

Rapport Duron sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire : une remise en cause du droit à la mobilité durable!

Une commission parlementaire présidée par Philippe Duron, député PS du Calvados et Président de l'agence de financement des infrastructures terrestres de France (AFITF), a été mise en place par le gouvernement afin d'effectuer une analyse de la situation de l'offre ferroviaire TET (trains d'équilibre du territoire) plus communément appelée « trains intercity ». Son rapport, remis récemment au gouvernement, pointe un véritable abandon de ces dessertes ferroviaires, conséquence entre autre du choix du tout TGV par l'État qui s'est traduit par des décennies de sous-investissement tant dans le matériel roulant que dans l'entretien et la régénération des lignes concernées.

La CGT partage cette analyse et dénonce depuis des années le désengagement de l'État qui n'assume plus son rôle d'aménageur du territoire.

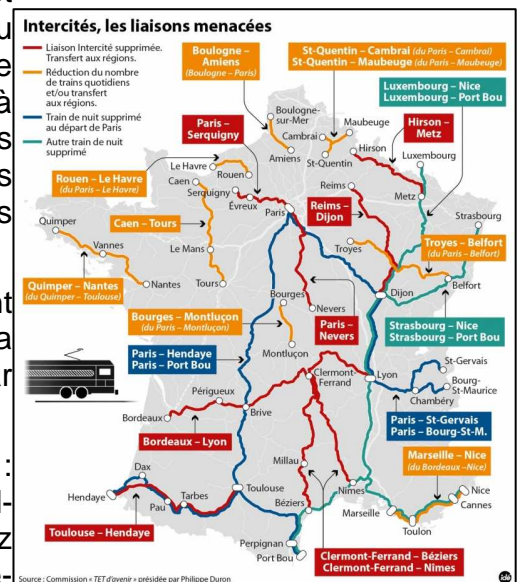
Pour la CGT, ces dessertes ferroviaires représentent une offre de service public essentielle pour le maintien d'un aménagement solidaire et équilibré du territoire en réponse aux attentes des populations. Depuis plusieurs années, la CGT est à l'initiative de mobilisations conjointes avec les usagers et les élus pour développer et moderniser l'offre des Trains d'Équilibre du Territoire.

Malheureusement, plutôt que de proposer une ambition nouvelle pour le service public, la commission Duron affiche une vision très libérale. L'offre TET serait réduite drastiquement en supprimant de nombreuses lignes ou tronçons de ligne et dessertes. Sans même tirer les leçons de la libéralisation du Fret qui en France se solde par un véritable échec, cette commission demande un texte législatif permettant d'ouvrir à la concurrence certaines de ces liaisons, ce que d'ailleurs réclame depuis des années le patronat du secteur des transports par la voix de l'UTP (Union des professionnels des transports).

Des transferts massifs de trains vers la route sont envisagés profitant très opportunément des dispositions de la loi Macron qui libéralise totalement les liaisons inter-villes par autocar à partir du seuil de 100 km.

Ainsi, il est proposé d'abandonner les lignes TET suivantes : Caen-Le Mans-Tours (Transfert TER) ; Clermont Ferrand-Béziers (autocar entre Neussargues et Millau) ; Hiron-Metz (suppression) ; Toulouse-Hendaye (sur route) ; Paris-Cosne-Nevers ; Clermont Ferrand-Nîmes (regroupement avec l'offre TER) ; Reims-Dijon (suppression) ; Paris-Troyes-Belfort (réduction de l'offre) ; Bordeaux-Lyon (transfert sur route).

Même sur les lignes réputées à « fort potentiel », des tronçons entiers seraient retranchés de l'offre TET à l'instar de la relation intercity Quimper-Bordeaux-Toulouse. Ainsi les trains 3830 et 13694 qui partent chaque matin de Quimper seraient supprimés dès le mois de décembre 2015 sans aucune concertation avec les usagers concernés et les cheminots.



En 2017, 1H30 pour aller de Rennes à Paris mais combien de temps pour aller de Brest à Bordeaux et à quel prix ?

Le rapport Duron prétexte le déficit économique de l'offre TET (environ 330 M€/an) pour en justifier la suppression. Ce rapport omet d'alerter sur le manque de financement du système ferroviaire et le poids de la dette (44 Milliards d'€) qu'il supporte à la place de l'État, issu principalement du déploiement du réseau à grande vitesse de ces 30 dernières années.

