



RAIL ET TERRITOIRES : LA BATAILLE CRUCIALE

Absence de débat public, de moyens à la hauteur des enjeux territoriaux et environnementaux, place des « petites lignes », rôle de la SNCF, des régions, du gouvernement... Autant d'enjeux posés sur la table des rencontres nationales du transport régional, à Tours.

ATELIER ANIMÉ PAR
JEAN-MICHEL BODIN,
ancien vice-président (PCF)
de la région Centre en charge
des transports.

AVEC
LAURENT BRUN,
secrétaire général de la fédération
CGT des cheminots.
HUBERT WULFRANC,
député PCF de Seine-Maritime.
GÉRARD LAHELLEC,

vice-président (PCF) de la région
Bretagne en charge des transports.
JEAN-LOUIS CORVAISIER,
vice-président du conseil
économique social
et environnemental régional
Centre-Val de Loire.

Jean-Michel Bodin. Le service public ferroviaire est aujourd'hui à la croisée des chemins.

En quoi la crise que traverse le rail français est-elle particulièrement importante ?

Laurent Brun. Ce gouvernement a tendance à faire croire que, avant lui, rien n'a fonctionné en matière de ferroviaire. C'est faux. La période de la décentralisation a connu un grand succès, basé sur ce que nous appelons un triptyque gagnant : volonté politique, moyens financiers sous l'impulsion des régions et mise à disposition de l'outil SNCF. En conséquence, de 2002 à 2012, le trafic ferroviaire a connu une progression extrêmement importante. L'offre a augmenté de 20 %, soit 1 000 trains de plus par jour, et la fréquentation a bondi de 42 % sur la période, ce qui représente environ 200 000 voyageurs supplémentaires. L'effet de levier est donc indéniable. Et il est clair que mettre les moyens pour développer l'offre et la fréquence des trains aboutit à augmenter la fréquentation. Tout le monde le reconnaît. Bien sûr, tout n'a pas marché et cette décentralisation s'est accompagnée d'un désengagement continu de l'État sur l'autre aspect fondamental du ferroviaire : l'infrastructure. Nous sommes donc face à une contradiction fondamentale, avec une infrastructure dont l'état contrarie la stratégie de dé-

veloppement du mode ferroviaire, alors même que la fréquentation des trains est croissante. Résultat, les usagers sont de plus en plus mécontents. Ainsi, alors que, en 2006, 73 % des usagers se disaient satisfaits du service rendu, ils ne sont plus que 58 % en 2017. La dégradation de l'opinion se poursuit et de nouvelles formes de mécontentement émergent de la part des usagers, comme par exemple les problèmes organisationnels de la SNCF, qui se répercutent sur le service rendu : erreurs d'aiguillage des passagers en cas d'incidents, illisibilité des tarifs, allongement de la durée des trajets dû aux ralentissements causés par les problèmes d'infrastructures... La propriété publique de l'entreprise SNCF ne suffit pas pour que l'entreprise réponde aux besoins. La SNCF doit être plus transparente. Il n'y a pas de débat public autour de la stratégie nationale en matière de ferroviaire, sur les négociations des contrats de plan État-régions par exemple. Pourtant, les besoins des usagers devraient présider à la commande publique. C'est pour cette raison que, lorsque la CGT a rédigé son propre projet de réforme, « Ensemble pour le fer », nous avons proposé que des comités de ligne soient recréés partout et, surtout, qu'ils soient décisionnaires et que les élus, in fine, jouent leur rôle sur les arbitrages financiers et l'organisation des priorités. »

» Pour nous, il faut à tout prix parvenir à réduire la part de la route dans l'équation globale du transport en France. Et lorsqu'on sait que les projections à 2050 prévoient la multiplication par deux des flux de marchandises et de voyageurs sur la période, cela signifie que si nous ne voulons pas que la route capte l'intégralité de ce trafic, il faut multiplier par cinq le transport ferroviaire actuel ! Ce qui nécessite des moyens financiers colossaux, des investissements massifs sur le réseau et le développement d'une offre qui aille du fret au train de nuit, des TER aux TGV. Ce n'est pas du tout la voie qu'empruntent l'État et la direction de la SNCF. C'est même le contraire, et les régions ne sont pas en capacité de mener seules cette politique. Dans ce contexte, la réforme ferroviaire aggrave encore la situation. Cette réforme est basée sur

