

A l'initiative de la Fnaut et Mobilettre

L'opération #Rail2020, pour préparer l'avenir

Plus de 200 personnes étaient présentes mercredi 28 septembre dans la salle Colbert de l'Assemblée Nationale, afin de lancer l'opération Rail 2020, à quelques mois de l'échéance des élections présidentielles. Spécialistes du ferroviaire et usagers du quotidien ont échangé leurs points de vue sur plusieurs questions clés: les services aux usagers bien sûr, mais aussi la dette, la régulation, la régionalisation, la distribution et la consistance du réseau. Récit d'une journée sans langue de bois.



Commençons par la fin. Claude Bartolone a ainsi conclu les débats: *«Il faut arrêter de fonctionner en silo, de segmenter et de toujours renvoyer la faute sur l'autre. Il s'agit de mettre chacun devant ses responsabilités et face à ses contradictions, et de trouver collectivement les moyens de résoudre les difficultés, pour avancer.»* Quel plus bel encouragement au dialogue ferroviaire! Quelques instants auparavant, le président de l'Assemblée nationale avait appuyé là où ça fait mal: *«Cela ne sert à rien de se contenter d'une régularité de 90% de trains à l'heure en moyenne sur les TER. Car un train sur dix ne l'est pas et c'est autant de situations de stress et de galère pour la maman qui doit aller récupérer ses enfants, ou le salarié qui doit arriver à l'heure au travail. Faisons ressentir à nos concitoyens que rien, rien n'est trop difficile ou insurmontable pour eux. Si l'on est capable de trouver un milliard pour les autoroutes après le plan de relance autoroutier de 3 milliards de 2015, pourquoi n'est-ce pas possible pour le ferroviaire ?»*

Cette conclusion faisait écho aux premiers mots du président de la Fnaut, **Bruno Gazeau**, en ouverture des débats. Ils étaient durs: *«Le quotidien est négatif. Le ferroviaire subit une dégradation lente et continue de sa ponctualité et de sa régularité. Les pannes de matériel et les problèmes d'exploitation sont quotidiens. L'information voyageurs est imparfaite. La tarification reste élevée...»*. Les usagers sont les premiers sur le terrain à faire ce constat.

Bruno Gazeau: *«Le ferroviaire subit une dégradation lente et continue de sa ponctualité et de sa régularité»*

Et même en élargissant la focale, le discours est similaire. En comparant la France aux autres pays d'Europe, le constat est sans appel: pas un seul indicateur n'est positif. **C'est un faisceau de convergences décrivant une très mauvaise trajectoire que présente Pierre-Henri Emangard (chercheur associé en géographie à l'université du Havre).** Les regards se crispent dans la salle, mais les chiffres claquent: *«Dans le domaine ferroviaire, depuis 1970, beaucoup de pays européens ont fait jeu égal, voire ont dépassé la France, alors même qu'ils ne possédaient pas le TGV. Pendant l'ère de la grande vitesse, la France a réalisé un retour à la case départ: son niveau d'activité commerciale n'a pas du tout évolué. Pire, depuis le début des années 2000, la France est la seule nation à subir une baisse de la part de marché du ferroviaire.»* Pourquoi ce constat? Des atouts gâchés? Un mode sûr mais trop contraignant? Des contresens stratégiques? Une conjoncture défavorable? Une absence de politique ferroviaire? Un entrelacs de blocages en tous genres?

Les usagers présents ce jour n'ont peut-être pas les réponses à toutes ces questions, mais de leur côté ils observent, subissent, critiquent. Ils sont convaincus par le mode ferroviaire, mais ont peur d'en être dégoutés. Les problèmes sont ciblés: *«Surcharge des trains sur certaines destinations, défaut de ponctualité, et surtout manque d'information».* Le coût du train est aussi pointé du doigt. Les usagers sont parfaitement conscients que les Régions financent une grande partie du trajet, mais au final *«peu importe qui paye, le coût est élevé, et nous devrions bénéficier d'une autre qualité de service»*, indique une utilisatrice du réseau girondin. Sa crainte? Que les usagers s'orientent vers des modes concurrents, notamment sur la longue distance. Et le défaut dans la commercialisation et la distribution des titres n'arrange pas la situation. *«C'est trop tôt pour supprimer l'information et la commercialisation physique»*, explique un usager. La description du quotidien des usagers de la ligne Bordeaux-Nantes terminera de noircir le tableau: le boom démographique et économique ne se dément pas sur cet axe mais on a laissé l'infrastructure déperir. *«C'est l'engrenage infernal: baisse de l'offre, baisse de la demande, dégradation du service, concurrence des autres modes».*

