TABLE RONDE parue dans l'Humanité vendredi 13/01

Grandes lignes, vers un service public en perte de vitesse?

JÉRÔME SKALSKI

GARE DE VALENCE. L'ALLER-RETOUR DIRECT AVIGNON-MONTÉLIMAR-PARIS AYANT DISPARU, LA CORRESPONDANCE IMPOSÉE À VALENCE TGV VA CERTAINEMENT ENTRAÎNER UNE BAISSE DU TRAFIC. PHOTO L. COUSIN/HAYTHAM-REA

LES FAITS La disparition de liaisons TGV et autres grandes lignes se multiplient sur le territoire métropolitain.

LE CONTEXTE La politique de récession de la SNCF diligentée par l'État s'accentue et fait subir aux usagers et aux professionnels du rail une pression de plus en plus forte. Comment sortir de la voie de garage dans laquelle la libéralisation du transport ferroviaire a engagé la SNCF ?

LA FERMETURE DE LIAISONS TGV ET AUTRES LIAISONS FERROVIAIRES S'APPUIE SUR L'IDÉE DE LEUR CARACTÈRE DÉFICITAIRE. QUE PENSEZ-VOUS DE CET ARGUMENT ?

JEAN SIVARDIÈRE La SNCF ne se contente plus de supprimer des services TER et Intercités, elle réduit aussi l'offre de TGV. Des relations province-province telles que Genève-Marseille et Montpellier, qui remplaçaient des relations Intercités bien fréquentées, ont disparu ; les fréquences des liaisons Strasbourg-Bordeaux, Strasbourg-Lille et Lille-Montpellier ont été réduites. La régression s'étend aux relations radiales. Un aller-retour direct Avignon-Montélimar-Paris a disparu : la correspondance imposée à Valence TGV entraînera une baisse du trafic. La relation de soirée Saint-Étienne - Paris a été fortement dégradée, la SNCF l'ayant avancée de 1 h 30 pour économiser une rame. Pour justifier ces régressions, la SNCF invoque un « manque de rentabilité » : l'argument est irrecevable. Depuis plusieurs années, la fréquentation du TGV stagne. La SNCF en est largement responsable : les coûts de production dérivent, la commercialisation est déficiente (la tarification est illisible et trop élevée, les fiches horaires ont disparu). La SNCF n'a même pas testé un arrêt à Orange avant de supprimer le TGV AvignonParis. Et pourquoi, si sa fréquentation était jugée insuffisante, ce TGV était-il tarifé en heures de pointe ? Le rail est caractérisé par des coûts fixes importants et une rentabilité croissante, avec le volume du trafic.

Mais,au lieu de renforcer les fréquences, la SNCF concentre sa clientèle sur des trains rares de grande capacité. Qui plus est, afin de limiter ses achats de matériel roulant, elle cherche à limiter la circulation des TGV aux LGV, alors qu'un atout essentiel du TGV est sa capacité à rouler aussi sur les lignes classiques et que, en fin de parcours, il peut être utilisé par les usagers du TER, comme en Nord-Pas-de-Calais ou dans les Pays de la Loire. L'État pénalise lui aussi le TGV. Si les péages ferroviaires pèsent autant sur le prix des billets, c'est parce qu'il a insuffisamment financé les LGV et laissé RFF s'endetter lourdement. L'extension excessive du réseau autoroutier a conforté la concurrence routière et affaibli la SNCF. La récente relance du programme autoroutier par le chef de l'État, totalement contradictoire avec les objectifs de la loi sur la transition énergétique, accentuera le manque de compétitivité du train. Enfin, si l'avion à bas coût, l'autocar Macron et le covoiturage concurrencent le TGV de manière aussi agressive, c'est d'abord parce que la concurrence entre les modes de transport n'est pas régulée fiscalement.

