PREMIERES ASSISES DU RAIL EN LANGUEDOC ROUSSILLON

tenues à Paulhan le 27 novembre 2004

Compte rendu subjectif et transversal par J. Monestier, membre de l'Association Vélo en Têt

Sur le plan du fond : de passionnants partages d'expérience

Outre différentes entités de la Région, parmi lesquelles les départements périphériques étaient malheureusement peu représentés, ces Assises nous ont permis de connaître par des témoignages directs des expériences en cours dans d'autres Régions Françaises, dont certaines se sont appuyées sur des pratiques largement répandues à l'étranger, notamment en Suisse et en Allemagne, pour s'imposer vis à vis des ornières mentales actuellement en vigueur en France en matière de transport ferroviaire. Des échanges transversaux se sont même effectués à cette occasion. Ce partage d'expérience était à notre avis un intérêt magistral de ces assises. Le deuxième, basé sur les similitudes des oppositions au développement du transport ferroviaire, aboutissait à une nécessité de se regrouper pour mieux s'imposer face aux trois partenaires nationaux incontournables que sont l'Etat, la SNCF et RFF. Le premier de ces regroupements nous a été signalé le matin à travers l'annonce de la création d'une commission « Transport et Infrastructures » au sein de l'association des Régions Françaises, ce qui leur permettra de construire un front uni face aux partenaires nationaux, qui ont assez abusé jusqu'à maintenant de négociations en ordre dispersé, et d'obtenir des avantages tarifaires auprès des constructeurs de matériel roulant, en permettant par ailleurs à ces derniers de lancer des séries plus importantes. Le deuxième, sur le plan associatif de la représentation des usagers et des citoyens, est également en cours dans le cadre de la FNAUT. Son Président, Jean Sivardière, nous a précisé, en conclusion des Assises, qu'il s'agissait bien de construire un outil de pression nationale, apolitique il y va sans dire, mis au service des différentes actions entreprises, afin de prendre en quelque sorte en tenaille les oppositions locales. Il n'est pas question d'absorber quiconque, d'autant qu'il s'agit d'une Fédération et non d'une Association Nationale. Cette Fédération (150 associations, 35000 personnes) est par ailleurs agréée par l'Etat parmi les 18 organisations de consommateurs habilitées à les représenter dans toutes les instances.

Sur le plan de la forme : une assez bonne tenue

Dans l'ensemble, à part quelques exceptions, les interventions, effectuées en présence de 80 personnes environ, étaient concises et bien centrées. Après les remerciements du Président de l'ADTC 34, un propos introductif par Bernard Sotto, Maire de Paulhan, , un exposé synthétique de l'opposition rail-route par le Président de la FNAUT, et une déclaration de principe de Yves Pietrasanta, représentant la Région Languedoc Roussillon, nous sommes entrés dans le vif du sujet. Quelques images ont été apportées, notamment par une petite exposition de RFF dans le hall d'entrée (carte ferroviaire de la Région), et deux cartes, dont une en couleur, sur la jonction [Bourg en Bresse-Bellegarde]. Petit inconvénient : le nombre de

photocopies n'étaient pas à la hauteur de celui des participants ; la mise à disposition des intervenants d'un système de projection permettrait à la fois de gagner du temps et de limiter la diffusion papier à ceux qui la demanderaient.

La durée des interventions à la tribune restant modérée, et la salle comprenant de nombreux élus, responsables transport ou représentants d'associations, les débats ont donné lieu à des échanges compétents et instructifs.

Nous en avons retiré les enseignements suivants :

Le dynamisme affiché de RFF

Cet organisme, représenté par son Directeur Régional, a tenu à donner une image de constructeur (plus de 100km de lignes nouvelles projetées en Languedoc Roussillon) plus que de « gestionnaire d'un patrimoine en peau de chagrin ». Mais sa vision du transport ferroviaire l'amène toutefois à privilégier les axes lourds, fussent-ils de voyageurs ou de fret, même si des études sont lancées sur des lignes affluentes telles que [Nîmes - La Bastide], [Perpignan - Villefranche] , [Carcassonne - Quillan] , [Nimes - le Grau du Roy] et s'il affiche sa volonté de « ne pas créer d'irréversibilités dommageables en matière de déclassement de plates-formes » (notamment en cédant le terrain dans sa globalité). Certaines mauvaises langues ont dit dans l'après midi que RFF était « plus un gestionnaire de dettes qu'un gestionnaire de réseau », et il est certain, compte tenu du système des péages et des tarifs pratiqués, qui tendent toujours à l'augmentation, que le réseau ferré français reste bien moins ouvert que le réseau routier, notamment sur les petits axes, pourtant garants de l'existence d'un service public qui semble nécessaire pour lutter contre l'effet de serre et la désertification des territoires interurbains.