Cet engrenage infernal, il est aussi industriel et financier. **Yves Crozet**, professeur à Sciences Po Lyon et au LET, rappelle la cruelle réalité: *«La dette du ferroviaire, ce sont 52 milliards d'euros (8 pour SNCF Mobilité et 44 pour SNCF Réseau). Une dette dont la progression n'est pas conforme à la règle d'or de Bruxelles. Une dette qui fait face à des recettes qui n'augmentent plus».* Peu importe la manière de voir les choses: de façon froide (*«de la mauvaise dette, 20 fois supérieure à la marge opérationnelle»*) ou polémique (*«les banques se gavent sur le dos de la SNCF avec 1,5 milliard d'euros d'intérêts par an»*), le résultat est bien là: cette dette est insoutenable.

Chaque acteur du ferroviaire partageait ce 27 septembre un sentiment commun : l'inquiétude, alors que le ferroviaire semble à la croisée des chemins. Réduire la voilure, ou créer une nouvelle dynamique?

On en appelle donc, à nouveau, à l'«Etat stratège», si régulièrement cité. Pour **Olivier Faure**, membre de la Commission des Finances et rapporteur spécial du budget infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, qui accueillait ce colloque à l'Assemblée, *«c'est vers un Grenelle de la circulation qu'il faut se diriger. Mais pas un dispositif comme le SNT, qui n'était que de la poudre aux yeux. Une vraie réflexion, non démagogique et planifiée».* Pour le chercheur **Pierre-Henri Emangard**, *«nous subissons l'absence de politique ferroviaire remplacée par une politique de subvention généralisée. C'est le modèle socio-économique français dans son ensemble qu'il faut adapter».* Pour **François Philizot**, préfet délégué à la vallée de la Seine, c'est aussi *«un Etat stratège en termes d'aménagement du territoire»* qu'il faut remettre en avant, *«un Etat qui sache marier et mailler les différentes échelles géographiques».* Un Etat stratège, très bien, mais avec quels moyens?

Pas de solution miracle, mais une réflexion nécessaire: *«C'est le modèle socio-économique français qu'il faut adapter»*

Le sujet de la taxation n'est pas perçu de la même manière par tous les acteurs du secteur. Pour certains, à l'image de **Michel Neugnot**, président de la commission transport de l'ARF, il convient tout d'abord de rappeler que *«le prix payé par l'utilisateur est un des plus bas d'Europe»*. Pour **Jean Sivardière**, vice-président de la Fnaut, *«la fiscalité écologique est simple, efficace et légitime: 1 centime de taxe représenterait 600 millions chaque année, soit 6 milliards sur 10 ans»*. Mais selon **Yves Crozet**, il ne faut pas cantonner la réussite du ferroviaire à la simple taxation. *«Le ferroviaire n'ira pas mieux parce que l'on tape sur la route. En Allemagne par exemple, côté fret, l'argent investi sur le ferroviaire n'a pas sorti de camions de la route»*.

La concurrence pourrait-elle changer la donne? En tous cas, de l'avis du régulateur, *«concurrence et régulation sont les deux faces d'une même pièce»*. Pour **Anne Yvrade-Billon**, vice-présidente de l'Arafer, *«la régulation est nécessaire car le secteur ferroviaire sort d'un système vertical et monopolistique. Par ailleurs, pour que l'ouverture à la concurrence porte ses fruits, il faut garantir l'accès au réseau de manière homogène pour tous, et la régulation est en ce sens primordiale»*. Pour autant, l'outil est récent, et pour le moment, l'Arafer tente avant tout de bien comprendre le comportement de la clientèle, en récoltant des données issues des opérateurs.