GILBERT GARREL Ilne s'agit pas de fermetures de lignes, mais bien d'une stratégie envisagée de réduction du nombre de circulations au prétexte que certaines liaisons ne seraient pas suffisamment rentables. Nous sentons bien là que la SNCF et l'État, sa tutelle, ont tourné le dos aux valeurs du service public pour faire du TGV un produit commercial. Si on prenait le problème sous l'angle de la réponse aux besoins de transport des populations, celui des déficits de certaines liaisons ne se poserait pas. Aujourd'hui, le gouvernement se désengage sur le financement des infrastructures ferroviaires et refuse de prendre à son compte la dette du système ferroviaire issue de la création des lignes à grande vitesse (LGV) sur demande de l'État. C'est la SNCF, donc les usagers et les cheminots, qui supporte ce poids financier, qui se traduit par une hausse exponentielle du prix des péages facturés à chaque circulation. Cela a pour incidence immédiate une hausse des tarifs et une baisse de la qualité de service due aux usagers par une réduction drastique des effectifs, et au final une baisse de la fréquentation. La direction de la SNCF s'installe donc dans une spirale de déclin en réduisant l'offre de transport, estimant que certains trains mal remplis ne permettent pas leur maintien. Nous voyons bien que l'argument avancé pour supprimer des circulations sur LGV n'est en fait que le résultat d'une politique des transports contraire à l'intérêt général.

JEAN-LUC GIBELIN En ce qui concerne la région Occitanie ­ mais c'est vrai un peu partout sur le territoire national ­, les liaisons par le train, qu'elles soient à grande vitesse ou pour ce qu'on appelait les « grandes lignes », sont typiquement de la responsabilité de l'État. On ne peut pas apprécier une ligne au regard de son caractère dit déficitaire ou simplement financier, à court terme, mais on doit la considérer avec la notion des territoires desservis. Est-ce qu'il y a d'autres possibilités pour ce territoire ou pas ? Comment le réseau ferré contribue-t-il à l'égalité des territoires pour faire en sorte que nous ne soyons pas dans une France écartelée entre quelques métropoles et un désert social partout ailleurs ? Si je prends la région Occitanie, il y a deux métropoles et 4 500 communes. Ne favoriser que les métropoles renvoie comme message qu'elle ne compte pas toute une partie de la population. Cela est juste insupportable.

EXPÉRIMENTATIONS

« (...) Il semble préférable que la France ouvre à la concurrence, de manière progressive, au moyen d'expérimentations, un certain nombre de lignes ferroviaires. » Avant-propos du rapport du Centre d'analyse stratégique sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (2011).

JEAN SIVARDIÈRE VICE-PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) GILBERT GARREL SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS JEAN-LUC GIBELIN VICE-PRÉSIDENT PCF AUX TRANSPORTS EN RÉGION OCCITANIE DES GROUPES DE PRESSION SONT-ILS À LA MANOEUVRE DANS LE SENS DU DÉVELOPPEMENT DE LIAISONS SNCF PLUTÔT QUE D'AUTRES ?

GILBERT GARREL Il ne s'agit pas de groupes de pres-sion, il s'agit de choix politiques délibérément mis en oeuvre par le gouvernement et la direction de la SNCF sous l'égide de l'Europe. Cela est à mettre en lien avec la loi Macron libéralisant le transport par autocars. La direction de la SNCF s'est placée dans une stratégie qui vise à traiter les citoyens de manière inégalitaire selon leur niveau social. Ceux qui ont les moyens auront des TGV chers à disposition pour se rendre rapidement au coeur des villes. Ceux qui sont moins bien lotis devront se contenter de TGV low cost qui sont sur les créneaux horaires les moins utilisés, avec moins de services à bord ou bien des services payants en option, ils subissent des opérations de pré-embarquement leur faisant perdre 45 minutes et embarquent ou arrivent à Marne-la-Vallée, à 1 h 30 de Paris en RER. Les usagers les plus défavorisés doivent se contenter de bus mettant 11 heures pour traverser la France dans des conditions de transport très inconfortables et sont soumis à tous les aléas de la route concernant la ponctualité et la sécurité, sans oublier les dégâts environnementaux. En s'installant dans cette logique commerciale, la direction de la SNCF, qui devrait être une entreprise publique de service public, accentue au contraire les inégalités de traitement entre citoyens, ce qui est résolument antinomique avec les valeurs républicaines. De plus, en instaurant ces inégalités, la SNCF va vers une réduction de l'offre pour ne satisfaire qu'une partie privilégiée de la population.

