



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

Communiqué

4 novembre 2016

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

## **La régression des services TGV s'accroît : la FNAUT attend des solutions de fond**

*La SNCF vient d'annoncer la suppression prochaine, « pour manque de rentabilité », d'un aller TGV Avignon – Montélimar – Paris en début de matinée et du retour correspondant en soirée.*

Cette suppression d'un des quatre allers-retours Montélimar-Paris pénalisera fortement les usagers. La forte réduction du temps disponible à Paris (plus de 4 heures) et le remplacement d'une relation directe par une relation exigeant une correspondance entraîneront une baisse du trafic.

### **Une politique de régression sans effort préalable d'amélioration**

Avant de supprimer ce train, la SNCF n'a même pas envisagé d'en améliorer la rentabilité en testant un arrêt à Orange. Et pourquoi ce train, si sa fréquentation est jugée insuffisante, est-il tarifé en heure de pointe (110 € au tarif Pro) contre 92 € pour les autres trains (test réalisé pour le 16 novembre) ? Pour faire fuir la clientèle ?

### **Une régression qui s'étend à tout le territoire national et s'accroît**

Depuis quelques années, la SNCF supprime des relations TGV province - province telles que Genève – Marseille et Montpellier, qui remplaçaient des relations Intercités bien fréquentées, et elle réduit les fréquences, par exemple sur Strasbourg – Bordeaux, Lille – Montpellier...

Cette régression s'étend maintenant aux relations radiales : outre le Montélimar – Paris, la relation de soirée Saint-Etienne – Paris a été fortement dégradée pour la clientèle professionnelle (le nouvel horaire est positionné trop tôt, il a été avancé d'1h30) pour économiser une rame.

Quand et jusqu'où le massacre va-t-il s'arrêter ?

### **Un argumentaire économique irrecevable**

Les usagers s'interrogent sur la consistance des services TGV que la SNCF sera capable d'exploiter à terme dans des conditions satisfaisantes économiquement.

La dérive des charges du système ferroviaire n'est pas maîtrisée.

Il est urgent de passer du traitement des conséquences des surcoûts au traitement de leurs causes.

Le rail est caractérisé par des coûts fixes importants, et sa rentabilité croît avec le volume du trafic.

*La FNAUT demande au gouvernement, qui est par ailleurs conscient du rôle majeur des trains Intercités en préparant le renouvellement de la convention Etat – SNCF, d'exiger une révision en profondeur de la gestion du système ferroviaire :*

- *de forts objectifs de productivité doivent être fixés dans les contrats de performance Etat-SNCF,*
- *SNCF Mobilités doit s'engager sur des objectifs de service, conformément à la loi du 4 août 2014,*
- *la politique des péages doit inciter à une utilisation maximale du réseau,*
- *l'Etat doit jouer son rôle d'actionnaire vis-à-vis de la dette et assurer la modernisation du réseau.*

### **Contacts presse :**

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Gabriel Exbrayat, président de la FNAUT Rhône-Alpes, tél. 04 77 38 71 07