

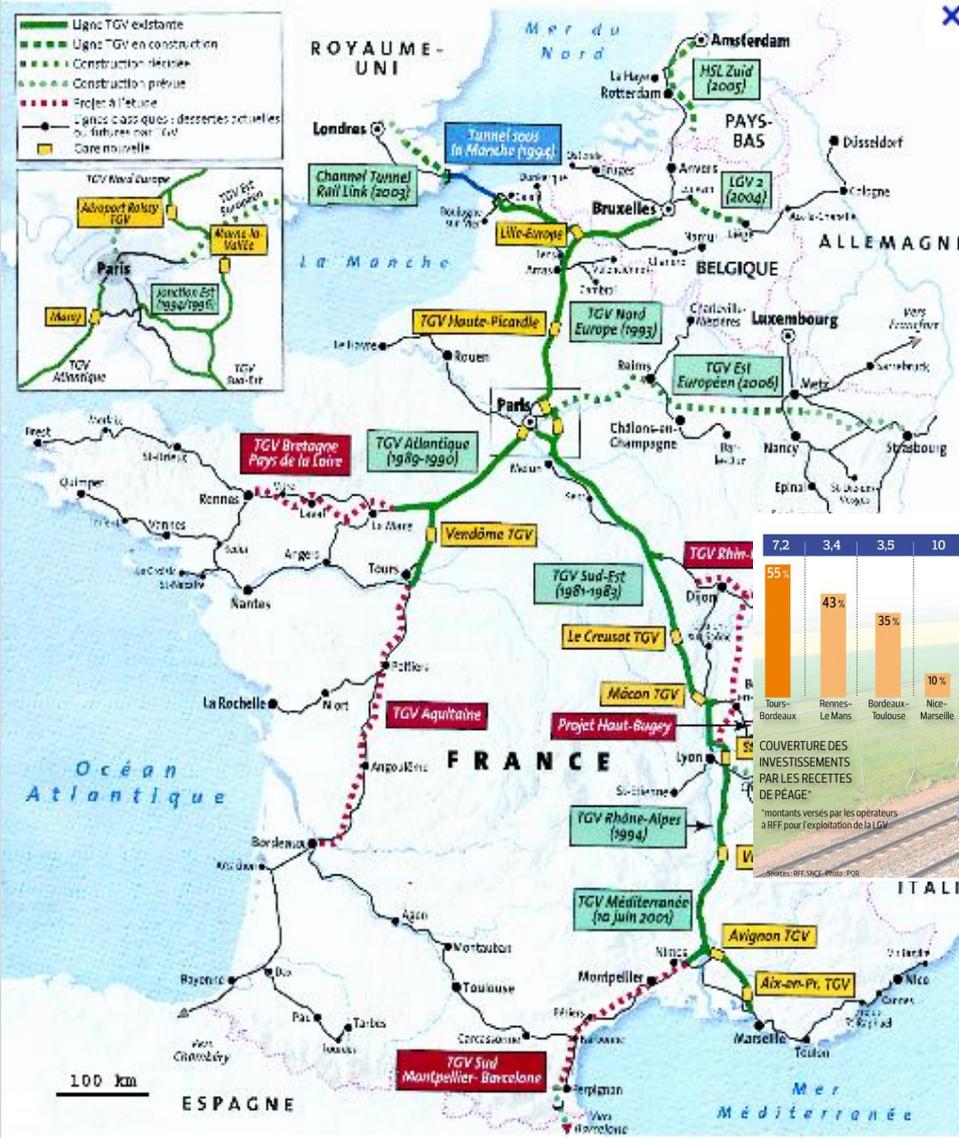
L'arrivée du chemin de fer a permis d'irriguer par son réseau un maximum de territoires afin de rapprocher les populations par un moyen de transport fiable qui a raccourci les temps de voyage tout en augmentant le rayonnement des échanges.

Ces territoires jusqu'aux plus reculés disposaient d'une activité économique suffisante pour maintenir leur démographie. Les déplacements s'allongeaient mais se faisaient majoritairement entre territoires voisins. L'apparition puis la démocratisation de l'automobile et son autonomie apporta à ses utilisateurs la satisfaction de la rapidité d'exécution du besoin de déplacement, « je me déplace dès que je le décide » cette disposition apportant une réactivité immédiate sans contrainte d'itinéraire devint un argument concurrentiel de taille. Dans les campagnes, contrairement au réseau routier qui devenait toujours plus performant par sa multiplication d'infrastructures de qualité et plus tard avec l'apparition des autoroutes, le réseau ferroviaire à l'inverse, lesté par toutes ses contraintes de dessertes, perdait de son attractivité. Pour pallier à cette perte de compétitivité, la SNCF s'est retrouvée dans l'obligation de se diversifier vers d'autres activités non ferroviaires, afin d'améliorer ses résultats d'entreprise durablement plombés par sa branche ferroviaire. Pour relancer son EPIC il lui fallait trouver des attraits ferroviaires inaccessibles à l'automobile. Cette valorisation ferroviaire imaginée par la SNCF pour séduire le voyageur fût la Grande Vitesse et le cadencement qui devait illustrer un produit donnant réactivité à l'offre de déplacement. La SNCF opta pour une stratégie de liaisons à grande vitesse entre Métropoles : « Marseille – Paris », « Bordeaux – Paris », « Strasbourg – Paris », « Lille – Paris », « Rennes – Paris ». Cette vitesse lui permettait d'une part de communiquer en modernisant l'image de la compagnie tout en cachant la partie de ses équipements désuets devenus friches, mais aussi de ne pas perdre de vue le déséquilibre économique du Groupe SNCF dû à ses désengagements du ferroviaire de base. Facturer du temps gagné sur son modèle TGV permettait de penser que le ferroviaire à la mode SNCF pourrait s'imposer face au mode aérien et dans le monde entier pour ainsi redresser l'entreprise déjà trop coûteuse pour l'Etat. Quant au Fret, après abandon également des petites lignes, il s'orienta vers un concept d'autoroutes ferroviaires entre le Sud et le Nord, ce qui pouvait laisser espérer aux responsables du transport des marchandises, une reconnaissance pour leur coup de génie, équivalente à celle obtenue par leurs collègues grâce au TGV.