JEAN-LUC GIBELIN Ce sur quoi il faut insister, c'estsur la question du désengagement, qui est d'abord une question politique. Est-ce que l'État doit contribuer à l'égalité des territoires ? Est-ce que l'État doit avoir une politique solidaire, avec des liaisons dont l'équilibre financier n'est pas atteint, mais qui est équilibrée par le reste du réseau ferré national ? Il ne s'agit pas de dégager un bénéfice ou un profit sur les liaisons ferrées, mais de rendre un service qui vise à l'égalité d'accès dans les territoires. Il est urgent de tourner le dos à une logique à court terme. Ensuite, bien sûr, le caractère enclavé de tel ou tel lieu peut poser des difficultés d'aménagement du territoire. Peutêtre, mais ce n'est pas l'urgence de l'actualité. L'urgence, c'est qu'il y a des villes entières qui n'ont plus le train de nuit ou de jour et vont se trouver isolées. Par exemple, dans la région, c'est une question qui menace aussi bien Rodez, Perpignan que Tarbes. Dans de nombreux endroits, les liaisons ferrées sont vitales pour le développement des territoires. Il ne s'agit pas tant de la politique de la SNCF. La SNCF fait ce que l'État lui demande. Quand je dis cela, je n'exonère pas les décisions internes de la SNCF, mais les grandes orientations ­ telles que le maintien de liaisons, l'ouverture de nouvelles liaisons ou la transformation de liaisons existantes ­ qui ne sont que la mise en musique de décisions politiques, lesquelles sont prises par l'autorité organisatrice des transports des grandes lignes que sont l'État et le gouvernement. Je pense que, dans la période où nous sommes, c'est important de le réaffirmer parce que c'est bien le contrôle des parlementaires qui décidera, en dernière instance, de la politique des transports menée par l'État.

«L'EXTENSION EXCESSIVE DU RÉSEAU AUTOROUTIER A CONFORTÉ LA CONCURRENCE ROUTIÈRE ET AFFAIBLI LA SNCF.»JEAN SIVARDIÈRE

«SI NOUS VOULONS QUE LE TGV SOIT ACCESSIBLE À TOUS, IL EST IMPÉRATIF D'EN RÉDUIRE LE PRIX.»GILBERT GARREL

«DANS DE NOMBREUX ENDROITS, LES LIAISONS FERRÉES SONT VITALES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES.»JEAN-LUC GIBELIN

FACE AU MÉCONTENTEMENT ET À LA FRUSTRATION DES USAGERS ET DU PERSONNEL, QUELLES POLITIQUES ALTERNATIVES ENVISAGER POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TGV ET DES AUTRES LIGNES ?

JEAN SIVARDIÈRE Comment développer l'offre TGV,qu'il serait erroné d'opposer aux services TER et Intercités car toutes les composantes de l'offre ferroviaire sont nécessaires, les besoins des voyageurs et des territoires étant très diversifiés ? Une profonde révision de la politique de la SNCF est indispensable. Une incohérence notoire doit cesser : des trois opérateurs qui dominent le marché de l'autocar, c'est Ouibus, filiale de la SNCF, qui concurrence le plus le train ! Et ce n'est pas en limitant ses fréquences, comme elle a cherché à le faire récemment sur Paris-Bordeaux, que la SNCF réussira à capter la clientèle de l'avion. Quant à l'État, il doit renoncer à la politique malthusienne à la mode chez bien des économistes et écologistes consistant à bloquer l'extension du réseau des LGV sous prétexte de priorité à donner à la régénération du réseau classique. Imagine-t-on le lobby routier préconiser de renoncer à l'extension du réseau autoroutier pour concentrer les investissements sur les routes ordinaires? Il est possible de concilier la construction de nouvelles LGV ­ transversale sud et raccordements aux réseaux espagnol et italien ­ et une modernisation ambitieuse du réseau classique : on peut en effet emprunter en profitant des taux actuels d'intérêt, très faibles, et utiliser le produit de la fiscalité environnementale, quasi inexistante dans notre pays.