une série de mensonges, notamment concernant les « petites lignes ». Car si le gouvernement a dit très vite qu'il ne retenait pas la proposition du rapport Spinetta de les faire disparaître, on voit que cette idée revient dans le rapport CAP 22. Quant à l'infrastructure, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a renvoyé la question de son financement à la future loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM), avec, selon les premières déclarations, une concentration des investissements sur les nœuds ferroviaires urbains, au détriment des 12 000 km de « petites lignes ». En somme, l'État considère que le ferroviaire n'est pertinent que là où il y a des flux massifs de voyageurs et où l'exploitation du rail est jugée rentable. Or, la régulation par le marché, on l'a vu sur le fret, finit toujours par bénéficier à la route. Cette absence manifeste de pla-

nification en matière d'aménagement du territoire aura pour conséquence la mort de territoires entiers. L'enjeu est donc crucial et recouvre un aspect environnemental, démocratique et social extrêmement important.

Jean-Michel Bodin. Le pouvoir répète qu'il applique ce pour quoi il a été élu. Pourtant, il n'a pas reçu le mandat de la nation pour dilapider le bien public et la SNCF au premier chef. Hubert Wulfranc, vous êtes député, très engagé pour enrayer cette descente aux enfers du ferroviaire. Vous défendez le fait que d'autres solutions existent, mais comment mener la bataille pour le service public au niveau des territoires ?

Hubert Wulfranc. Ce gouvernement poursuit, accélère et accroît la libéralisation de notre économie dans son ensemble. Il en va ainsi de sa politique en matière de transports et il nous appartient de replacer la question du ferroviaire dans le contexte de la politique globale de transport. Le premier point, c'est de réaffirmer qu'il existe aujourd'hui en France une grande iniquité, en matière d'investissements et de fiscalité, entre les modes de transport collectifs, ferroviaire compris, et les transports routier et aérien. Il est clair que ce gouvernement a choisi de privilégier le lobby routier en réunissant les conditions pour qu'il dispose d'un avantage majeur par rapport aux autres modes de transport. On le constate dans le projet de loi de finances, qui consacre 7 milliards d'euros d'exonération fiscale aux transports routiers, notamment au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE. Mais l'iniquité se joue aussi sur le terrain. Prenons l'exemple de la région Normandie. Les pouvoirs publics développent un projet autoroutier de contournement de la métropole rouennaise de près de 1 milliard d'euros et, dans le même temps, abandonnent la gare de Sotteville-lès-Rouen, qui, depuis les années 1990, est totalement délaissée. Les trains de fret y passent au compte-gouttes et l'économie locale ne peut plus bénéficier du wagon isolé, »



MAGALI BRAGARD

PATRICK LE HYARIC, DIRECTEUR DE L'HUMANITÉ, DÉPUTÉ EUROPÉEN

« L'ENJEU RÉGIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET DES MOBILITÉS »

« Ces rencontres interviennent à un moment de notre histoire où la question des transports et des mobilités n'a sans doute jamais été posée avec autant d'acuité et de profondeur. Alors que le besoin de mobilité s'affirme dans toutes les sociétés et dans un contexte où la preuve irréfutable des modifications climatiques est établie, les choix politiques en matière de transport sont au cœur des enjeux. Qu'il s'agisse de se rendre au travail, d'accéder à la culture, ou de voyager, la question de la mobilité est centrale pour ce qui concerne le développement des territoires. Indéniablement, le transport ferroviaire – voyageurs et fret – est le mode désigné pour répondre au défi environnemental auquel nous devons faire face et pour satisfaire les besoins des usagers. Continuer comme nous le faisons à travers les décisions politiques qui sont prises à l'échelle nationale et européenne à aligner les camions et les bus sur les routes est un non-sens. L'inquiétude est grande sur l'avenir de notre système ferroviaire, plongé dans ce bain concurrentiel qui menace le service rendu aux usagers, mais aussi les conditions de travail des cheminots et la sécurité des circulations. L'objectif répété de la baisse des coûts ne fait pas une politique. Pas plus que l'étranglement des collectivités territoriales. Parce que nous considérons que nous avons la capacité de mener une autre stratégie globale, parce nous pensons que nos atouts industriels doivent être préservés et développés, nous devons placer notre pays à l'avant-garde de ce combat. Cela passe par une ambition renouvelée pour un service public national du rail. »

