

19 – Réaction au communiqué Sncf

Posté le : 24/10/2006

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

**Les Silences de Michel Leboeuf
par Vincent Doumayrou**

Le 16 Octobre dernier, Intermodalité a publié le texte de Michel Leboeuf intitulé Les Besoins de Déplacements aujourd'hui et demain ; il est fort intéressant et je l'ai lu avec intérêt.

L'intitulé même de la fonction de Michel Leboeuf, "directeur du développement" à la SNCF, nous semble poser un vrai problème : qu'est-ce que la SNCF développe ?

Par "développer", nous entendons la définition d'une stratégie de long terme, susceptible de créer un avenir pour le transport ferroviaire en général dans notre pays.

En réalité, la SNCF étant divisée en activités indépendantes les unes des autres d'un point de vue comptable, il faut étudier ce problème activité par activité.

Elles sont au nombre de quatre : Infrastructure, Transport Public, Fret, et Voyageurs France Europe (VFE).

Le développement du transport par rail, activité par activité

Il y a d'abord l'activité Infrastructure, où depuis 1997 le propriétaire du réseau Réseau Ferré de France (RFF) est donneur d'ordre.

Comme la SNCF, RFF est doté du statut d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), un statut en voie de disparition depuis qu'ADP, EDF et GDF ont suivi France Telecom dans le passage au statut de Société Anonyme.

La SNCF ne définit ici pas grand-chose, puisqu'elle n'est plus que l'exécutant de RFF. C'est donc bel et bien ce dernier qui est responsable de développer le réseau - il est d'ailleurs maître d'œuvre de la Ligne à Grande Vitesse qui se construit actuellement (avec forces trompettes) entre le département de Seine-et-Marne et celui de la Moselle.

La solution retenue en France, celle d'une séparation de la gestion d'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire en deux établissements distincts, la sépare de ce qui se fait dans de nombreux pays voisins.

En Allemagne, il y a bien une séparation entre DB Netz (qui gère le réseau) et les autres entités qui exploitent les trains mais elles sont réunies au sein d'un même établissement, la Deutsche Bahn.

En Belgique, Infrabel gère le réseau, SNCB Exploitation la



circulation des trains, mais le tout est chapeauté par la SNCB Holding.

Les situations italienne, suisse ou autrichienne sont comparables.

Il nous semble que dans une activité aussi intégrée que le chemin de fer, les structures de gestion doivent aussi être intégrées.

D'autre part, le réseau ferré est mal entretenu.

Les décideurs français ont financé la construction de lignes nouvelles pour les TGV, mais ont négligé la mise à niveau du réseau classique.

RFF, lesté par la dette liée aux lignes de TGV, est mal financé. Résultat, non seulement la France est l'un des pays d'Europe de l'Ouest où la dépense par kilomètre (à trafic égal) est la plus faible, mais les dépenses de simple maintenance y sont plus élevées que les dépenses de régénération.

Les Français se sont moqués de la situation britannique pendant des années, mais derrière l'écran de fumée du TGV, la France fait aujourd'hui pire que la Grande Bretagne dans l'entretien du réseau ferré.

L'activité Transport Public exploite tous les services

conventionnés, c'est-à-dire ceux qui font l'objet d'un contrat avec une collectivité locale, les Régions pour les trains TER, ou encore les communautés urbaines comme les réseaux de transports urbains que la branche Transport Public exploite via sa filiale KEOLIS.

Ici, le développement, c'est-à-dire le long terme, est plutôt du ressort du donneur d'ordre, la collectivité locale.

Passons vite sur le fait que même si la communication valorise de façon tapageuse le succès des trains TER, le transport ferroviaire régional en France reste largement sous-développé. Ce point pourrait faire l'objet d'une analyse à part entière.

Les activités commerciales se relient sur un réseau squelettique

Les deux dernières activités de la SNCF, Fret et Voyageurs France Europe (VFE), ont un point en commun : elles sont purement commerciales, c'est-à-dire financées non par un contractant mais directement par le client, chargeur dans le cas de FRET, voyageur dans le cas de VFE.

