdF en règlement des services de SNCF Infra et de la direction de la circulation ferroviaire.

Claude Martinand, président de RFF, a alors initié un groupe de réflexion chargé

de dégager un principe de péage aux fondements théoriques solides⁽¹⁾. Ce groupe a suggéré une tarification au coût complet, c'est-à-dire à un coût marginal social de long terme corrigé d'une obligation d'équilibre budgétaire⁽²⁾. Ce principe n'a pas été remis en cause depuis, en dépit d'un effort constant du transporteur pour la disqualifier. On comprend cette obstination si l'on considère que le principe du coût complet révèle la réalité des coûts et efface les subventions subliminales.

Les gouvernements successifs ont suivi, avec des enthousiasmes divers, cette préconisation. C'est ainsi qu'à partir de 1999, un ajustement progressif des péages a permis de

se rapprocher d'une couverture du coût complet, comme c'est le cas de longue date en Allemagne et au Royaume Uni. A la fin de la dernière décennie, la recette des péages assurait un taux de couverture de plus de 70 %, était en croissance régulière et avait vocation à couvrir, en 2016 ou 2017, l'intégralité des coûts de fonctionnement

et d'entretien du réseau.

Cette évolution vertueuse s'est infléchie ces dernières années au point de « stagner » à ce taux de couverture de 70 % en 2016. Le contrat de performance

signé par SNCF Réseau renvoie à 2025 la couverture du coût complet.

(1) Présidé par un administrateur de RFF, l'auteur de ces lignes, il comptait des experts incontestés, comme Jean-Paul Bouttes qui avait établi les bases théoriques de la tarification d'usage du réseau de transport de l'électricité (RTE), Dominique Bureau ou Jean Tirole.

(2) Le respect de cette contrainte est un « optimum second » si les tarifs sont établis en fonction des élasticités de demande. Cette tarification au coût complet est dite « à la Ramsey-Boiteux ».

Transport public



Jean-Cyril Spinetta présente à la presse son rapport sur « l'avenir du transport ferroviaire », 15 février 2018.
Photo MH

fédérale de Lausanne avait réalisé sur notre réseau. Elles suggéraient de concentrer ainsi les efforts de maintenance et de modernisation, s'inspirant de ce qui se pratique en Suisse, pays qui a le record du monde du nombre de voyages en chemin de fer par habitant : un service ferroviaire n'est plus financé par le Conseil fédéral dès lors que ses recettes couvrent moins de 20% de ses coûts. Il est alors susceptible d'être repris par une société locale financée par le canton ou d'être reporté sur la route. Cette exigence de 20% semble modeste mais si elle était appliquée par nos régions, une bonne moitié des missions régionales ferroviaires de la SNCF s'en trouveraient menacées.

Les réactions suscitées par cette proposition évoquent une « destruction du monde rural ». Leurs auteurs pourraient se pencher sur un cas ancien de quelques décennies (que j'ai vécu de près comme usager) au cœur de la Gascogne profonde. Il a suscité les mêmes anathèmes à l'époque car il a consisté à remplacer entre Agen et Auch le service quotidien de trains par un service d'autocars : 8 services quotidiens sont ainsi assurés par sens au lieu de 3 ; les vitesses commerciales sont identiques ; 17 bourgs sont desservis au lieu de 7 ; la fréquentation a été plus que doublée et, accessoirement, le besoin de subvention sur cet axe a été divisé par 3. Peut-on oser dire que le service public a été dégradé ? Faut-il revenir à l'offre ferroviaire antérieure pour « sauver » les campagnes concernées ? Je suggère à ceux qui le croiraient d'aller faire un peu de tourisme en Gascogne.

Suite aux commentaires indignés suscitées par cette recommandation, le Premier ministre a assuré que la fermeture des « petites lignes » ne sera pas inscrite dans la loi, sans assurer pour autant qu'elles seront sanctuarisées.

La loi permettra-t-elle cette optimisation des investissements ? Ce sera la troisième case à cocher.

La cohérence stratégique d'une régulation économique renouvelée suppose que les séries de mesure évoquées soient bien reprises par la loi, qu'il s'agisse de l'ouverture à la concurrence et des ajustements de compétitivité qu'elle impose, du principe d'un péage au coût complet assurant les capacités d'autofinancement de SNCF Réseau ou encore d'une sélection bien

évaluée des investissements utiles. Lorsque l'on entend que la concurrence détruit le service public ou que faire de l'aménagement du territoire c'est transporter des sièges vides, on ne peut que constater que l'usage des grands mots cache la réalité des détails, là où le diable s'est caché.

La vraie complémentarité des rapports Duron et Spinetta tient à ce que le second livre les moyens de desserrer la contrainte budgétaire que le premier a eu le courage d'explicitier. Reste à savoir si, dans sa version finale, la loi permettra de cocher les trois cases. ■

(1) Une note d'étape du CNTE (Conseil national de la transition écologique) et un rapport d'étape du COI (Conseil d'orientation des infrastructures).

(2) <https://www.assisesdelamobilitte.gouv.fr/syntheses>

(3) La lettre de mission de la ministre des transports à Philippe Duron précisait : « Cette démarche s'inscrit dans le prolongement des travaux de la Commission Mobilité 21 que vous avez animés en 2013, expérience positive et pragmatique qui a permis de dégager des consensus et qui préconisait d'ailleurs de nouveaux travaux dans un délai de cinq ans ». (ndlr)

(4) Les caractères gras sont ceux du document officiel.

(5) L'auteur de ces lignes.

(6) L'ingénieur général Pierre-Alain Roche, président de la section mobilités et transports au CGEDD.

(7) « Transports : pour une cohérence stratégique », Rapport de l'Atelier du Plan sur les orientations stratégiques de la politique des transports présidé par Alain Bonnafour, Commissariat général du Plan, 1993.

(8) « 2000-2006 : Quelles priorités pour les infrastructures de transports ? », Rapport de l'Atelier du Plan sur les orientations stratégiques de la politique de transports présidé par Alain Bonnafour, Commissariat général du Plan, 1999. Ce rapport a été remis au commissaire au Plan qui était Jean-Michel Charpin, aujourd'hui inspecteur général des finances et membre du COI.

(9) SNCF, Document interne, Réformes ferroviaires 2018, Questions/réponses n°2, 5 mars 2018.

(10) Andreas Wettig et Jean-Marie Beauvais, « TER : l'expérience allemande et les enseignements pour la France », Colloque organisé par le LAET le 20 janvier 2017 sur « L'avenir des TER : quelle place pour la concurrence ? ».

(11) Ce qui suppose que les charges financières ne concernent pas la part de la dette héritée dont on sait qu'elle n'est pas amortissable par le système ferroviaire. Sur ce sujet, du même auteur : <http://www.lefigaro.fr/vox/economie/2018/04/06/31007-20180406ARTFIG00220-pourquoi-la-dette-de-la-sncf-est-un-faux-probleme.php>

(12) Avenir du transport ferroviaire : les élus inquiets, La Revue Parlementaire, mars 2018.

(13) Le dernier document officiel du ministère en charge des transports précise avec rigueur ces méthodes d'évaluation : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport#e5>

(14) Pour la démonstration de ce résultat :

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01655823>

(15) Piloté par mon collègue et ami le Pr. Robert Rivier, aujourd'hui décédé.

La vraie complémentarité des rapports Duron et Spinetta tient à ce que le second livre les moyens de desserrer la contrainte budgétaire que le premier a eu le courage d'explicitier.