L'ouverture affichée de la SNCF

Le représentant de la SNCF commence par dire que la SNCF fait tout pour équilibrer son budget, puis affirme ensuite qu'elle est à l'écoute de sa clientèle et de l'autorité organisatrice. Ces trois projets sont-ils compatibles ? On sait qu'en matière de marketing, on écoute beaucoup plus ce qu'on a envie d'entendre que les demandes divergentes. La SNCF dit être à l'écoute des Collectivités Locales au sujet du Tram-train ou des dessertes cadencées, souligne que la qualité du service se détériore à cause de la saturation des infrastructures et du manque de fiabilité des matériels anciens. Mais nous avons le souvenir de locomotives qui avaient assuré 60 ans de services sans être accusées de la sorte. Alors, qu'est-ce qui a changé ? L'exigence du public, la conscience professionnelle des uns, ou la nécessité d'équilibrer les comptes respectée par les décideurs. Nous remarquons que la plupart des intervenants des autres Régions ont fait état de façon très régulière d'énormes difficultés à convaincre la SNCF de la validité de tout nouveau projet. Nous soupçonnons que cette dernière, qui est chaque année mise au pilori lors des discussions budgétaires, préfère avoir une politique extrêmement prudente en matière financière, mais nous craignons qu'elle ne soit aussi victime d'une sorte d'ornière culturelle dont ses cadres ont beaucoup de difficultés à sortir : voir les rigidités sur la mise en ligne de matériel léger, sur l'exploitation cadencée d'une voie unique en service voyageurs, sur le transit de fret par les lignes de montagne,

toutes opérations faciles en Suisse et infaisables en France, par exemple sur l'exemple régional type de [Béziers - Neussargues]. Nous laisserons à la Direction Régionale de la SNCF le bénéfice du doute, mais nous nous souviendrons que le conférencier sur la réouverture de la ligne [Cannes - Grasse] nous a recommandé de toujours nous méfier de nos interlocuteurs.

Les emprises délaissées

Tout projet de réactivation commence par une emprise délaissée ou sur le point de l'être. Il semble que l'idée s'impose peu à peu, après des années d'incurie, que les emprises existantes, fussent-elles abandonnées depuis de longues années, doivent être conservées pour les générations futures, car la valeur que leur apporte leur continuité territoriale est en général bien supérieure au total de celles des parcelles qui seraient issues d'un démembrement éventuel. Ainsi par exemple, pour la ligne [Bordeaux -Blaye], construite à travers le vignoble, il est apparu, durant les réflexions sur une réactivation TER, que créer son tracé actuel coûterait très cher et prendrait au moins vingt ans. Même RFF, dont la tendance est de fermer les lignes qui ne rapportent pas de péages suffisants eu égard à leur entretien, semble afficher un souci de ne pas brader ce patrimoine public au cas où existerait la moindre possibilité de réactivation future. C'est pourquoi la conversion en piste cyclable ou en voie verte est privilégiée quand elle est envisageable, puisqu'elle est en quelque sorte réversible.

Le travail sur l'opinion des élus et des citoyens

Ce travail nous a été décrit en détail au sujet de la ligne [Cannes - Grasse], actuellement sur le point d'être remise en service après 30 ans d'efforts. Le conférencier a bien précisé que les plus gros problèmes étaient venus de la SNCF, mais que l'opposition s'était généralisée chez les décideurs dès que le groupe porteur du projet a été pris au sérieux. Le rapporteur nous a bien recommandé de nous méfier a priori de tout interlocuteur. Ce type d'action doit donc être envisagé sur trois axes afin de provoquer une synergie favorable à la décision : la population, dont il s'agit d'améliorer à terme la vie quotidienne en lui assurant par ailleurs un mode de vie pérenne, les élus, qui sont en principe responsables de la gestion des affaires publiques, mais qui, en matière de transports et de déplacements, de l'avis général, pensent d'abord « route » et non « rail », et enfin la presse, caisse de résonance qui amplifiera l'effet des premières prises de position. A l'heure où le protocole de Kyoto entre enfin en vigueur, nous sommes toutefois inquiets pour les générations futures des délais incroyables annoncés entre le premier texte énonçant un projet ferroviaire et la première circulation : 15 ans, 20 ans, 30 ans pour [Cannes - Grasse]. Quelle terrible inertie, alors que les spécialistes du climat font des prévisions d'un réchauffement de la biosphère par effet de serre toujours plus accéléré. Sans oublier les projets nationaux comme le ferroutage qui deviennent des serpents de mer dont la mise en place est toujours ardemment évoquée au futur, la réalisation se heurtant de façon récurrente à d'interminables écueils techniques et financiers. Comment se fait-il que la Suisse ait déjà résolu tous ces problèmes depuis longtemps ? Un mauvais esprit a fait remarquer qu'elle n'hébergeait aucun constructeur d'automobile sur son territoire ? Si c'était vrai , cela confirmerait que nous vivons sous la dictature des producteurs, et cela ne peut nous mener qu'à la

