



Association
d'usagers pour la
Défense du
Service
Public
du pays de Luçon
Forum des
associations
14 Place du Général
Leclerc
85400 LUÇON
adsp.pays.lucon@gmail.com

Janvier
2019



COORDINATION NATIONALE
des Comités de Défense des
Hôpitaux et Maternités de Proxi-
mité
Association agréée - Arrêté du
11/06/2013 - N2011RN3190
Site : <http://www.coordination-nationale.org>

www.convergences-sp.org



La lettre ADSP
ISSN 2495-196X

Lettre de l'ADSP

NON à l'ouverture à la concurrence **Lettre ouverte de l'ADSP** **Pour un service public ferroviaire** **qui donne la priorité** **aux besoins des habitants**

Madame, Monsieur,

Le ministère des transports vient d'annoncer son intention d'ouvrir un appel d'offre pour l'exploitation des axes ferroviaires Nantes / Lyon et Nantes / Bordeaux. Cette volonté de mettre la SNCF en concurrence sur deux lignes Intercités définies comme structurantes pour l'aménagement du territoire, est présentée comme génératrice d'économies dans l'exploitation et de meilleurs services pour les usagers.

Voici ce qu'en pense notre association.

La remise en cause d'un monopole d'état est-elle bénéfique pour le service rendu à la population ?

De nombreux services essentiels pour la population ont été ouverts à la concurrence depuis de nombreuses années avec la même argumentation : offrir de meilleurs services pour moins cher. Cela a commencé avec la distribution de l'eau et s'est poursuivi par le téléphone, l'électricité, le gaz, les colis postaux, Pour la téléphonie, il est difficile de comparer les coûts de communication tant l'évolution de la technologie et des comportements ont évolué. Cependant le budget communication des ménages est important car en plus de la ligne fixe qui supporte souvent les abonnements Internet et télévision, il faut ajouter les abonnements pour les portables. Pour les autres services, les consommateurs sont bien incapables de mesurer les baisses de tarif tant les comparaisons sont impossibles d'un opérateur à l'autre. Par contre lorsqu'un problème survient il est très difficile de se faire dépanner car les services de maintenance sont sous-traités et payants.

Nous avons en France l'exemple de la mise en concurrence du transport du fret ferroviaire, en 2003. En 1990, le transport intérieur des marchandises était réalisé à 76 % par la route, 21 % par le fer et 3 % par le fluvial. L'objectif annoncé de la mise en concurrence du fret ferroviaire était de doubler sa part modale pour désengorger les routes. En 2005, année de l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires, la part du rail était de 16 % face aux 82 % de la route. Actuellement le transport ferroviaire, tous opérateurs confondus, est de moins de 10 % alors que le routier dépasse 88 %.

La mise en concurrence de la SNCF lui a fait perdre un tiers de ses trafics mais le rééquilibrage des modes de transport ne s'est pas réalisé et le transport routier a poursuivi son ascension avec toutes les conséquences environnementales et sociales que nous connaissons.

L'arrivée d'un nouvel opérateur de transport de voyageurs est-elle souhaitable pour les usagers ?

Quelle que soit l'entreprise qui sera choisie pour assurer les transports de voyageurs sur les lignes Nantes / Lyon et Nantes / Bordeaux, elle devra utiliser l'infrastructure existante et le matériel renouvelé par l'état l'année dernière. Il y aura donc les mêmes contraintes de vitesse et de débit de la ligne. Pour la ligne Nantes / Bordeaux, l'exploitation en voie unique entre La Roche sur Yon et La Rochelle (la deuxième voie ne sera pas rénovée en 2022) apportera une rigidité technique qui limitera l'augmentation de l'offre de transport et rendra plus complexe la gestion des éventuels retards de train. Un nouvel opérateur aura donc les mêmes difficultés d'exploitation que la SNCF.

Par contre les voyageurs ne pourront plus bénéficier de l'effet réseau qui existe avec un opérateur unique. Les différents trains sont complémentaires et il est fréquent d'utiliser un TER pour aller prendre un TGV ou un Intercité dans une gare de correspondance. Cette synergie sera remise en cause car le transporteur aura une gestion de sa ligne autocentrée, sur un mode de mise en concurrence et non de complémentarité.