«Les “petites lignes” n’existent pas! Les dessertes doivent être appréciées à l’aune de l’utilité publique. Et l’ambition de l’État bénéficie toujours à la SNCF et aux finances publiques.» G. LAHELLEC, PCF, Bretagne

» que la SNCF a abandonné, renforçant le poids de la route et la congestion de la circulation sur l’agglomération. C’est un exemple parlant des conséquences de choix politiques nationaux et locaux. Ou quand la politique du tout-routier se conjugue à l’abandon de l’outil SNCF. Derrière le simple aspect d’aménagement du territoire se nichent des enjeux de classe, avec un durcissement de la vie quotidienne des populations, qui vont devoir prendre leur voiture et emprunter des bretelles autoroutières payantes. En parallèle, nos villes dépérissent de la fermeture des guichets, des dessertes et des gares. Et quand on évoque l’absence totale de démocratie dans les décisions prises en matière de transport ferroviaire, il faut savoir que cela concerne aussi les élus de proximité.

Jean-Michel Bodin. En matière de découpage des circulations ferroviaires, comment, Gérard Lahellec, analysez-vous le transfert régulier de lignes entières à la charge des régions. D’abord, les lignes d’intérêt national, les TET, puis, maintenant, un certain nombre de « petites lignes » ?

Gérard Lahellec. La Bretagne, que je connais bien, est un territoire périphérique, péninsulaire, où la question de la mobilité est centrale. Je suis de ceux qui estiment qu’il faut mener la bataille pour le service public sur deux fronts : celui de la lutte, syndicale et citoyenne, et celui des institutions. Les choses bougent et elles peuvent bouger dans le bon sens. Aujourd’hui, nous ne sommes plus dans le contexte de la décentralisation. Les régions à l’époque n’étaient pas celles d’aujourd’hui et leurs orientations politiques étaient différentes. Deux d’entre elles, seulement, ont fait part de leurs réticences en ce qui concerne la réforme ferroviaire qui a été votée en juin. J’aurais aimé que l’on soit plus nombreux. Pour autant, la lutte et

les institutions ne font pas tout et, sans la SNCF, nous ne pourrions rien faire. Or, les évolutions en cours sont très préoccupantes. Auparavant, nous pouvions partager nos ambitions en matière de service public pour aller de l’avant, dans le sens de la réponse aux besoins des usagers. Mais, aujourd’hui, nous avons face à nous une entreprise qui a choisi les actions mercantiles et les objectifs financiers au détriment du service public et du développement des TER. Quant aux « petites lignes », ça n’existe pas. Les dessertes ferroviaires devraient être appréciées à l’aune de leur utilité publique et non de leur capacité à rapporter de l’argent. Et à ce sujet, en Bretagne, la SNCF a dégagé, après impôt, 33 millions d’euros de bénéfices sur les quatre dernières années. Elle a versé en sus 15 millions d’euros d’impôts à l’État. C’est intéressant et cela signifie que non seulement la SNCF arrive à gagner de l’argent, mais également que l’ambition publique n’est pas une mauvaise chose, ni pour la SNCF ni pour les finances publiques. Ces chiffres doivent devenir des arguments politiques. En quinze ans, nous avons augmenté l’offre TER de 30 %, consacré 550 millions d’euros à l’achat de trains neufs et 2 milliards d’euros à la remise en état de l’infrastructure. La fréquentation a été multipliée par deux sur la période, alors même que la subvention moyenne par voyage a diminué de 49 %. La démonstration est implacable.

Jean-Michel Bodin. C’est ce qu’on appelle une spirale vertueuse ! Jean-Louis Corvaisier, les Ceser (conseil économique social et environnemental régional) participent pleinement au débat sur le ferroviaire et l’aménagement du territoire. Mais, au fond, quel est votre rôle ?