catastrophe. Mais cela tend aussi à démontrer que le transport ferroviaire dépend au moins pour une part de la notion de service public, à moins que ce qu'on appelle la « concurrence » ne soit respecté avec rigueur et une réelle rationalité, non seulement économique, mais aussi écologique, notamment énergétique. Il faut donc que cette rationalité soit appliquée globalement et non segment par segment, puisque la segmentation génère presque automatiquement des externalisations de coûts au bénéfice des puissants, tout en détruisant la valeur ajoutée par les synergies entre les différents secteurs, qu'on isole le plus souvent pour l'intérêt de quelques uns, au détriment de la solidarité entre les usagers-citoyens et de l'intérêt collectif à long terme.

La question du financement

Nous avons appris lors de ce colloque que les aménagements ferroviaires de lignes existantes étaient étonnamment bon marché par rapport aux constructions routières. Il est vrai que l'infrastructure ferroviaire est le plus souvent existante et de bonne qualité, alors que celle de la route doit souvent être créée ex nihilo, sur une emprise représentant plusieurs fois les dix mètres dont peut se contenter à la rigueur une ligne à double voie. Quant aux aménagements de surface, la chaussée routière doit résister en tout point au passage d'un camion de 40 tonnes, même là où celui ci est peu probable, ce qui entraîne de prodigieux surcoûts, qui augmentent avec les vitesses autorisées obligeant elles mêmes à surdimensionner la largeur des voies, alors que la mécanique de la répartition des forces exercées sur une voie ferrée génère au contraire une économie venant de la localisation précise et permanente des points d'appui des véhicules en circulation, dont la vitesse n'augmente par ailleurs que très peu l'encombrement. Comme pour les aménagements cyclables, le retard des investissements ferroviaires ne peut donc absolument pas venir de l'importance des sommes mises en jeu, et cet argument doit être récusé dans tout débat. Les 47 millions d'€uros qui remettent [Cannes - Grasse] à un niveau ultra moderne (électrification, traverses béton, fibre optique, etc.) représentent environ le prix de 1,5 km d'autoroute. On a évoqué 300 millions d'€uros pour la remise à niveau de [Béziers - Neussargues], 58 pour celle de [Limoges - Poitiers], 400 à 500 pour la réouverture de [Orléans - Chartres] au service voyageurs.

L'exploitation

Au sujet du **transport des marchandises**, on a fait remarquer que la SNCF n'avait plus aucune obligation de service public, ce qui ne peut que l'encourager à abandonner progressivement cette activité. Quelqu'un a égrené comme une litanie funèbre les sites où des dizaines de milliers de tonnes passent au camion en Dordogne. La presse a d'ailleurs fait état récemment de l'instauration brutale d'une tarification prohibitrice en matière de transport de bois. Petite aberration : une certaine demande se maintien parfois le dimanche, jour où la circulation des camions est interdite, ce qui tendrait à démontrer qu'une partie de la solution se trouve dans une limitation à l'activité de ces derniers, comme le pratique fermement la Suisse. Un débat s'est ouvert pour savoir s'il est préférable d'aider

économiquement le chemin de fer, ce qui peut le fragiliser en cas de changement de politique, où s'il vaut mieux faire payer au transport routier son véritable coût, incluant de façon plus réaliste l'usure des chaussées, le gaspillage d'énergie, et les conséquences terribles des pollutions sur le plan de la santé des personnes et sur l'équilibre du climat. Comme cette facturation visant à la réinternalisation des coûts ne pourra se faire que par des mesures fiscales ou parafiscales, nous pensons qu'elle est également sujette à toute réduction démagogique, et donc que la forme technique du rééquilibrage importe moins que la fermeté de la volonté des responsables politiques. Craignons que la Nature, qui ne négociera ni ne délibérera, ne nous prenne de vitesse par la violence de l'effet de serre.

La plupart des interventions ont porté sur le **transport des voyageurs**, soit pour exposer un succès démontré, soit pour décrire un aménagement en cours de réalisation, soit pour présenter un projet volontariste encore à l'étude.

