

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



EDITO

En attendant le résultat des travaux de la « Commission Duron », le Conseil d'administration de SNCF Mobilités a décidé en mars de prolonger jusqu'à fin 2015 la convention des Trains d'Equilibre du Territoire.

Cette convention est basée sur une relation perdant/perdant entre un Etat, Autorité organisatrice, qui n'a pas les moyens de payer ce qu'elle voudrait décider et une SNCF qui paye sans avoir le pouvoir de décider. L'absence de moyens de l'une et de pouvoir de l'autre a conduit à la situation ubuesque d'une prolongation s'appuyant sur la procédure d'urgence du règlement européen sur les obligations de service public applicable « *en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation* ».

Par Thierry MARTY ■

 **Intercités :
état d'urgence**

Intercités est un élément essentiel du maillage ferroviaire

➤ **INTERCITÉS EST LA MARQUE COMMERCIALE SOUS LAQUELLE SONT OPÉRÉS LES TRAINS CLASSIQUES DE LA SNCF. CES TRAINS APPARAISSENT COMME LES PARENTS PAUVRES DU TRANSPORT FERROVIAIRE FRANÇAIS. COINCÉS ENTRE LES TGV, QUI BÉNÉFICIENT D'UNE EXCELLENTE IMAGE ET DE GROS INVESTISSEMENTS ET LES TER, REVITALISÉS DEPUIS 2001 PAR LES CONVENTIONS RÉGIONALES, LES INTERCITÉS SONT LOURDEMENT DÉFICITAIRES.**

Avec 320 trains par jour en moyenne qui parcourent 37 lignes sur l'ensemble du territoire et desservent 330 villes, ils sont pourtant indispensables au maillage ferroviaire français. 100 000 voyageurs empruntent quotidiennement ces trains, soit un quart des voyageurs de moyenne et longue distance.

➤ UN FINANCEMENT ARTIFICIEL !

Depuis décembre 2010, Intercités bénéficie d'une convention avec l'État, autorité organisatrice des « trains d'équilibre du territoire » (TET). Cette convention signée pour une durée de trois ans a été renouvelée deux fois un an jusqu'à fin 2014 puis fin 2015.

Le besoin de financement de la convention est passé de 210 M€ en 2011 à 350 M€ en 2015. La contribution publique est assise sur trois taxes : la Contribution de Solidarité



Territoriale (CST) financée par les activités ferroviaires à grande vitesse sur le territoire français, la Taxe sur les Revenus des Entreprises Ferroviaires (TREF) à laquelle sont

assujetties les entreprises réalisant plus de 400 M€ de chiffre d'affaires voyageurs sur le territoire national et la Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) portant sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En résumé, la contribution des autoroutes est symbolique et la convention est financée à 94% par la SNCF.

Cette situation pose plusieurs contradictions :

- La SNCF finance un service dont elle n'a pas la maîtrise.
- La SNCF n'ayant pas réalisé de bénéfice en 2013, la loi de finances rectificative a modifié l'assiette de la TREF en incluant dans le résultat les dotations aux amortissements, ce qui revient à taxer les investissements de la SNCF !
- Si les TET étaient ouverts à la concurrence, même dans le cadre limité d'une expérimentation, la SNCF se verrait contrainte de subventionner ses concurrents !

➤ UN MATÉRIEL ROULANT EN FIN DE VIE ET UN RÉSEAU FERROVIAIRE EN MAUVAIS ÉTAT.

Le sous-investissement en matériel roulant de moyenne et longue distance se traduit



BIENTÔT LA FIN DES TRAINS DE NUIT ?

Opérés avec du matériel roulant hors d'âge et pénalisés par les travaux de remise à niveau de l'infrastructure, les trains de nuit ont perdu de nombreux clients : le trafic a baissé de plus de 30% en cinq ans. La situation financière est préoccupante : alors qu'ils représentent moins de 10% du trafic d'Intercités, les

trains de nuit absorbent 30% de la contribution de la convention TET.

Les travaux du groupe d'experts Matériel de l'UNSA-Ferroviaire montrent que la plupart des voitures-couchettes de la SNCF arrivent en fin de vie entre 2016 et 2020. Pour maintenir le service, il faudrait commander d'urgence du matériel moderne, pour un montant que nos experts estiment à 200 M€.

Or, ni la SNCF, qui ne prévoit aucun retour sur investissement, ni l'État, qui s'est privé des recettes de l'écotaxe, ne manifestent l'intention de commander de nouvelles voitures-couchettes...

Cette double impasse technique et économique constitue un risque mortel pour les trains de nuit : la SNCF a proposé à la « Commission Duron » d'arrêter leur exploitation fin 2015.

entiel

aujourd'hui par un parc « Corail » quarantenaire, obsolète, ne répondant plus aux standards modernes attendus par les clients en matière de performances, de confort, de sécurité ou d'accès des personnes à mobilité réduite. Les locomotives ont une moyenne d'âge encore plus élevée et doivent être remplacées.

Le réseau ferroviaire classique est vétuste, car pendant près de 30 ans, les lignes à grande vitesse et leurs prolongements ont capté la quasi-totalité des investissements d'infrastructure.

L'offre Intercités a diminué de 10% depuis la signature de la convention TET. La baisse des dessertes reporte les coûts fixes de maintenance de l'infrastructure sur les trafics restants et creuse le déficit.