Jean-Louis Corvaisier. C’est une bonne question. Certains voudraient même voir les Ceser disparaître. Mais notre rôle est

important. Lorsque nous évoquons la question de la démocratie dans les décisions prises en matière de ferroviaire, il faut savoir que le Ceser Val de Loire a décidé de mettre en œuvre des saisines citoyennes. Et si demain des comités de ligne se créent à Loches, Tours-Chinon, Chartres ou Orléans, le Ceser mènera alors une étude très approfondie auprès des citoyens pour connaître leurs aspirations. Car, au fond, la question des mobilités est avant tout une affaire citoyenne. Dans le cadre de la signature de l’accord sur le climat, nous avons travaillé sur le fret ferroviaire et remis un rapport complet à Guillaume Pepy, assorti de préconisations à la région concernant la convention TER. Aujourd’hui, nous travaillons à un futur schéma d’aménagement durable et équilibré du territoire et, pour ce faire, nous avons invité les cheminots à en parler. Le Ceser a fait un rapport et la région devrait bientôt faire connaître ses orientations. Nous sommes nombreux à penser que les régions sont à même d’infléchir la politique de l’État, de la réorienter, à travers les contrats de plan, les fonds européens... La Banque centrale européenne émet à des taux quasi nuls des sommes gigantesques chaque mois pour les marchés financiers. Cet argent pourrait aller au financement des infrastructures. Pour ce qui est du fret, là aussi le Ceser a un rôle à jouer, et pour nous c’est un sujet essentiel. Nous rencontrons deux fois par an les responsables de Fret SNCF pour faire le point sur la situation et regarder l’évolution de l’activité. Une chose est certaine, l’ouverture à la concurrence a été un désastre et, aujourd’hui, aucun opérateur privé n’est rentable. Sur toutes ces questions, il y a des combats citoyens à mener. Car, enfin, il y a quand même une très grande contradiction avec, d’un côté, des orientations politiques de l’État catastrophiques et, de l’autre, la responsabilité des élus dans les territoires qui ont les outils pour infléchir cette politique, voire la remettre en cause pour permettre de développer un service public ferroviaire qui réponde aux besoins des citoyens. ★

PROPOS RECUEILLIS PAR MARION D’ALLARD

mdallard@humanite.fr

INFRASTRUCTURES, MATÉRIEL : POUR LA MISE EN PLACE D'UN « AIRBUS DU FERROVIAIRE »

« Réseau délabré », « manque d'ambition de l'État »... Acteurs et élus avancent des pistes face à la désorganisation du rail.

ATELIER ANIMÉ PAR

JEAN-MICHEL BODIN,

ancien vice-président (PCF) de la région
Centre en charge des transports.

AVEC

JEAN RICONNEAU, élu CGT au comité
d'entreprise (CE) de la SNCF.

FABIEN ROUSSEL, député PCF du Nord.

JEAN-LUC GIBELIN, vice-président PCF de
la région Occitanie en charge des transports.

JACQUES BLAIN, directeur commercial
France chez Bombardier.

Jean-Michel Bodin. Indissociables de la problématique du ferroviaire, les enjeux autour du matériel recouvrent aussi bien des aspects sociaux que d'aménagement du territoire. Fabien Roussel, vous êtes député du Nord, une région industrielle dans laquelle ces questions sont fondamentales. Comment la représentation nationale se saisit-elle de ces débats autour des investissements en matériel ?

Fabien Roussel. Dans le cadre d'un débat récent en commission des Finances concernant les TER et les lignes structurantes pour notre région, j'ai été interpellé en tant que député du Nord au sujet d'une commande publique passée à Bombardier et Alstom pour 48 rames et 800 millions d'euros. En creusant un peu, il est apparu que l'État a fait le choix de lancer un appel d'offres pour la conception d'un nouveau train plutôt que d'utiliser les contrats-cadres qui existent déjà. L'État a tranché en faveur d'un appel d'offres très coûteux pour un train qui ne servira pas aux autres régions et qui ne répondra pas forcément aux attentes des territoires. À mon sens,