FRET gère le transport de marchandises et Voyageurs France Europe (VFE) les trains de Grandes Lignes, TGV, Corail TéoZ, Corail Lunéa, ainsi que quelques trains Corail non TéoZ, comme ceux de la ligne Strasbourg - Marseille, et les liaisons de longue distance avec l'étranger.

Le caractère commercial implique aussi une liberté d'action de la SNCF, au moins en théorie. C'est donc dans ces domaines que la SNCF maîtrise le "développement" à moyen et à long terme.

Sur le Fret, parler de "**stratégie purement défensive**" est un véritable euphémisme.

Le trafic de fret a stagné pendant des années, mais depuis le

Plan Fret de 2003, il s'effondre littéralement.

Ce Plan Fret consiste en la division de Fret SNCF en centres de profits, avec parc de locomotives et de wagons dédiés. Des trafics considérés comme non rentables sont abandonnés. La relation au client est gérée par un système dit Resafret, qui consiste à importer dans le transport de marchandises les principes de la réservation obligatoire qui sévissent déjà sur les TGV.

La clientèle a donc davantage de contraintes pour un service qui ne s'améliore pas et apprécie modérément cette plaisanterie.

Le trafic de VFE, lui, augmente lentement mais sûrement, mais pas forcément aussi vite que son budget publicitaire. Sur le train Corail, l'offre se dégrade année après année, que ce soit en qualité (suppression des Bars Corail, obligation de réserver) ou en quantité (baisse de l'offre en trains kilomètres). Le simple fait de ne pas acheter de nouveau matériel revient à faire périliter l'activité car la concurrence notamment automobile, elle, s'affûte.

Ces trains Corail représentent pourtant un service complémentaire de celui du TGV, car ils sont en général moins chers, plus confortables, et surtout, ils desservent en général plus de points d'arrêt entre leur origine et leur destination que ne le fait un TGV.

En outre, toute une clientèle dite "Loisirs" n'est pas forcément à une ou deux heures de trajet près si elle peut prendre un train confortable, commode d'accès et bon marché.

Et quand on dit que le train Corail est déficitaire alors que le TGV est bénéficiaire, on oublie que dans un train classique, les recettes sont moins grandes que dans un TGV, mais les coûts d'exploitation sont eux-mêmes sans commune mesure. Rien ne dit que le train Corail soit déficitaire - rien, mise à part la politique de la SNCF qui le néglige.

Michel Leboeuf justifie la réservation obligatoire en disant que c'est aussi le seul moyen d'offrir des places bon marché à la clientèle.

C'est un mensonge à peine pieux, car dans de nombreux pays qui ne pratiquent pas la réservation obligatoire comme l'Autriche ou la pratiquent depuis peu comme l'Italie, le voyage en train est beaucoup moins cher qu'en France.

Et l'introduction de la réservation obligatoire en France s'est toujours accompagné d'une hausse du plein tarif (et donc des réductions qui sont calculées à partir du plein tarif).

En outre, le caractère obligatoire de la réservation n'est pas un service mais une contrainte. Le service, c'est la réservation possible ou recommandée.

Toujours est-il que VFE, ayant transféré un certain nombre de trains Corail à l'activité Transport Public, devient par la même un opérateur quasi-exclusivement TGV.

Il est vraiment comique d'entendre les responsables de VFE

parler de l'individualisation du service au client alors que dans les faits, ils lui imposent un produit unique, le TGV. Il est convenu de gloser sur le succès époustouflant du TGV, et la SNCF n'est pas la dernière dans cet exercice. La place nous manque pour souligner le caractère artificiel et relatif de ce succès, mais cela pourra faire l'objet d'un autre fil un autre jour.

Exploité de plus en plus en point à point, le TGV est un produit d'avion sur rail, plutôt de bas de gamme car tout l'aspect de confort, de service, de commodité est bien passé par pertes et profits à bord des TGV.