Le financement du transport par les administrations publiques qui en ont la charge (État, Régions, Départements, Communes...) est de 49 Milliards €/an, principalement en faveur de la route. Pourtant, personne ne pose la question du coût pour la collectivité de ce mode de transport !

En France, les coûts externes inhérents au mode routier (accidents, pollution, congestion du réseau, sécurité...), s'élèvent à plus de 53 milliards d'euros et représentaient 2,3% du PIB en 2010, ce qui fait du ferroviaire l'un des modes de transport le plus rentable pour la collectivité nationale.



Du transport de masse au transport de classe...

La question de la tarification est fortement décriée pour son manque de transparence et la mise en œuvre de tarifs prohibitifs (+2,5 % en 2015). Pour s'en convaincre, les différences de prix du billet sur la relation Quimper-Bordeaux peuvent atteindre 100 % voire même plus (76 € pour l'intercités 3830 et jusqu'à 170€ en passant par Paris en TGV) ! Le rapport Duron préconise pourtant « d'encadrer » la tarification plus avantageuse dont bénéficient encore certains TET... Voilà qui devrait dissuader de plus en plus d'usagers, pourtant nombreux sur ces trains ; « Cohérent » puisqu'il est proposé, dans le même temps, la suppression de ces relations et leurs substitutions par des autocars... Certes moins chers mais plus polluants et avec un doublement des temps de trajets ! Le ferroviaire demeurerait donc pour les grandes métropoles ; les territoires les plus pauvres devant se contenter de l'autocar...

La substitution de l'offre de trains TET par des autocars : un enjeu de santé publique !

Selon la dernière évaluation publiée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 600 000 décès prématurés ont été engendrés en 2012 par la pollution de l'air. **L'estimation du coût de l'impact sanitaire de la pollution de l'air représenterait 1 400 milliards d'euros, portant sur 53 pays de la région Europe.**

Le rapport de l'OMS précise «**Les mesures prises pour réduire la pollution atmosphérique concernent de façon très importante le secteur des transports, fort émetteur de particules fines et d'oxyde d'azote** ».

« Chaque année en Europe, 600 000 décès prématurés sont engendrés par la pollution de l'air »

Plutôt que de répondre à cet enjeu de santé publique, alors que d'aucun ne conteste plus la réalité du réchauffement climatique et cela à quelques mois de la conférence COP 21 sur le climat, l'État et la SNCF font le choix d'augmenter la pollution de l'air via la suppression des trains intercités et in-fine le report vers la route que cela va engendrer !

Les effets de la libéralisation des liaisons autocars, conséquence de la loi Macron, ne seront pas neutres non plus en termes d'émission de particules fines.

Financement du ferroviaire : une réforme fiscale s'impose !

En France, la question du traitement de la dette, issue principalement de la construction du réseau à grande vitesse, n'est toujours pas réglée. Les dizaines de milliers de suppressions d'emplois de cheminots réalisées ces dernières décennies, tout comme la réforme issue de la loi du 4 août 2014, n'ont en rien réglé la question du financement du système ferroviaire.

Dans le cadre de l'austérité imposée par les gouvernements successifs, tout l'appareil de production ferroviaire se trouve sous tension permanente. Les usagers, tout comme les cheminots, subissent quotidiennement la dégradation du service public ferroviaire que ne manquent pas de relayer tous les médias. Cela est bien la conséquence des choix de gestion opérés par les dirigeants de la SNCF sous l'impulsion de l'Etat et de la commission européenne. Pour la CGT, ces choix politiques remettent en cause l'efficacité et l'efficacités du service public ferroviaire, qui ne peut s'améliorer sur les seuls gains de productivité, ce qu'a tristement illustré d'ailleurs l'accident de Brétigny-sur-Orge sur Orge en juillet 2013.

En outre, l'abandon de l'Écotaxe porte un nouveau coup au financement des transports publics et en particulier au transport ferroviaire. L'Écotaxe avait pour objectif la réduction de l'émission de gaz à effet de serre et des polluants routiers, en incitant l'utilisation des modes de transport plus respectueux de l'environnement. L'abandon par le gouvernement de cette taxe représente un manque à gagner de 800 millions d'euros par an. Il n'a été proposée aucune solution



permanente pour remplacer ce dispositif et assurer le financement des transports publics déjà fortement contraint par la privatisation des autoroutes. Pour rappel, cette privatisation prive l'État de 2 milliards d'€ de recettes annuelles que se partagent les actionnaires des sociétés privées concessionnaires.

