

Dessertes ferroviaires : fermer ou affermer ?

Avec une constance qui mérite d'être saluée, et dont il aurait peut-être été préférable qu'elle s'appliquât à la défense des parts de marché du fret ferroviaire, la SNCF revient à la charge vis-à-vis des Régions en leur demandant de prendre en charge financièrement les dessertes Grandes lignes Corail qu'elle juge déficitaires.

Voici dix ans exactement une première tentative avait été faite lorsque la SNCF avait sorti de son chapeau les « GLAT » (Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire) à peine trois ans après les E.I.R. (Express d'Intérêt Régional). A l'époque le déficit des liaisons GLAT avait été estimé à 700 MF (107 M€).

Depuis nombre de liaisons GLAT ont été supprimées ou remplacées par des TER sur une partie de leur parcours mais, jusqu'à présent la SNCF n'était pas parvenue à faire prendre en charge par les Régions ses dessertes Grandes Lignes Corail sur les principales radiales ou transversales concernées.

Elle revient à la charge aujourd'hui en créant les T.I.R. (Trains Inter Régionaux) dont le déficit est estimé à 155 M€ (plus d'un milliard de francs).

Une vingtaine de liaisons sont concernées avec parmi elles des liaisons nouvelles qui ne figuraient pas parmi les GLAT; en revanche, malgré un déficit annuel de 60 M€ les liaisons Eurostar n'y figurent pas.

Ainsi s'esquisse le nouveau réseau-noyau voyageurs que la SNCF accepte de maintenir dans ses fonds de commerce en assurant le risque commercial et financier de son exploitation. Sa configuration est simple : toutes les liaisons radiales et transversales qui sont ou seront, à terme, assurées par TGV plus, Paris-Nevers-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Brive. Ces dernières liaisons ont vocation, avec la transversale Grand Sud Bordeaux-Toulouse-Marseille, à être assurées par des rames Corail TEOZ à réservation obligatoire, ce qui facilitera la systématisation d'une politique de "Yield management", c'est-à-dire d'une tarification à la tête du client.

Pour le reste, c'est-à-dire des radiales comme Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Troyes-Belfort Paris-Saint-Quentin-Maubeuge, Paris-Amiens-Boulogne ou des transversales comme Nantes-Lyon, Quimper-Nantes-Bordeaux, Caen-Tours, Lyon-Bordeaux, Reims-Dijon, les Régions sont confrontées au dilemme archi classique : dans lequel la SNCF les enferme depuis plus de 30 ans : payer ou fermer.

Les missions de service public définies par l'État ne doivent pas coûter de l'argent à l'entreprise clame la SNCF. Qu'on le sache ce n'est pas l'État qui a baptisé les T.I.R. en les déclarant relever du service public mais bien la SNCF elle-même qui en a pris l'initiative car elle cherche par tous les moyens à équilibrer son budget désespérément. Plus précisément la SNCF reconnaît que pour qu'une liaison soit rentable il faut au moins une occupation moyenne de bout en bout de 200 personnes.

La véritable nature du problème que posent les T.I.R. apparaît donc clairement : c'est celui de l'incapacité récurrente de la SNCF à exploiter de façon dynamique et économique ses lignes classiques et à préserver une exploitation équilibrée ou rentable de son fonds de commerce.

Chaque tentative d'y parvenir, constamment présentée de façon récurrente comme la bonne, échoue régulièrement et la SNCF ne voit d'autre moyen de s'en sortir que de s'enfermer dans la fuite en avant de la politique du tout TGV et du transfert de charges aux Régions d'une nouvelle part de son fonds de commerce voyageurs.

À ce train là, l'horizon n'est pas éloigné où ce sont des dessertes TGV entières dont le financement de l'équilibre sera proposé aux Régions. Il suffira alors d'affirmer "pour qu'une liaison soit rentable, il faut une occupation moyenne de bout en bout de 300 personnes".

La coupe est pleine. Croire que les budgets régionaux sont une caverne d'Ali Baba d'où s'écoule un flot ininterrompu d'argent et qu'il suffit d'y puiser régulièrement pour se tirer d'affaire devient insupportable. Les Régions ne doivent pas se laisser enfermer dans le dilemme inacceptable d'avoir à payer les yeux fermés pour le maintien d'un service de piètre qualité ou de devoir endosser la responsabilité politique de la suppression des dessertes Corail. Il faut que la SNCF trouve en elle-même les ressources (non financières) pour mettre un terme à cette politique de facilité. A contrario, si la SNCF se révèle à ce point incapable d'exploiter économiquement le service public qui lui a été confié par la collectivité nationale, qu'elle cède à d'autres, plus dynamiques et plus motivées, l'exploitation des services dont elle se désintéresse à ce point.

À l'injonction « payez ou fermez », les Régions doivent répondre « affermer » !

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs: France (TVA incluse) 12 €
Étranger 13 €
Prix du numéro : 12 €
Abonnement annuel : 44 €
- tarif normal 44 € 52 €

- tarif "particuliers" (*) 32 € 37 €
Les abonnements partent du 1^{er} janvier.

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Val de Loire Impressions 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 02

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

«Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement» (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

173, rue Armand Silvestre
92400 Courbevoie

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction

Dessertes ferroviaires : fermer ou affermer ?

Dossier



Villes et grande vitesse en Espagne

3 Le réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol : état actuel d'avancement et d'appropriation par les villes desservies

José Maria Ureña Francés, Cecilia Ribalaygua Batalla

11 Les effets des navettes TGV sur les villes moyennes : le cas de Ciudad Real et Puertollano en Espagne

José Maria Menéndez Martínez, José Maria Coronado Tordesillas, Ana Rivas Álvarez, Université de Castille - La Manche

18 Urbanisme commercial et voiture particulière

Jean-Marie Beauvais, Beauvais-Consultants

25 Une réussite de l'articulation urbanisme - transport : la Toison d'Or à Dijon

Joachim Broomberg, Laboratoire CRIA-Université Paris 1 et RATP

32 (Très mauvaise) Humeur

Jean-Louis La Rosa, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

Couverture Affluence en gare de Ciudad Real à l'arrivée d'un AVE : les passagers privilégient le parc de stationnement (saturé) à l'offre très discrète de transports collectifs en correspondance.

Photo José Maria Coronado

Responsables du thème de ce numéro :
Pierre ZEMBRI
Francis BEAUCIRE

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).