► L'AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE EST SUSPENDU AUX TRAVAUX DE LA « COMMISSION DURON ».

Le Secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies a mis en place en novembre 2014 la commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire » sous la conduite du député Philippe Duron. Elle devra faire des propositions mi-2015 pour clarifier l'offre de trains Intercités, réfléchir à une meilleure articulation entre les TET et les TER et aussi, avec les nouvelles alternatives que représentent les autres modes de transport comme l'autocar appelées à se développer dans le cadre de la prochaine « loi Macron »



UN TRANSFERT MODAL DU TRAIN VERS LA ROUTE ?

Le projet de « loi Macron » prévoit de libéraliser le transport inter-régional par autocars. L'objectif du ministre est d'aboutir à des ouvertures de lignes dès l'été 2015. Il y aura une concurrence féroce et meurtrière entre les sociétés de transport Interurbain. En Allemagne, deux ans après la libéralisation, il n'y a que deux groupes de transporteurs par autocar qui ont survécu.

La concurrence routière aura aussi un effet dévastateur sur les trains Intercités. Elle pourrait générer un transfert modal important du train vers la route, avec à terme une perte de plusieurs centaines d'emplois ferroviaires.

La SNCF a fait à la « Commission Duron » une proposition qui décoiffe : ne garder que 12 lignes dans la convention TET (elles représentent 80% du trafic voyageurs), en transférer 5 à TER et en abandonner 6. Appliquer ce plan conduirait à l'abandon de près de 20% de l'offre Intercités. Dans le même temps ID Bus et Keolis vont se positionner sur le nouveau marché du transport inter-régional par autocar...

Le premier défi qui est posé à la « Commission Duron » est de proposer un véritable financement à la convention TET. Dans son Info syndicale CA de décembre 2010 Eric Tourneboeuf s'interrogeait : « Convention TET : le pire ou le meilleur ? » Nous avons eu le pire ! Avec un mode de financement consistant à « taxer le ferroviaire pour financer le ferroviaire, au détriment du ferroviaire », l'Autorité organisatrice TET n'a aucune autorité pour assurer la gouvernance de la convention, ce qui a conduit à une diminution des dessertes de 10% et à une explosion du déficit d'exploitation de 210 à 350 M€. Elle n'a, non plus, aucune



légitimité vis à vis des Régions, Autorités organisatrices du TER, ce qui ne lui a pas permis de négocier, afin de construire une desserte des territoires cohérente avec les besoins des populations.

► L'UNSA-FERROVIAIRE S'OPPOSE AU DÉCLIN D'INTERCITÉS.

L'attrition de l'offre, proposée par la SNCF, aurait des conséquences sociales dans le Groupe Public Ferroviaire, avec des pertes d'emplois de conducteurs et de contrôleurs dans les trains, mais aussi dans les gares et plus particulièrement à la gare de PARIS AUSTERLITZ qui concentre une offre forte de l'activité Intercités. Les activités d'entretien et de maintenance seraient également impactées.

Il y aurait aussi des destructions d'emplois dans les territoires irrigués aujourd'hui par les trains Intercités et dans l'industrie ferroviaire.





C'est pourquoi l'UNSA s'oppose à cette proposition, faite dans une logique purement comptable de réduction du déficit d'exploitation, dont la mise en œuvre placerait Intercités dans une spirale de déclin.

► L'UNSA-FERROVIAIRE PROPOSE UNE ALTERNATIVE AU TOUT TGV.

L'UNSA-Ferroviaire a été auditionnée par la commission Duron et a fourni une contribution écrite à ses travaux.

L'UNSA constate que les voyageurs demandent des trains rapides, nombreux, à un prix abordable. La rapidité ne se mesure pas seulement par le temps de parcours vers Paris. Un aménagement des lignes existantes à une vitesse commerciale de 160 à 200 Km/h, permettrait, pour un investissement raisonnable, des dessertes

fréquentes de toutes les gares importantes, cadencées toutes les heures. En travaillant les correspondances en cohérence avec les TER et TGV, Intercités proposerait une offre de transport attractive et performante au bénéfice des métropoles régionales et des villes moyennes.

Le renouvellement du matériel roulant est un enjeu capital. Le confort et les services à bord doivent être modernisés. L'accès à Internet, des prises électriques à chaque place, des toilettes fonctionnelles, la restauration, doivent devenir des standards. Des portes larges et des accès pour les personnes à mobilité réduite permettraient de limiter les temps d'arrêt en gare. L'offre commerciale doit être remaniée, audacieuse et démocratisée, pour mettre en valeur les atouts du ferroviaire, mode de transport plus écologique et plus sûr que ses concurrents.



La proposition de l'UNSA-Ferroviaire n'est pas utopique. En Allemagne, la DB malmenée par la concurrence de l'autocar, fait le choix de la reconquête en augmentant de 25% la desserte des 70 plus grandes villes, avec un cadencement à l'heure ou à la demi-heure.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les points d'entrée sont : le **Voyageur** et la **mobilité**, indépendamment du mode de transport ferroviaire utilisé (TGV, Intercités, TER, Transilien). Cette approche doit déterminer

- la qualité de l'offre,
- la tarification
- l'harmonisation et la complémentarité des horaires.

La France a besoin d'une stratégie politique d'aménagement du territoire claire et lisible à moyen et long terme. C'est un enjeu majeur de la réussite de la réforme du ferroviaire et de la réforme territoriale.