Anne Yvrade-Billon:
«La régulation est nécessaire car le secteur ferroviaire sort d'un système vertical et monopolistique»

Cette concurrence n'arrive pas seulement du côté du rail. Le train est désormais challengé par le covoiturage, le car ou encore les vols low-cost. C'est donc l'organisation d'une véritable intermodalité et complémentarité autour d'un mode ferroviaire structurant le territoire qui doit être réfléchi. Et visiblement, des efforts sont encore à réaliser. Selon **Jean Lenoir**, vice-président de la Fnaut, *«l'intermodalité, ailleurs, on n'en parle pas, car elle existe déjà ! Chez nous, c'est l'opposé. On en parle, mais on ne voit pas grand-chose sur le terrain»*. C'est le nouveau rôle des Régions, autorités organisatrices de transports, diront certains. A cela, **Michel Neugnot** répond qu'effectivement c'est leur mission. Pour autant, *«les Régions ne savent pas encore ce que représente réellement chaque mode sur leur territoire (ni en coût ni en part modale), elles manquent d'outils adaptés»*. Avant d'ajouter: *«Le Schéma Régional de Transports (SRT) devrait améliorer cette connaissance»*. Mais sa durée de rédaction sera vraisemblablement de trois ans... Trop long, quand les concurrences modales se déploient à grande vitesse?

En attendant, de l'avis de tous les usagers, il y a des choses simples et peu coûteuses à déployer. Rendre le train plus accessible et les tarifs plus lisibles. **Jean Lenoir**, vice-président de la FNAUT rappelle que son association est clairement *«favorable au principe de liberté tarifaire accordée aux Régions»*. Il ajoute qu'il faut également améliorer la souplesse tarifaire, notamment grâce aux billets ouverts. Les usagers ont besoin de repères mais aussi d'une information fiable. Pour **Michel Neugnot**, il faut aussi revoir l'ensemble de la chaîne de distribution, la billettique, et proposer une politique de prix agressive. pouvant concurrencer le car. L'écoute des usagers est ainsi primordiale. Répondre à leur besoin de simplicité, tout autant. Un constat partagé par **Jean-Daniel Guyot**, directeur international de Trainline, *«seule application à vendre tous les services ferroviaires à l'échelle européenne»*. Pour ce dernier, la distribution est un sujet primordial, un des points clés de la concurrence ferroviaire. Offrir du service doit être la base de la réflexion, et ce dans une logique européenne, qui abolit les frontières.

Alors bien sûr, l'objectif de cette journée n'était pas de dresser un portrait catastrophique de la SNCF et du ferroviaire français. Beaucoup le reconnaissent, des efforts ont été réalisés ces dernières années, mais le retard est difficile à rattraper. Il est désormais nécessaire de retravailler le système industriel ferroviaire dans son ensemble, en prenant des décisions qui s'imposent: l'Etat et les collectivités sont donc aux premiers rangs. Il s'agit aussi et surtout de recréer la confiance des usagers, en les écoutant: l'exploitant historique, la SNCF, mais aussi les élus, doivent être à même de jouer ce rôle.

C'est une vision partagée de la mobilité qu'il s'agit désormais de dessiner, selon Jean Lenoir, vice-président de la Fnaut, avec «une SNCF qui passe d'une logique de production à une logique de service». **Yves Crozet** ne manquera pas de proposer quelques scénarii plus ou moins réalistes : tragique, anticapitaliste, technique ou volontariste, en gageant que le dernier d'entre eux sera privilégié par les responsables politiques. S'agira-t-il de poursuivre et de porter une nouvelle ambition? Ou de circonscrire le ferroviaire, et d'en recentrer son réseau?

Afin d'étayer au mieux le dossier de l'avenir ferroviaire à quelques mois des élections présidentielles, la Fnaut et *Mobilettre* vont poursuivre leurs efforts de dialogue, avec une série de cinq rencontres avec les principaux dirigeants du secteur ferroviaire. Au programme, d'ores et déjà, Guillaume Pepy, Alain Vidalies, Patrick Jeantet, Thierry Mallet. Les abonnés de *Mobilettre* seront conviés à y participer dans la limite des places disponibles.

[Suivre Twitter](#) [Facebook](#)

www.mobilettre.com

Les Editions de l'Equerre,
13 bis, rue de l'Equerre,
75019 Paris