VFE devient donc une sorte d'EASYJET sur voie ferrée.

Des mesures comme le contrôle des billets avant l'accès au train ou l'étiquetage obligatoire des bagages (certes théorique dans la mesure où personne ne vérifie) caricaturent cette évolution vers les contraintes de type aérien.

L'impression est qu'un certain nombre de dirigeants de la SNCF, fascinés par l'avion, cherchent à gommer l'identité ferroviaire du produit "train de grande ligne".

Michel Leboeuf a raison de souligner, et je le cite, que "**le prix est une variable tout à fait fondamentale dans l'offre de transport**". Mais pour celui qui a la malchance de ne pas pouvoir prévoir son voyage à l'avance, les tarifs du TGV sont astronomiques.

Michel Leboeuf nous apprend que le TGV a 60 % des parts de marché sur Paris - Lyon, donc que la voiture en garde 40 %. Sur Paris - Limoges, toujours selon lui, le train Corail a une part de marché "majoritaire" soit plus de 50 % soit un chiffre comparable à celui du TGV entre Paris et Lyon.

Faut-il en déduire que le TGV ne fait pas reculer l'usage de la voiture particulière ?

La seule stratégie de la SNCF semble être la création de gadgets de type ID TGV et une communication tapageuse sur les succès du TGV. Enfin, il y a aussi le tout-internet, mais cela peut difficilement tenir lieu de "développement" car ce n'est après tout qu'un canal de diffusion, activité périphérique par rapport au métier de transporteur ferroviaire.

Or l'impression qui prévaut est celle que la SNCF survalorise voyages SNCF.com, et en fait une fin en soi alors ce n'est qu'un moyen.

De plus ce site est bien peu pratique, l'offre ferroviaire y est noyée dans les offres de voyage en avion, sans parler du fait qu'il cache un certain nombre de solutions ferroviaires quand elles font de l'ombre au TGV (Intermodalité en a déjà donné un certain nombre d'exemples).

Il y a aussi Corail Téoz, les voitures Corail rénovées, mais en fait de trains de services il n'y a toujours pas de voitures Bar, ce qui serait le minimum pour des trains au parcours de plusieurs heures.

Il s'agit en fait d'un gadget commercial destiné à faire durer un

matériel roulant en fin de vie, et à faire avaler à la clientèle une hausse tarifaire et le passage à la réservation obligatoire. Quant à Corail Lunéa, l'opération équivalente pour les trains de nuit, c'est un simple coup de pinceau qui n'empêche pas la SNCF de continuer à supprimer des trains de nuit, année après année, si bien que cette offre devient rachitique.

En l'absence de renouvellement du matériel roulant, les Corail risquent d'être remplacés peu à peu par des TGV effectuant tout leur parcours sur ligne classique.

Globalement, Fret et VFE se replient sur un nombre de kilomètres de lignes de plus en plus réduit, donc sur une sorte de réseau moyen. Aux Régions de financer le reste du réseau, le moins rentable...

Les contradictions de la politique ferroviaire

Le transport par rail en France est pris dans une contradiction majeure : on a affecté la plus grande partie des dépenses d'infrastructure aux lignes à grande vitesse, infrastructure coûteuse en frais de construction et d'exploitation, et qui ne concerne que le trafic de voyageurs (pas de marchandises) et de longue distance (pas régional ni interrégional). On n'est pas près d'en sortir car le TGV Est va être inauguré, et les travaux du Rhin - Rhône viennent de commencer ; la Région Franche-Comté a mis la moitié de son budget annuel dans ce qui n'est que la première phase du projet !

Autrement dit les Régions, en théorie des contrepoids face à la SNCF tout-TGV, finissent par financer les projets de TGV donc à encourager la SNCF à aller encore plus loin dans la voie du tout-TGV.

En même temps, les mêmes responsables régionaux se plaignent du recentrage de la SNCF sur le TGV. Vous y comprenez quelque chose, vous ?