En réponse à la fronde menée par le lobby routier, le gouvernement a opté pour une solution de facilité consistant à augmenter la fiscalité sur le gasoil payé par tous. Ce prélèvement a permis d'abonder les caisses de l'AFITF en 2015 mais le gouvernement a décidé de ponctionner cette manne de 400 millions d'euros pour boucler son budget 2016 : quelle cohérence alors que les besoins de financement

des infrastructures terrestres n'ont jamais été aussi importants... Dans le même temps, le gouvernement multiplie les cadeaux aux entreprises et notamment aux sociétés concessionnaires autoroutières qui ont bénéficié d'un nouvel allongement de leurs concessions pour dix ans pour compenser la fin de l'Écotaxe, ce qui représente un cadeau d'une dizaine de milliards tout de même...

La CGT propose de revenir sur la privatisation des autoroutes afin que cette manne finance tous les projets favorisant le report modal de la route vers le rail et plus globalement une réforme de la fiscalité finançant les projets de transports écologiquement durable.

TET et service public ferroviaire : un choix de société !

L'État, ainsi que la SNCF, n'envisagent plus l'aménagement ferroviaire du territoire que par des relations TGV, celles dites « rentables », c'est à dire entre Paris et les principales métropoles françaises. Ainsi, le territoire national n'existe plus qu'à travers quelques grandes villes comme Rennes ou Nantes qui bénéficient d'infrastructures de transport performantes (aéroport, route à 2X2 voies, LGV à partir de 2017). Dans cette vision libérale, les territoires à l'écart des grands corridors économiques sont purement et simplement sacrifiés. C'est pourtant ignorer la réalité des flux, tant voyageurs que marchandises, qui pour de nombreux territoires de Bretagne sont tournés vers des villes telles que Nantes, Bordeaux, Toulouse...

Pour la CGT, l'abandon du service public ferroviaire va créer de véritables fractures territoriales entre Métropoles bénéficiant d'une desserte ferroviaire performante s'appuyant largement sur le TGV et celles qui demain n'en bénéficieront plus, via l'abandon des trains intercity. Il s'agit de la relégation des zones rurales et semi-rurales, de millions d'habitants privés du droit à la mobilité et la fin d'une idée de l'organisation territoriale basée sur l'égalité de traitement et la solidarité nationale déjà mise à mal par les conséquences que va avoir la loi NOTRe.

C'est pourquoi la CGT exige le maintien de la desserte TET au départ de Quimper et d'investir dans une véritable modernisation de l'offre ferroviaire pour permettre notamment de connecter les métropoles de Bordeaux et Nantes à Brest de manière rapide et quotidienne. C'est un enjeu tout aussi important pour l'activité économique dans les territoires de Bretagne. Assurément les besoins et la demande existent : l'État et la SNCF doivent en tenir compte.



Pour le devenir de nombreux territoires et singulièrement en Bretagne, la CGT revendique le maintien d'une offre de service public ferroviaire en réponse aux besoins de transports.

La CGT fait des propositions :

- Créer une structure assurant le désendettement par l'État du système ferroviaire et l'établissement d'un projet pluriannuel de développement entre la SNCF et l'État fixant les objectifs et les moyens,
- Mettre en œuvre une maîtrise publique nationale des infrastructures dont le financement doit être assuré par un pôle financier public en lieu et place des PPP pour éviter notamment toute mise en concurrence des territoires,
- Mettre en œuvre une fiscalité environnementale finançant le report modal de la route vers le rail, cette démarche s'inscrivant dans le cadre d'une réforme fiscale globale,
- Mettre en œuvre une politique multimodale intégrée des transports qui permettrait de sortir de la mise en concurrence des différents modes de transports,
- Mettre en œuvre une véritable reconnaissance du salariat du secteur des transports pour sortir de la logique de dumping social,
- Effectuer un bilan objectif de l'ouverture à la concurrence du Fret en France avant toutes nouvelles décisions de libéralisations d'activités ferroviaires.

La CGT appelle les usagers, les élus, toute la population à s'emparer de ce dossier et à se mobiliser pour construire une véritable alternative à ce projet de casse du service public ferroviaire. La CGT est disponible à tout moment pour débattre de l'avenir des TET, à l'appui de ses propositions.