

Paris, le 2 novembre 2017

Monsieur Edouard Philippe

Premier ministre
Hôtel Matignon
57, rue de Varenne
75007 Paris

Lettre ouverte

Objet : l'avenir de la SNCF

Monsieur le Premier ministre,

Les constats quotidiens des usagers depuis plusieurs années nous font craindre une baisse accélérée des services rendus par la SNCF.

La dégradation de l'offre

Nous constatons en effet des fermetures de lignes ou des ralentissements inopinés dans plusieurs régions, des réductions de services persistantes sur le TGV à périmètre de réseau constant, sur les Intercités, sur certains TER, causées par une dérive catastrophique des coûts, sur le fret, ainsi que la fermeture brutale de sept terminaux auto/train sur douze en décembre.

A ces réductions s'ajoutent des baisses de la qualité de service concernant l'information et la vente, la gestion des correspondances, l'explication de la tarification, une politique antifraude qui pénalise les voyageurs honnêtes, des déteintes horaires excessives, des retards et des suppressions de trains...

La stratégie de la SNCF

Au niveau de la stratégie de l'entreprise, les évolutions annoncées par SNCF Mobilités sont encore plus inquiétantes.

« Excellence 2020 » traite du trafic international, des activités à l'étranger, du transport régional quotidien, des transports routiers complémentaires, des services porte à porte, de l'apport du numérique, tous services importants, mais oublie le sujet principal : le ferroviaire national !

Le récent projet « Grande vitesse 2020 » présente évidemment des aspects positifs, en particulier l'augmentation du trafic – quoique essentiellement liée à la mise en service exceptionnelle de trois lignes nouvelles à grande vitesse – et à la part croissante de marché du low cost. Mais cette augmentation est limitée à quelques grandes villes sur quelques axes radiaux ; le silence est de mise sur les autres relations qui se dégradent.

La valorisation du réseau classique voulue par le gouvernement ne peut se limiter aux transports régionaux : elle doit inclure les TGV et le service public assuré par les Intercités qui sont de plus en plus utilisés dans la vie quotidienne. Or certains projets de suppression de ces derniers, notamment pour la desserte de la Côte d'Azur, sont inadmissibles.

Face à ce constat ferroviaire, SNCF Mobilités s'attache à développer les activités routières qui concurrencent le train avec Ouibus, malgré son déficit, ou le covoiturage avec IDVROOM.

.../...

La spirale de régression

Lors de la signature en décembre 2010 de la première convention des trains d'équilibre du territoire, cinq relations atteignaient l'équilibre d'exploitation. Aujourd'hui, il n'y en a plus aucune et le déficit augmente malgré la suppression continue de circulations.

Le constat est analogue pour les TGV : SNCF Mobilités, depuis au moins cinq ans, supprime aussi des circulations. Des relations telles que Paris – Nice sont annoncées déficitaires.

Ce n'est donc pas le modèle économique du TGV – la seule activité rentable – qui est en cause, comme généralement annoncé, mais celui de la SNCF !

La hausse des péages constitue un des facteurs de dégradation des résultats. Mais la Cour des comptes a également mentionné une forte dérive des charges de SNCF Mobilités.

Ces « signaux » sont donc en totale opposition avec les attentes des usagers mais aussi du gouvernement comme le traduit le lancement des Assises de la mobilité, mobilité dans laquelle un transport ferroviaire performant doit avoir toute sa place.

La modernisation des infrastructures nationales prend du retard. Il en est de même des infrastructures régionales compte tenu des difficultés de financement des contrats de plan Etat-Régions. La liste des lignes « vétustes » s'allonge.

Les Régions, avec leurs contraintes budgétaires propres, demandent à la SNCF de réaliser des économies, ce à quoi l'entreprise répond par des réductions de service... solution de facilité, mais à court terme seulement, alors que le redressement passe nécessairement par une amélioration des recettes, donc de la qualité de l'offre – essentiellement basée sur la ponctualité et la fréquence – et sur la réduction des coûts.