Il y a quelques années, le Président de la Deutsche Bahn, Hartmut Mehdorn, avait déclaré qu'il fallait confier la grande vitesse allemande à la SNCF et le transport de marchandises français à la Deutsche Bahn.

Il a remarqué comme nous que la SNCF est la meilleure compagnie aérienne du monde (ce qui doit faire rire pas mal de monde à la RATP, et en vexer encore plus à Air France).

D'un autre côté, dans ce qu'il faudrait confier à la Deutsche Bahn, Hartmut Mehdorn a parlé du transport de marchandises, mais j'ajouterais : les Corail, de jour et de nuit, les trains régionaux, les Transilien, bref tout ce qui ne relève pas du TGV. Quiconque a pris un train Inter City, un train régional, ou un S-Bahn (RER) en Allemagne, sait de quoi je parle.

Et si les parts de marché voyageurs du chemin de fer sont sensiblement égales en France et en Allemagne, la différence

est qu'en Allemagne, l'essentiel de la mobilité ferroviaire s'exerce sur des trajets de courte distance, ceux que l'on fait le plus souvent.

Le trafic est donc mieux réparti.

Et on a une vaste chaîne de transport qui va du simple tramway au train à grande vitesse Inter City Express (ICE), où la réservation est demeurée facultative ce qui allège la rupture avec les autres moyens de transport public.

Les gares TGV délibérément coupés du réseau classique, c'est en France qu'on les trouve et nulle part ailleurs.

En Allemagne, en Belgique, on préfère faire s'arrêter les TGV dans les gares centrales - au prix d'une perte de temps, certes, mais avec un effet de réseau très amélioré et des possibilités de correspondances riches.

De ce point de vue, quand Michel Leboeuf voit dans le fait qu'il faut agrandir les parkings une preuve du succès de la gare de TGV Haute Picardie, il oublie de dire que si les gens viennent en voiture, c'est parce que la SNCF a délibérément coupé cette gare du réseau ferré traditionnel.

Osons un raccourci : en Europe Occidentale, la SNCF est l'exploitant qui a le plus de succès dans l'exploitation des trains à grande vitesse, mais le bonnet d'âne dans l'exploitation des trains classiques - qu'il s'agisse des trains de grandes lignes non TGV ou du Corail ou des marchandises, voire des trains régionaux.

Non par manque de compétence de son personnel mais par manque de volonté de ses dirigeants.

Cela signifie-t-il que nous sommes pour la mise en concurrence ?

Pas du tout.

On voit bien qu'elle est déjà à l'oeuvre dans le transport de marchandises et ne résoud aucun problème, puisque le trafic perdu par la SNCF n'est pas repris par d'autres exploitants ferroviaires mais par les transporteurs routiers.

Nous sommes juste pour que la SNCF et sa tutelle soient moins dogmatiques dans leurs choix et redéveloppent le train classique, Corail, l'offre de marchandises, et l'offre régionale comme l'ont fait les belges, les allemands, les autrichiens, les suisses, les danois, les suédois...

Or le laïus de M. Leboeuf, dès qu'on aborde les perspectives d'avenir, n'aborde que les développements du TGV. En réalité, dans 25 ans, si la politique actuelle se poursuit, la France sera dotée de 3.000 km de lignes à grande vitesse ; relier Rennes à Marseille, Paris à Toulouse, Bordeaux à Lille ou à Strasbourg, ne posera aucun problème et se fera à 350 km/h.

Mais pour relier Nantes à Rennes, Bordeaux à La Rochelle, Le

Mans à Tours, il n'y aura plus aucun service ferroviaire.
La moitié du réseau aujourd'hui ouvert aux voyageurs aura fermé.
En dehors de l'Ile de France le transport ferroviaire de voyageur se bornera à quelques grand corridors de trafic, comme Metz - Nancy ou Orléans - Tours.

" Pour éviter ce scénario catastrophe, il faut espérer que des contrepoids démocratiques efficaces contredisent ceux qui pensent comme M. Leboeuf".
A Intermodalité, nous espérons y contribuer.

VD.