

## En route vers le démantèlement de la SNCF

PAR MARTINE ORANGE  
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 1 JUIN 2015

Le rapport parlementaire sur les trains interrégionaux n'est pas là pour résoudre la situation honteuse d'une partie des transports ferroviaires. Les transports régionaux sont appelés à « servir de terrain d'expérimentation à l'ouverture à la concurrence », selon lui. À terme, c'est la fin de toute politique d'aménagement du territoire et le démantèlement d'un des derniers services publics français. Pour le seul bénéfice de la route.

L'affaire a été prestement menée. L'annonce de la fermeture de lignes Intercités a fait polémique pendant quelques heures et l'essentiel du rapport du député socialiste Philippe Duron sur les trains interrégionaux a été oublié. Très vite, le gouvernement est passé à autre chose. Pourtant, c'est un coup fourré, mené à bas bruit, qui se prépare contre l'un des derniers services publics en France. Avançant masqué derrière des avis « d'experts », le gouvernement est en train de préparer le démantèlement de la SNCF.

L'attaque est menée méthodiquement depuis plusieurs mois. Il y eut d'abord, en octobre 2014, **le rapport de la Cour des comptes**. S'instituant experte en transports ferroviaires, celle-ci préconisait de ne conserver que quelques grandes dessertes pour les TGV. Son rapport a été suivi par la loi Macron qui, dans le grand fourre-tout, est train d'organiser **la libéralisation des autocars**. **Le rapport de Philippe Duron**, député PS du Calvados et par ailleurs président de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (Afitf), sur l'avenir des trains

d'équilibre du territoire (les trains Intercités), rapport commandé par le ministre des transports, Alain Vidalies, vient compléter l'édifice.



© DR

Ce rapport, comme l'a rappelé Philippe Duron lors de son audition devant la commission du développement durable le 26 mai, doit « s'inscrire dans le cadre de l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire européen, qui prévoit l'ouverture des lignes intérieures à la concurrence à partir de 2019 ». « Il nous faut un texte législatif », a-t-il insisté devant les députés. Ce projet d'ouverture doit, comme nous le promet la Commission européenne à chaque abandon de service public et ouverture à la concurrence, apporter aux usagers baisse des prix et augmentation des services. Les lignes Intercités semblent être, pour le rapporteur, le terrain d'expérimentation idéal pour s'engager dans ce grand projet. Il préconise de les ouvrir à la concurrence très vite.

La direction de la SNCF a elle-même prêté main forte à ce changement annoncé. Ces dessertes offrent un service honteux. Le matériel est vétuste, les services à bord inexistantes. Les réseaux et les gares ne sont plus entretenus depuis des années, les retards sont incessants comme les annulations intempestives. Le nombre de dessertes n'a cessé d'être réduit : de 35, elles sont passées à 22 en quelques années. Les horaires ont été maintes fois changés, afin de dissuader les voyageurs de prendre ces trains et de les pousser vers les TGV ou, plus sûrement encore, la route. L'accident de Brétigny, en juillet 2013, qui concernait justement un train Intercités (Paris-Limoges), symbolise à lui seul la faillite de l'entreprise publique dans ce domaine (lire nos articles **Brétigny : un délabrement jamais vu** et **Un audit interne pointe les défaillances de sécurité en région Paca**).

Cette situation n'est pas le fruit du hasard, mais d'une politique délibérée de la SNCF depuis des années. « *Tout a été fait pour détruire la valeur positive du train* », a accusé le député écologiste François-Michel Lambert. Le rapport parlementaire date la dégradation économique de ces dessertes à 1994. La date n'est pas fortuite. Cette année-là, la SNCF a tiré un trait sur la tarification au kilomètre sur les lignes TGV, et a renoncé à la péréquation sur l'ensemble du réseau ferroviaire pour instituer le système tarifaire en vigueur dans les compagnies aériennes (*yield management*). Cette révolution a coûté sa place au président de l'époque, Jean Bergougnoux. Mais le système a bien été mis en place, rendant la politique tarifaire incompréhensible pour les usagers, et pour finir les détournant du train, jugé prohibitif.