L'AGC hybride de Bombardier, des TER déployés sur tout le réseau français, sauf les lignes TGV. Mais « à quoi sert des trains flambant neufs sur un réseau délabré ? »

cela illustre bien le manque d'ambition de l'État dans le domaine, mais également les erreurs de la SNCF, qui porte sa part de responsabilité dans les choix opérés. Pour ce qui concerne les financements, en 2011 déjà, Alain Bocquet, alors député PCF du Nord, avait rédigé un rapport dans lequel étaient détaillés les besoins en termes de renouvellement des trains régionaux. Dans la foulée, la région a commandé 400 trains pour près de 2 milliards d'euros aux constructeurs Alstom et Bombardier. Aujourd'hui, 80 % du parc est renouvelé. Il en reste 20 %. Bien évidemment, rien

ne sert d'avoir des trains flambant neufs sur un réseau délabré et nous sommes confrontés au manque criant d'organisation des transports à l'échelle du pays. Mais l'État préfère transférer un maximum de compétences aux régions et intervient dans les commandes de matériel à la carte, en participant au financement ou en compensant les investissements réalisés en direct par les régions. Bref, une désorganisation totale qui crée des disparités terribles entre les régions. C'est pour cela qu'il faut s'investir pleinement dans les discussions en cours sur l'élabora- >>>



FRANCK CRUSAUX / REA

«L'État transfère aux régions puis intervient dans les commandes à la carte. La désorganisation est totale et crée des disparités, il faut le pousser à centraliser moyens et financement.» F. ROUSSEL, député PCF

» tion de la future loi d'orientation des mobilités et pousser l'État à centraliser la question des moyens et du financement.

Jean-Michel Bodin. En Occitanie, les orientations prises en matière de transports ferroviaires ne sont pas tout à fait en conformité avec ce que l'on constate nationalement. Jean-Luc Gibelin, est-ce à dire qu'il est possible en France de faire autrement ?

Jean-Luc Gibelin. Est-ce que c'est possible ? Oui. Mais c'est un combat qui n'est jamais vraiment gagné. J'entends ce qui est dit sur la responsabilité des élus régionaux pour faire bouger les lignes, mais je pense qu'il faut avant tout être très lucide sur les responsabilités nationales. Et nous avons, dans le domaine, un impérieux besoin de

transparence. Je dis cela car nous avons eu il y a quelque temps une réunion avec la direction régionale de SNCF Réseau, qui nous annonce qu'en Occitanie, pour l'année 2016, l'infrastructure a été facturée 80 millions d'euros. Or, en y regardant de plus près, ces chiffres prennent en compte 350 à 400 agents uniquement dédiés à l'entretien du réseau. Je ne sais pas où ils sont mais ils sont bien cachés ! On a donc là une vraie difficulté et j'appelle à la mise en place d'un véritable contrôle démocratique par le Parlement de la feuille de route de la SNCF. En ce qui concerne les « petites lignes », puisque le sujet est au cœur de l'actualité, je continue de combattre l'expression. Car il n'y a pas plus de petites lignes qu'il n'y a de petites gens ou de petits territoires. Il faut

bannir ce terme. Il n'y a donc pas non plus de petits matériels. Et, sur ce sujet, la situation est aujourd'hui ubuesque. En Occitanie, nous sommes régulièrement en situation de sous-capacité de trains. Nous avons estimé les besoins à une vingtaine de rames. Mais Paris ne nous autorise que 13 rames. Ces nouvelles rames permettraient le maillage du territoire, et sur ce point nous sommes en opposition totale avec le gouvernement, qui n'envisage le ferroviaire que s'il est question de transport de masse. Nous devons nous battre pour la survie de ces lignes, indispensables aux usagers. Sur le volet financements, pour finir, je souligne que l'État n'a toujours pas tranché au sujet de la création de l'établissement public de financement du ferroviaire que nous avons demandé à l'échelle de la région Occitanie, en commun avec la région Nouvelle-Aquitaine pour le prolongement des LGV. Pour l'instant, Bercy semble y être tout à fait opposé. »



MAGALI BRAGARD

De gauche à droite : Jean-Michel Bodin (région Centre), Jacques Blain (Bombardier), Sébastien Gasc (CGT), également présent, et Jean-Luc Gibelin (région Occitanie).



Salariés de Bombardier sur les chaînes de fabrication des rames Regio 2N.

