

Supplément au MAG n° 785

SUPPLÉMENT
AU MAG N° 785

MENSUEL : PRIX : 1€50

JANVIER/FÉVRIER 2016

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



EDITO

Le contrat des trains d'équilibre du territoire a pris fin le 31 décembre 2015. SNCF Mobilités exploite aujourd'hui ces trains au titre de l'obligation de continuité des services publics.

L'échec de toutes les négociations, la « mission de conciliation » qui succède aux « missions d'expertise » montrent que le financement de la Convention TET par des impôts prélevés sur la SNCF est un engrenage mortel qui enlève toute légitimité à l'Autorité Organisatrice TET et qui place SNCF Mobilités dans une situation intenable.

L'UNSA-Ferroviaire considère que la baisse des prix du gazole et les engagements pour le climat pris par la France à l'issue de la COP21 permettraient de trouver un nouveau mode de financement pour la convention TET. Elle a fait une proposition pour sortir de l'impasse par le haut, et donner un avenir aux trains Intercités. Une conjoncture aussi favorable ne se reproduira pas de sitôt. L'Etat doit la saisir !

Par Thierry MARTY ■

DOSSIER INTERCITÉS

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.



Une convention TET au financement artificiel

Depuis décembre 2010, Intercités bénéficiait d'une convention avec l'Etat, 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 330 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 95% par la SNCF.

Cette convention a mis en place une relation perdant/perdant entre l'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 ont conduit à la situation ubuesque d'une double 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 ». Ce contrat est terminé depuis fin 2015 et il n'y a aujourd'hui aucune perspective crédible de nouveau contrat.

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 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.

Une impasse technique et économique pour les 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. La plupart des voitures-couchettes de la SNCF arrivent en fin de vie entre 2016 et 2020. Pour maintenir le service, il faudrait investir au moins 200 M€ pour commander d'urgence du matériel moderne.

Or, ni la SNCF qui ne prévoit aucun retour sur investissement, ni l'Etat 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.

Un transfert modal prévisible du train vers la route

La loi sur la croissance, activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport interurbain par autocars. Le foisonnement des offres depuis la mise en application de la loi crée une concurrence

féroce et meurtrière entre les sociétés de transport Interurbain.

Cette concurrence a déjà un impact sur les trains TER et Intercités. Elle va générer un

transfert modal important du train vers la route, rendant insoutenable, la trajectoire économique des TET, avec à terme une perte de plusieurs centaines d'emplois ferroviaires.

Intercités est aujourd'hui dans une situation économique insupportable pour SNCF Mobilités

Sur un périmètre de dessertes identiques à 2015, le déficit d'exploitation passerait de -330 M€ en 2015 à -535 M€ en 2025 (environ -480 M€ en 2020)

Le scénario proposé par SNCF dans son plan stratégique, avec réduction d'offre de -26% entre 2015 et 2020 et -32% à horizon 2025, affiche un déficit d'exploitation de -300 M€ par an sur les premières années, -150 M€ en 2020 et -165 M€ en 2025. Au total -1,4 Md€ sur 10 ans (2016-2025).

Ces chiffres ne prennent pas en compte le coût de l'impact des réductions d'offre sur l'emploi. L'attrition de l'offre, proposée par SNCF Mobilités, 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.



Le « rapport Duron » recommande une autorité organisatrice « de plein exercice »

Après un rapport au vitriol de la Cour des comptes intitulé « *Les trains Intercités : sortie de l'indécision* » 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. Le rapport rendu en mai 2015 propose des solutions ligne par ligne : renforcement et modernisation, ajustement, voire suppression, pour cinq d'entre elles.

Ce rapport fait aussi le constat de la défaillance de l'Etat en tant qu'Autorité Organisatrice et préconise la mise en place d'une Autorité Organisatrice « de plein exercice ».

Force est de constater que l'Autorité organisatrice TET n'a aucune autorité pour assurer la gouvernance de la convention, ce qui a conduit de 2010 à 2015, à une diminution des dessertes de 10% et à une explosion du déficit d'exploitation de 210 à 330 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.

Malheureusement le « rapport Duron » n'a pas relancé les négociations entre l'Autorité Organisatrice TET et SNCF Mobilités. L'état a préféré commander une nouvelle « mission de concertation » au Préfet Philizot.

L'UNSA-Ferroviaire fait des propositions pour sortir de l'impasse

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

benefice 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.

Le rapport de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire propose pour chaque ligne, un constat sans concession, bien documenté et des propositions d'évolutions précises et pragmatiques. L'UNSA-Ferroviaire considère que c'est une base pertinente pour les concertations que le Préfet Philizot conduit avec les exécutifs régionaux pour préparer la prochaine convention TET.

Un nouveau mode de financement pour la convention TET

L'UNSA-Ferroviaire est convaincue que pour que l'Autorité Organisatrice des TET devienne une autorité « de plein exercice », il est indispensable de changer le mode de financement de la convention. Elle a fait au Préfet Philizot une proposition qui permettrait de sortir par le haut de l'impasse où s'est fourvoyée la convention TET.

Le gouvernement vient de mettre en place une réduction progressive de l'écart de fiscalité entre gazole et essence. Le prix du gazole est passé sous le seuil de 1€/litre. Une accélération de cette réduction serait indolore pour les automobilistes.

Le prélèvement d'un centime de TICPE

(Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) par litre de gazole sur les véhicules légers représente une recette supplémentaire d'environ 350 M€. Son affectation à l'autorité organisatrice TET permettrait de financer une nouvelle convention sans recourir au Compte d'Affectation Spéciale alimenté par la TREF et la CST.

Le prélèvement et l'affectation à l'AO TET d'un centime supplémentaire permettrait de lui transférer le financement des investissements en matériel roulant (100 M€ /an sur 5 ans) aujourd'hui assurés par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures

de Transport de France) et le renouvellement du parc de matériel roulant d'ici 2025 sur les lignes dites « structurantes » pour un montant d'investissement de 1,5 milliard d'euros, annoncé par l'Etat.

L'Autorité Organisatrice TET acquerrait ainsi la capacité de conduire sa propre politique, pour sortir les TET de la spirale de déclin de la fréquentation et d'attrition de l'offre que nous connaissons aujourd'hui. Elle gagnerait la crédibilité lui permettant de négocier d'égal à égal avec les AO régionales et de renouer une relation contractuelle gagnant/gagnant avec SNCF Mobilités.