© DR

À partir de cette date, la SNCF a abandonné tout esprit de service public. Misant sur le tout-TGV, la direction de l'entreprise publique a délibérément sacrifié les liaisons interrégionales qui illustraient les politiques de l'aménagement du territoire, le service public. En poste depuis 1988 d'abord comme directeur de cabinet du président de la SNCF, puis comme directeur des grandes lignes (1997), puis comme directeur général exécutif (2003) avant de devenir président du groupe ferroviaire en 2008, Guillaume Pepy porte l'immense responsabilité de cet état de décrépitude, de cet abandon. Pourtant, même après Brétigny, il est resté en place. Celui-ci n'a pas éprouvé le besoin de démissionner et le gouvernement n'a pas senti la nécessité de l'exiger. En dépit de ses bilans stratégique, commercial, social

et financier catastrophiques, il a même été reconduit dans ses fonctions en décembre 2014. Guillaume Pepy appartient à la République des intouchables.

Poursuivant sa politique de casse, la direction de la SNCF a décidé d'en finir avec ses dernières contraintes de service public. Les régions assurant de leur côté le pilotage des TER, l'entreprise publique, fortement soutenue par le gouvernement, ne voit plus la nécessité de maintenir ces lignes régionales, dernières survivances du service public d'antan. Il faut bien préparer la SNCF à devenir une entreprise concurrentielle et sans doute, à terme, privatisée.

Mettant en avant son déficit, celle-ci a donc annoncé son intention de fermer les vingt-deux lignes ferroviaires interrégionales et huit lignes de nuit qui subsistent encore à la fin de 2015, si rien n'était fait. La charge, a expliqué la direction de l'entreprise ferroviaire, est devenue insupportable : de 100 millions d'euros en 1990, le déficit s'élève à 340 millions d'euros, compensé par des subventions de l'État. « *Si rien ne vient arrêter le mouvement, le déficit risque d'atteindre 500 millions d'euros dans les prochaines années* », prédit Philippe Duron.

### L'exemple britannique

Un service dégradé, un endettement colossal, des élus qui s'inquiètent de voir disparaître des liaisons essentielles pour l'aménagement du territoire : tous les ingrédients sont réunis pour pousser à la « réforme »

et s'attaquer au démantèlement d'un des derniers services publics nationaux français, honnis par notre élite néolibérale depuis des années.



Carte du réseau interrégional © rapport Duron

C'est la mission à peine cachée qui a été confiée au député Philippe Duron. Il s'est entouré de deux cabinets de conseil, étrangers (l'allemand Roland Berger et le britannique Atkins) « afin d'éviter toute proximité avec la SNCF », a-t-il expliqué. Il aurait sans doute été préjudiciable d'avoir des conseillers ayant des références politiques, historiques, sociales sur le rôle du chemin de fer en France. La commission a auditionné les responsables de la SNCF, des élus, les constructeurs de matériel ferroviaire, des usagers. Il est allé voir ce qui se fait en Allemagne, en Autriche, en Grande-Bretagne.

L'exemple britannique a manifestement séduit. « *Le régulateur britannique a un rôle très puissant et très important. Il y a plus de 200 personnes qui travaillent sur les franchises ferroviaires au moment de leur attribution. 10 à 20 personnes qui surveillent par la suite que les contrats sont bien respectés* », a expliqué Philippe Duron, admiratif, à ses collègues de l'Assemblée. Entendre vanter les mérites de la libéralisation du rail en Grande-Bretagne, alors que les gouvernements britanniques, après les multiples accidents mortels et défaillances de tout ordre, ont reconnu qu'elle était un échec patent et ont été obligés

de revenir en arrière, avait quelque chose d'étrange. Mais cela n'a, semble-t-il, pas choqué outre mesure les membres de la commission développement durable.