»» Jean-Michel Bodin. L'expérience des TER a montré que, main dans la main avec les constructeurs, il était possible de renforcer l'offre. Nous ambitionnons de la développer encore. Des grands débats sont en cours, nationalement et au niveau européen, sur la place des constructeurs dans ce processus. Quelle votre position sur le sujet ?

Jacques Blain. Bombardier est en France depuis trente ans, installé dans le bassin industriel du Valenciennois. Depuis quinze ans, nous avons livré plus de 1000 trains. Le parc régional a déjà été considérablement rénové. Pour nous, constructeurs, l'enjeu premier est aujourd'hui le verdissement du parc. Cela concerne particulièrement les lignes non électrifiées. Mais faire rouler des trains plus propres nécessite des investissements en termes d'infrastructures, et il faut voir ce que l'État est prêt à mettre en face. Le deuxième enjeu est de continuer à favoriser le report modal vers

le rail. En écoutant les usagers et leurs besoins, on se rend compte qu'ils veulent des trains à l'heure, des trains dans lesquels ils sont assis confortablement, des trains sûrs avec si possible des services à bord comme la Wi-Fi ou des prises de courant. Pour y répondre, nous favorisons la conception en grande série. Car homologuer un nouveau matériel a un coût et prend du temps. Avec des productions en série, nous parvenons à présenter une facture extrêmement compétitive. Mais, lorsqu'on parle d'ouverture à la concurrence, nous mettons en garde afin d'éviter l'éclatement de la flotte. Aujourd'hui, nous avons une flotte homogène, centralisée par la SNCF, ce qui permet d'optimiser les coûts, notamment de maintenance. Mais si demain vous avez des petites flottes de quelques trains qui n'ont rien à voir les uns avec les autres, cela représente un risque fort d'augmentation générale des coûts de maintenance.

« L'ouverture à la concurrence menace d'éclater une flotte homogène. Et la multiplication des petites flottes demain, c'est la hausse générale des coûts de maintenance. » J. BLAIN, Bombardier

Jean-Michel Bodin. Depuis des années, les élus travaillent à la question du matériel. Avec Alain Bocquet et les autres vice-présidents aux transports, nous avons travaillé l'idée de mettre en place un Airbus du ferroviaire. Il s'agissait de développer une politique de long terme sur les questions industrielles liées à la construction.

Jean Riconneau, quelles sont les perspectives du secteur dans les prochaines années ?

Jean Riconneau. Nous l'avons dit à plusieurs reprises, l'État se désengage du ferroviaire, tant sur l'offre – avec l'abandon des TET et des trains de nuit – qu'en matière d'investissements sur le matériel. Pour prendre un exemple et sans entrer dans les détails techniques, le financement des TET reposait initialement sur deux principes : l'exploitation, d'une part, le renouvellement et la maintenance des rames, d'autre part. Chose qui n'a jamais été faite. Le choix a donc été fait d'ouvrir à la concurrence. L'État a lancé un appel à manifestations d'intérêt et n'a reçu aucune réponse. C'est un constat. En parallèle, les pouvoirs publics ont décidé de miser sur les partenariats public-privé (PPP). En Occitanie, il y en a un qui coûte extrêmement cher, c'est la LGV Tours-Bordeaux, mise en service il y a un peu plus d'un an et qui oblige la SNCF pour une durée de concession de 44 ans d'exploitation à faire rouler 18 ou 19 trains aller-retour par jour, qu'ils soient vides ou pleins. Sur la ligne Perpignan-Figueras, un PPP, les deux opérateurs ayant fait faillite, les États ont dû reprendre la dette. Aujourd'hui, c'est SNCF Réseau qui doit supporter les frais courants d'exploitation de cette ligne. Sur la question du matériel et de l'infrastructure, je vais donner quelques chiffres. L'an dernier, 2,7 milliards d'euros ont été alloués au renouvellement et à la performance et 1,9 milliard au financement de grands projets. Tout cela pour dire que tout cet argent public, via SNCF Réseau, aurait dû être alloué à la maintenance de notre réseau. Quant à la maintenance des trains, à la CGT, nous défendons une maintenance par l'exploitant, pour des raisons de sécurité. Et nous restons fermement opposés à la logique de la concurrence, y compris dans ce domaine. ★

PROPOS RECUEILLIS PAR M. D'A.