Au delà du maintien ou de la réouverture d'une ligne existante, appuyée sur des améliorations techniques intrinsèques à ces aménagements, deux moyens sont régulièrement utilisés pour amener un grand nombre d'automobilistes à délaisser leur voiture pour prendre le train : l'augmentation de la vitesse des trains et celle de la continuité et de l'amplitude du service. La première aboutit à faire descendre le temps de trajet. Pour la relation [Limoges - Poitiers], le trajet prend 1H50 pour 130 km par la route, et actuellement 2h00 à 2h05 pour 138 km par le train. L'objectif affiché est de faire descendre cette durée à 1H30, ce qui, compte tenu du fait que ce temps n'est pas stérilisé mais peut être utilisé par ailleurs à lire, écrire, manger, se reposer, etc., dans le plus sécurisé des moyens de transport, devrait ramener au chemin de fer d'importantes « parts de marché » sur cette liaison. Le représentant de la Région Nord-Pas de Calais, motivée depuis plus de 25 ans par le transport ferroviaire, nous a fait part de la mise en service de TGV régionaux, très coûteux à exploiter, mais qui font tomber certains parcours de 2H00 à 55min. Pour la relation [Toulouse - Auch], la Région Midi-Pyrénées a dû imposer à la SNCF une desserte cadencée sur voie unique, qui, à raison de 94 circulations par jour, dont la moitié sur la totalité de la ligne, séduit en moyenne 6000 voyageurs par jour. Précisons qu'un cadencement moderne, selon l'intervenant, va de 5 heures du matin à 24H00 ou 24H30, et il précise que les derniers trains sont très utilisés du jeudi au samedi. Mais peut-être les services vraiment tardifs sont-ils encore en projet car nous n'en trouvons pas trace dans les pages consacrées à cette ligne dans le guide horaire Midi-Pyrénées pour la période de juin à décembre 2004 ?

Conclusion

La démonstration nous semble ainsi faite qu'il peut y avoir deux catégories de politique en matière de transport ferroviaire :

- la politique du « ramasse-miettes », destinée aux usagers captifs, c'est à dire ceux qui, soit ne peuvent pas faire autrement, scolaires, enfants et adolescents sans permis, personnes âgées, femmes dont l'époux utilise l'unique voiture du couple,

soit sont liés au train par une passion forte. En général, les services sont rares et lents, avec de longues périodes d'interruption, et tout s'arrête à 20H00. Il s'ensuit une fréquentation plutôt faible et un déficit chronique de l'exploitation. On considère alors que la population qui prend le train est marginale, on retarde tout investissement qui pourrait améliorer le service rendu, et on accepte d'un cœur léger les fermetures de gares, suppressions de croisements et toute dégradation des installations fixes.

- la politique de la « séduction efficace », qui s'adresse à toute personne dont le trajet a vocation à passer par la ligne concernée, c'est à dire, outre les publics captifs, à tous ceux qui ont les moyens de faire autrement, mais pourraient toutefois choisir le train s'ils décidaient que ça en vaut la peine. Les travaux d'infrastructure visent donc à accélérer la vitesse des trains et à mettre à niveau l'accueil des voyageurs, en n'oubliant pas qu'un voyageur ne va pas d'une gare à une autre gare, mais d'un point A, qui n'est pas une gare, à un point B, qui n'en est pas une non plus.

La hauteur des quais est rapprochée de celle du plancher des véhicules, jusqu'à être si possible de plain-pied, ce qui permet l'embarquement des fauteuils roulants. De même que des parkings permettent de garer des voitures auprès des gares, des espaces aménagés dans les rames permettent d'embarquer des vélos, ce qui multiplie par 4 ou 5 (pour le vélo) voire 10 ou 20 (pour la voiture) la surface d'appel de chaque point d'arrêt. Le service est organisé de façon continue et étendue, car le voyageur qui ne pourrait ni décider son heure de départ avec une précision crédible, ni rentrer en soirée parce qu'il a une vie en dehors de son travail choisirait évidemment de garder son organisation antérieure. Les horaires sont publiés dans une présentation lisible, et pas à contre temps, la tarification favorise les utilisateurs réguliers et s'adapte à la solvabilité de chacun, des moyens de communication efficaces et gratuits sont mis à la disposition des voyageurs pour recevoir toute alerte et répondre à toute demande de renseignements en cas de perturbation. Enfin les correspondances avec les moyens de transports adjacents sont organisées et suivies, compte tenu du fait que toute rupture de charge est en soi une perte inconfortable de temps et d'énergie et peut rapidement devenir dissuasive, le tram-train de Mulhouse étant dans ce domaine une élégante réponse et une expérience exceptionnelle à suivre de près.

Alors prendre le train, fut-ce pour suivre civiquement les recommandations de l'ADEME, ne se transforme pas en coûteuse et incertaine corvée, et redevient un plaisir utile et agréable proposé à tous. La fréquentation remonte avec la qualité du service, l'exploitation retrouve un bilan économiquement soutenable, l'écologie du système de transport redevient durable, et ce monde un peu plus humainement vivable.

= = = = =

Compte rendu transversal librement proposé à titre individuel

par Jean Monestier, membre de l'association « Vélo en Têt » de Perpignan

Disponible sur disquette par appel au 06 83 99 03 25.

Le 08.12.2004