Philippe Duron le 26 mai devant la commission du développement durable © DR

C'est vers ce modèle que le député et la haute administration des transports préconisent d'aller, mais en empruntant des chemins détournés. Officiellement, il s'agit de renforcer le rôle de l'État, en lui donnant compétence pour « *organiser le système ferroviaire lors du vote de la loi sur la réforme ferroviaire* ». « *La commission considère qu'il appartient à l'État de définir les conditions garantissant la mise en place d'un service performant aux voyageurs et assurant sa viabilité économique, en concertation avec les parties prenantes* », est-il écrit. À cet effet, le rapport suggère de créer une nouvelle autorité de régulation – une de plus – qui serait à l'avenir chargée de toute l'organisation ferroviaire et de l'attribution des réseaux en France. Il préconise également un changement dans le système de maintenance qui, selon lui, pourrait être à l'avenir confié aux constructeurs ferroviaires. De même, il se demande si l'État ne doit pas lui-même prendre en charge le matériel roulant. Toutes ces mesures n'ont qu'un objectif : démanteler la SNCF, revenir sur toute l'intégration verticale, facteur pourtant d'économies d'échelle, en un mot en finir avec le monde des cheminots.

En route vers la privatisation. Car c'est bien de cela qu'il s'agit. Le rapport d'ailleurs ne parle plus de la SNCF, mais de l'opérateur qui aurait des missions de délégation de service public pour exploiter telle

ou telle ligne. Comme en Grande-Bretagne, on risque donc de voir apparaître très prochainement des Veolia, Virgin et autres pour exploiter un bout du réseau.

Mais quelles lignes et comment ? Car de nombreuses dessertes ne sont pas intéressantes pour des groupes privés. La commission paraît avoir des idées très précises en tête, si précises qu'elles semblent répondre à un schéma préparé de longue date, ailleurs. Reprenant l'ensemble des dessertes, la commission s'est livrée à une analyse de chaque liaison ferroviaire.

Il y a les lignes intéressantes, très fréquentées (Paris-Rouen, Paris-Orléans, Paris-Caen) ou qui desservent des villes importantes sans liaison TGV comme Paris-Clermont-Ferrand ou Paris-Limoges, ou la transversale Nantes-Lyon. Pour celles-ci, la commission préconise leur modernisation rapide, l'augmentation de la vitesse avec de nouveaux matériels et bien sûr un changement du système tarifaire. Le « *yield management* », si apprécié par les usagers du TGV, deviendrait de mise pour ces dessertes. Fini, donc, les trains encore assez pratiques à un prix abordable. « *Le système tarifaire devrait être encadré* », tente de prévenir le rapport. Curieusement, à la lecture, on pense que ces liaisons sont destinées à devenir « *le premier terrain d'expérimentation de l'ouverture à la concurrence* ».

## Tout pour la route

*Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.*

Et puis, il y a les autres, pas forcément très fréquentées mais qui jouent un rôle réel dans l'aménagement du territoire, de liaison entre des villes moyennes, entre des régions. La commission préconise d'en garder certaines comme le Clermont-Ferrand-Nîmes (le Cévenol), parce qu'il n'y a pas « *d'alternative routière* ». Pour d'autres, comme Nantes-Quimper, Caen-Tours, Marseille-Nice, Charleville-Hirzon, Paris-Belfort et bien d'autres, pour tous les trains de nuit, elle recommande leur disparition pure et simple.

Ces fermetures annoncées entérinent l'exclusion des territoires périphériques et semi-ruraux, la relégation définitive de millions d'habitants, la fin d'une certaine idée de la République. Elles sonnent le glas de toute

politique d'aménagement, de toute égalité territoriale. Une politique déjà à l'œuvre dans la réforme territoriale. Il ne va pas faire bon, à l'avenir, habiter Brive-la-Gaillarde, Abbeville, ou Montluçon. Pour les élus – dont certains se rêvent en grands féodaux régionaux – comme pour la haute administration, le territoire français ne se découpe plus qu'entre quelques grandes métropoles (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Montpellier, Toulouse, Strasbourg...) drainant la vie économique. Tous les territoires à l'écart de ces grands réseaux économiques sont destinés à être sacrifiés et abandonnés.