Ces incertitudes sclérosent toutes les actions de modernisation pourtant indispensables. La SNCF va devoir engager une réforme profonde de sa gestion et améliorer sa performance.

Un changement de cap urgent indispensable

Il est nécessaire de procéder impérativement à une rupture de la stratégie actuelle de la SNCF afin de pérenniser, comme chez nos voisins européens, le ferroviaire autrement que sur un seul « noyau dur » très limité de relations.

En parallèle aux gains de productivité assurés par l'industrialisation de la modernisation des infrastructures, un état des lieux prévisionnel des lignes complétant le réseau structurant et des lignes du réseau capillaire doit être établi rapidement. Il doit être complété par un programme chiffré des travaux pour que les financeurs puissent prendre les décisions qui s'imposent dans le cadre de « schémas d'infrastructures » et non dans l'improvisation comme aujourd'hui dans de nombreux cas.

La SNCF devra passer de la « mauvaise productivité » actuelle qui consiste à supprimer les activités les moins rentables pour cause de surcoûts de production notoires à une « bonne productivité » de croissance qui, face à des coûts fixes importants du système ferroviaire, consiste, comme chez nos voisins européens, à augmenter la production, par exemple par le cadencement (+ 20 % de trains.km supplémentaires à surcoût nul en Suisse).

En d'autres termes, il faudra passer d'une politique qui traite des conséquences des surcoûts à une politique qui en traite les causes autrement qu'en se limitant à l'exploitation d'un petit nombre de relations à grand trafic. En Allemagne, en Suisse, on observe des réouvertures de lignes avec des subventions réduites accordées par les autorités organisatrices.

.../...

Seule une stratégie de croissance est d'autre part susceptible – à l'image récente d'Air France – de mobiliser le personnel de l'entreprise, très attaché à son métier, pour faire des efforts d'amélioration de la performance dans une démarche gagnant – gagnant à terme.

L'Etat dans son rôle régalien

En attendant les décisions qui seront prises par l'Etat suite aux conclusions des Assises de la Mobilité et particulièrement des propositions de la mission Spinetta pour la SNCF, **nous demandons un moratoire immédiat sur les fermetures de lignes et suppressions de services nationaux et régionaux de voyageurs et d'auto train**, raison pour laquelle nous nous adressons aussi aux autorités organisatrices régionales.

D'autre part, il est temps d'appliquer les articles L. 1212-3-1, L. 1212-3-2 et L. 1212-3-3 du code des transports résultant de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire : les schémas de services de transport de voyageurs d'intérêt national doivent être présentés au Parlement. Les assises de la mobilité ne peuvent en aucun cas justifier un retard de leur présentation.

Le chantier est en cours pour les services Intercités, sous le pilotage de la mission Philizot qui consulte largement les parties prenantes, notamment les Régions et les associations d'usagers.

Nous demandons donc une présentation rapide au Parlement du projet de service des TGV car il est impératif de ne pas se retrouver avec les TGV devant le fait accompli comme cela a été le cas pour les Intercités avec un nombre de relations subsistantes très réduit et exploitées de façon catastrophique.

Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ces problèmes dans différents ministères et services qui nous ont réservé le meilleur accueil et toute leur attention.

Mais la gravité de la situation et l'urgence des solutions à apporter font que nous nous permettons de nous adresser à vous sous forme de lettre ouverte afin que nous puissions faire connaître aux Françaises et aux Français l'importance des problèmes qui sont à résoudre.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes, je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, à ma haute considération.



Bruno Gazeau
Président

Copies :

Madame Elizabeth Borne
Ministre des Transports

Monsieur Gérard Larcher
Président du Sénat

Monsieur François de Rugy
Président de l'Assemblée nationale

Monsieur François Bonneau
Président délégué de Régions de France