Actuellement, en cas de rupture de correspondance, la SNCF prend en charge un report sur un autre train ou un autre trajet. Dans le cas d'entreprises concurrentes cela sera impossible. La vente de billet de train ne pourra plus se faire pour l'ensemble du réseau non plus.

Enfin nous trouvons surprenant que l'État choisisse d'ouvrir à la concurrence précisément les lignes du réseau classique sur lesquelles il a réalisé des travaux de réhabilitation et où il a financé l'achat des rames de remplacement des trains corail. L'argent public ne bénéficierait donc plus à l'entreprise historique de service public mais à une entreprise privée.

La SNCF est-elle exempte de reproches sur sa gestion du transport des voyageurs ?

Bien sûr que non et notre action depuis près de 20 ans pour maintenir des arrêts de trains dans la gare de Luçon, depuis 2015 pour obtenir des travaux de régénération de la voie ferrée et plus récemment pour garder le guichet de vente de billets ouvert le démontre aisément.

La SNCF semble tout faire pour que les usagers lui préfèrent un autre opérateur. Ce serait une erreur car une entreprise nationale n'a qu'un seul actionnaire : l'État. C'est donc l'électeur, le citoyen qui doit décider de la stratégie de cette entreprise.

Dans le cas d'une ouverture à la concurrence ce seraient les différentes entreprises qui choisiraient leur stratégie avec pour seul objectif de rentabiliser leur investissement et non de répondre aux besoins de la population des zones diffuses.

D'où l'exigence de maintien et de développement du service public ferroviaire.

Merci de votre attention.

Evelyne DELUZE, Présidente de l'ADSP

**Soyons nombreux, Élus et usagers, pour montrer notre détermination
à exiger un véritable service public ferroviaire de proximité
et refuser la décision de la SNCF de réduire les horaires d'ouverture du guichet
de 56 h à 20 h par semaine**

**Rendez vous chaque vendredi à 17 h 30
à la gare de Luçon**

Place du service public ferroviaire

Mercredi 27 février 2019

Assemblée générale de l'ADSP

Une assemblée générale d'une association est un moment important dans la vie de celle-ci. Les adhérents y débattent de l'activité passée et définissent les grands axes de leur mobilisation pour l'année à venir.

En 2018 deux temps forts ont marqué l'action de l'ADSP :

- ◆ **La mobilisation pour les travaux sur la ligne SNCF Nantes-Bordeaux et pour le maintien de l'ouverture du guichet à la Gare de Luçon**
- ◆ **La tenue de la 30e rencontre de la Coordination nationale de la défense des hôpitaux et maternités de proximité, à Luçon en octobre**

Parallèlement à ces actions, tout au long de l'année, de multiples actions et interventions de l'ADSP ont été réalisées dans le cadre de la défense des services publics du pays de Luçon sur les questions de la santé, de l'éducation, la poste...

L'enjeu national aujourd'hui n'est pas de nous faire choisir quel service public il conviendrait de supprimer, de réduire. L'urgence est de définir les moyens financiers, humains que notre société se doit de consacrer à ce qui fait le socle du vivre ensemble, de la justice et de l'égalité, de se mobiliser pour répondre aux besoins de justice, de solidarité par « *des services publics efficaces, utiles et de proximité.* »

C'est de la diversité des expériences, des engagements et des avis de chacun que s'enrichira et se renforcera l'action de l'ADSP.

Nous vous invitons à nous retrouver pour échanger sur cet enjeu le

mercredi 27 février 2019
à 17 h 15 à la maison des Associations, salles 4 et 5
Rue du Mûrier à Luçon



Le conseil d'administration de l'ADSP,
ses adhérents

vous présentent pour l'année 2019, leurs souhaits de bien être, de plein succès pour vos projets familiaux, professionnels et citoyens.

Ensemble, nous pouvons faire que cette nouvelle année soit celle du progrès et du développement des services publics de proximité.