« *L'offre n'est plus adaptée aux besoins de mobilité des Français* », s'est justifié Philippe Duron. Les TGV en liaison avec les TER, selon lui, peuvent offrir des moyens de substitution. S'y ajoutent les voyages aériens low cost. « *Toutes les villes n'ont pas la chance d'avoir des lignes TGV ou des aéroports à proximité. Il n'y a plus aucune liaison aérienne entre Clermont-Ferrand et Paris* », a rappelé le député UMP de la Loire, Yves Nicolin. Mais surtout, il y a la route, le covoiturage et enfin les bus. L'arrivée des autocars privés, rendue possible dans le cadre de la loi Macron, est une véritable chance pour Philippe Duron. « *Ils sont utilisés par 30 millions de voyageurs au Royaume-Uni. En trois ans, les bus en Allemagne ont fait voyager 18 millions de personnes* », a-t-il souligné. Le même succès lui semble promis en France. Pour des liaisons comme Toulouse-Hendaye ou Clermont-Ferrand-Béziers, où « *il existe des infrastructures autoroutières de très bonne qualité* », note le rapport, l'autocar apparaît comme la meilleure solution. Sept ou huit heures de temps de parcours, quel progrès ! Mais les pauvres ont le temps. Ils peuvent prendre le bus.

[[lire\_aussi]]

« *Les autocars modernes sont confortables. Ils offrent de vrais services. Il y a la Wifi à bord. Les bus modernes d'ailleurs sont beaucoup moins polluants qu'une locomotive diesel* », a assuré Philippe Duron. Bien que siégeant à la commission de développement durable, peu de députés ont réagi à cette affirmation. Au contraire. Certains en ont même rajouté. « *Je*

*m'insurge contre l'affirmation que quand c'est collectif, c'est écologique. Il faut faire le coût kilomètre par voyageur. Le train n'est pas forcément le moins consommateur de CO<sub>2</sub> », a insisté le député UMP Jean-Marie Sermier, largement soutenu par Philippe Duron.*

Il paraît qu'un des axes politiques forts de la présidence de la République est de lutter contre le réchauffement climatique et les gaz à effet de serre. Il paraît que le gouvernement a, dans son programme, la grande ambition d'engager une politique de transformation énergétique. Pourtant, toutes les décisions prises depuis un an sont en faveur de la route. Après l'abandon du système Écomouv, le gouvernement a définitivement renoncé à tout système de taxation des transports des marchandises par camion. Il a préféré une augmentation générale de 2 centimes sur le gasoil. Un choix dont Philippe Duron, en tant que président de l'agence de financement des infrastructures de transports, se félicite : « *Avec Écomouv, nous n'aurions touché que 800 millions d'euros par an. Grâce à l'augmentation de la fiscalité*

*sur le gasoil, nous allons toucher 1,1 milliard d'euros », a-t-il expliqué aux parlementaires qui, une fois de plus, sont restés parfaitement stoïques.*

Ces chiffres sont d'autant plus troublants que la justification donnée pour l'extension des concessions autoroutières – un cadeau d'une dizaine de milliards d'euros – était la nécessité de compenser l'abandon de l'écotaxe. Le gouvernement aurait donc menti ? Y aurait-il quelques intérêts particuliers qu'il faille préserver à tout prix, en allant même **contre l'avis des parlementaires qui demandaient la reprise en main étatique des concessions autoroutières ?**

En choisissant de maintenir Guillaume Pepy à la tête de la SNCF, en laissant la direction de l'entreprise poursuivre sa politique de démolition systématique, le gouvernement a décidé de ne donner aucune chance de rebondir au système ferroviaire. La mesure, en apparence anodine, de la libéralisation des autocars, dans le cadre de la loi Macron, vient parachever l'édifice : elle est là pour servir de levier en vue de dynamiser le service public de transports. Quel bilan ! Rarement gouvernement aura pratiqué avec un talent si consommé l'art du double langage et de la duperie.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.