

UN RAPPORT PEUT EN CACHER UN AUTRE

En 2013, nous avons été satisfaits de lire le rapport parlementaire Mobilité 21 présenté par le député PS Philippe Duron. Il y faisait un recensement des grands projets d'infrastructures de transports intérieurs et les classait en fonction de leur intérêt et de la capacité de l'État et des collectivités territoriales de les financer.

C'est lui qui a renvoyé aux calendes grecques le financement des canaux à grand gabarit Saône-

Moselle ou Saône-Rhin (au-delà de 2050), les prolongements de lignes TGV ou l'autoroute A319 entre Langres (A5) et Sevenans (A36) par Vesoul et Lure (au-delà de 2030). À l'inverse, il privilégiait les investissements ferroviaires sur les points où le réseau saturé nécessite des aménagements de capacité.

Cet été, un nouveau rapport rédigé par le même député propose un examen des 40 liaisons ferroviaires nationales ou interrégionales sur lesquelles circulent les « Trains d'Équilibre du Territoire ». Il s'agit des trains Corail, comme ceux de la ligne Paris-Troyes-Chaumont-Vesoul-Belfort-Mulhouse. Ces dessertes, considérées comme déficitaires mais assurant un rôle d'aménagement du territoire, font l'objet d'une convention entre l'État et la SNCF.



Cette convention prévoit que l'État compense 7 % des 325 millions d'euros de déficit annuel, les 93 % autres restant à la charge de la SNCF, donc de l'ensemble

des usagers. Le rapport préconise la suppression pure et simple de certaines liaisons, comme Dijon-Reims (qui n'est plus desservie que par deux allers-retours par semaine !), ou une réduction importante des conditions de desserte d'autres liaisons, comme Paris-Vesoul-Belfort.

Désengagement de l'État

Il convient de noter que cette convention a déjà été prolongée au-delà de son terme initial de 2012, sans être officiellement renouvelée. À noter aussi qu'elle visait la liaison Paris-Mulhouse à raison de cinq allers-retours quotidiens, mais que la SNCF ne l'a jamais respectée, arrêtant les dessertes à Belfort ou même Vesoul pour certains des quatre allers-retours quotidiens effectivement en place. Cette situation n'a cessé d'être aggravée par la SNCF, qui a par exemple supprimé la desserte jusqu'à Mulhouse à l'occasion de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, en 2011.

La SNCF met en place de nombreuses autres mesures pour décourager les usagers d'emprunter cette ligne au bénéfice de la ligne TGV : réservations électroniques privilégiant systématiquement les horaires par le TGV pour les clients, absence de fiches horaires à la gare de l'Est à Paris, motrices diesel hors d'âge et vieilles voitures, induisant retards et pannes fréquents, inconfort, non-respect du comité de suivi de la ligne qui devrait réunir les partenaires financiers, élus et représentants des usagers-clients.

Malgré tout, la fréquentation reste satisfaisante puisqu'elle n'a pas baissé (230 personnes par train en moyenne), notamment à cause du surcoût et de la durée des détours par le TGV, alors que la SNCF tablait sur une baisse de 30 % de la clientèle. De ce fait, cette liaison est proportionnellement une des moins déficitaires (10 millions d'euros par an, bien moins que le TGV Rhin-Rhône).

Le nouveau rapport Duron reprend systématiquement les propositions de la SNCF, constatant le désengagement de l'État qui ne veut plus participer au déficit. Que nous propose-t-il ?

- Une réduction de la desserte à deux allers-retours quotidiens ;

- La suppression des arrêts des quelques trains qui desservent encore Romilly, Langres, Culmont-Chalindrey et Lure.

Pourtant, des travaux importants de maintenance de la voie ferrée ont été heureusement réalisés sur tout le tronçon.

Pourtant, le marché entre la SNCF et Alstom permettrait l'achat de neuf rames neuves type Corradia Régiolys, pouvant disposer de la double alimentation électrique et diesel, pour remplacer une partie des motrices et voitures obsolètes.

Pourtant, des motrices de fret non utilisées pourraient être rénovées.

Développer la mobilisation

Ce nouveau rapport Duron, présenté beaucoup plus confidentiellement que son prédécesseur, suscite des réactions plus ou moins fortes selon les régions et les lignes du fait des différences de situation, au-delà d'une critique de l'abandon du service public.

Les élus locaux pleurent pour leur chapelle, même si certains espèrent des autocars Macron. Les élus régionaux craignent que l'État les oblige à prendre en charge ces liaisons « interrégionales »,

qui ne seraient donc plus « d'intérêt national ». À titre d'exemple, la liaison Paris-Mulhouse est périphérique pour les anciennes régions Champagne-Ardennes, Franche-Comté et Alsace, donc plus encore pour les deux nouvelles grandes régions. A noter toutefois que les élus francs-comtois, et notamment le Vice-Président aux transports Alain Fousseret (EÉLV), ont été actifs sur ce dossier.



Les clients-usagers réagissent en ordre dispersé et même la FNAUT (Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports) se divise entre « réalistes » et « ambitieux ». Il faut quand même signer massivement sa pétition <http://tinyurl.com/petition-fnaut>.

Pour la ligne Paris-Vesoul-Mulhouse, l'Association pour la Modernisation de la Ligne Paris-Bâle a su réunir l'ensemble des forces associatives et syndicales pour une mobilisation unitaire autour de son siège vésulien.

Elle organise **une grande manifestation interrégionale à Vesoul, le samedi 10 octobre, à 14 h, de la gare de Vesoul jusqu'à la Préfecture**, pour exiger :

* cinq allers-retours quotidiens avec du matériel moderne et fiable ;

* l'exploitation totale de la ligne Mulhouse-Paris, classée TET (Train d'Équilibre des Territoires), comme décidé depuis 2010 (les Mulhousiens sont contraints de se payer le TGV) ;

* le maintien des dessertes actuelles et une cohérence accrue des correspondances, notamment à Chailindrey et Chaumont, et la création d'une desserte TET à Langres

l'amélioration des temps de parcours et la fixation d'horaires en liaison avec les usagers ;

* le maintien des guichets ouverts et du service à tous les voyageurs ;

* le retour du fret ferroviaire comme transport économe et écologique, enjeu capital de la Voie ferroviaire Centre-Europe-Atlantique ;

* un vrai financement de l'État, avec une convention qui sécurise tous les Trains d'Équilibre des Territoires (40 relations en France dont Paris-Mulhouse).



La mobilisation devra se poursuivre au-delà de cette manifestation pour faire céder l'État et la SNCF. Car si de nombreux élus et candidat-e-s aux Régionales seront présents ce 10 octobre, les élus haut-saônois rencontrant François Hollande et ses ministres le 14 septembre ont beaucoup plus milité pour le serpent de mer de l'autoroute Langres-Vesoul que pour la desserte ferroviaire, pourtant indispensable aux habitants, aux entreprises et aux touristes (voir les convois de Coréens visitant la Chapelle de Ronchamp !).

Alain Ropion