GILBERT GARREL Par la loi du 4 août 2014 qui a éclatéle système ferroviaire et laissé entière la question financière, par les cars Macron, par l'austérité budgétaire imposée à la SNCF, par l'abandon de l'écotaxe pour les poids lourds, par la privatisation des autoroutes, les choix politiques imposés par les gouvernements successifs conduisent à une contraction du transport ferré. Il est essentiel que nous revenions à une vraie politique publique des transports tournée vers la réponse aux besoins de la population. Si nous voulons que le TGV soit accessible à tous, il est impératif d'en réduire le prix. Pour cela, il y a deux leviers : revenir à une tarification au kilomètre et réduire le coût des péages ; mettre ensuite en place des tarifs sociaux pour réduire les inégalités. Cela implique que la collectivité prenne en charge à un autre niveau le coût des infrastructures, comme elle le fait pour la route, et que l'État réinstaure un véritable service public ferroviaire. Il est impératif de revenir à une entreprise SNCF publique unique et intégrée qui mutualise les moyens humains, matériels et financiers pour les placer au service de tous les transports, fret et voyageurs. Il faut stopper cette logique de concurrence entre les modes et favoriser la complémentarité entre le rail, la route et le fluvial pour garantir une desserte de tous les territoires en favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement.

JEAN-LUC GIBELIN Nous avons engagé, dans la régionOccitanie, des états généraux du rail qui ont été une première phase de concertation très importante. Pendant 80 jours, avec 27 rencontres publiques, un site Internet et un questionnaire, nous avons retravaillé tous les éléments de cette première phase, dont une restitution a été faite le 14 décembre 2016. Face à la situation, nous mettons en place un grand plan rail pour les quinze années à venir en partant de l'expression des besoins des usagers pour construire une politique en associant les ayants droit au transport. Ce mot est important parce que les transports sont un droit et pas un supplément d'âme. Ce ne sont pas des marchandises. À l'échelle nationale aussi, il est indispensable que les représentants politiques construisent des politiques de transport associées aux ayants droit, associées aux salariés, associées aux organisations syndicales, associées aux autorités organisatrices, associées aux structures de transport, bien évidemment, mais dans le sens où c'est bien la politique qui décide et non pas juste un accompagnement de décisions technocratiques prises en dehors de toute réalité.

LA REVUE DE PRESSE

France Info 8 mars 2016 « Projet de suppression de TGV : la SNCF provoque la colère des usagers. Sète, Angoulême ou encore Arras font partie des villes concernées par ce projet. Au total, elles sont une quarantaine. Depuis Beaune (Côte-d'Or), coeur de la Bourgogne, la ville de Paris est à seulement deux heures de TGV. Mais ce type de train ne s'arrêtera bientôt plus en gare de Beaune. (...) La SNCF juge que la ligne n'est pas assez fréquentée. »

La Tribune 27 octobre 2016 « C'est à partir du 11 décembre que la SNCF supprimera en gare de Montélimar un des quatre TGV aller-retour quotidiens qui relie la capitale au sud Drôme-Ardèche. Et pas n'importe lequel puisqu'il s'agit du premier train du matin à l'aller vers Paris (départ 6 h 15) et du dernier train du soir au retour (arrivée 22 h 35), deux trains d'extrémité de journée utilisés notamment par le milieu professionnel. »