La mise en avant des performances vitesse/temps est devenue primordiale dans l'image que communique la SNCF, ce qu'elle défend d'ailleurs farouchement pour justifier une tarification souvent excessive. Evidemment, tout le monde se retrouve d'accord pour gagner du temps lors d'un déplacement grâce à la grande vitesse, mais pour un service facturé au juste prix car c'est bien la conjoncture qui fixe le prix du marché, en période d'austérité ce n'est plus l'offre qui crée la demande, elle doit s'adapter. Pour cela encore faut il que l'entreprise soit bâtie sur un concept économique performant de réactivité, innovation, souplesse, adaptabilité qui depuis longtemps déjà sont essentiels à la vie de toute entreprise. Loin d'être les atouts de la SNCF, elle ne pourra pas masquer longtemps ces faiblesses par une simple communication sur une offre spéculative touchant à l'environnement de son métier principal. Parler de vitesse et appliquer des couches de peintures nouvelles pour donner une illusion de modernité ne suffiront plus pour réclamer les aides publiques obligatoires à son fonctionnement. Cette grande vitesse est un véritable trompe l'œil, en lui ajoutant le cadencement incessant de trains régionaux souvent vides mais désignés comme essentiels à l'aménagement du territoire, la SNCF obtient une enveloppe supplémentaire provenant des Régions pour assurer un service surdimensionné à prix d'or. Cette revalorisation des tarifs liée à la vitesse aurait dû permettre à la SNCF de compenser la surcapacité d'exploitation de l'entreprise en facturant aussi des rallongements de kilométrages par regroupement vers les LGV des services proposés. Ainsi Bordeaux – Lyon passe par Paris et Toulouse – Paris par Bordeaux. Malheureusement, cette tarification élevée des billets voyageurs liée à la vitesse, aujourd'hui indispensable aux résultats d'exploitation de l'entreprise, devient pénalisante d'abord pour les clients les plus démunis qui ont le temps de voyager mais aussi lors d'arbitrages de déplacements pour les professionnels. Dès lors le modèle SNCF TGV est à revoir. Pourtant, ce modèle TGV pour s'assurer une réussite absolue, était soutenu par l'affaiblissement des trains classiques nationaux et par une utilisation esclave des TER régionaux, avec aussi une mise en incohérence des liaisons TER interrégionales afin d'obliger l'utilisation du TGV ou ce qu'il reste des Trains d'Equilibre du Territoire. Dans ce cadre pour valoriser l'offre ferroviaire TGV, les infrastructures ferroviaires étant des axes lourds pénétrants au cœur des villes, les Régions qui sont autorités organisatrices des transports régionaux ont tout naturellement soutenues le rabattement ferroviaire des populations régionales vers le cœur des Métropoles, alimentant par la même occasion les gares en centre ville pour les départs vers les TGV longues distances et leurs prestations à très grande vitesse. Une fois encore, l'interprétation ferroviaire du « tout de suite » c'est traduite par du « tout le temps » entraînant des sur cadencements qui coûtent une fortune aux Régions, en soutien et tarifs sociaux, vulgarisant ainsi l'utilisation des transports ferroviaires. Pour consolider cet asservissement des TER, un cadencement ferroviaire déconnecté des capacités horaires est en place. Pourtant, aujourd'hui l'emploi des bus devient une réalité nécessaire, elle doit redonner par analogie une juste valeur économique à l'interprétation ferroviaire de la valeur temps, ce n'est pas pour rien encore une fois que la SNCF également transporteur routier de voyageurs remplace certains trains par des bus tout en conservant la tarification ferroviaire décidée entre la Région et la SNCF. Il est grand temps que la concurrence refasse son apparition sur ce créneau ouvert aux bus pour permettre aux citoyens de payer le vrai prix du déplacement et non pas le prix subventionné par la collectivité afin d'atténuer la tarification de la SNCF.

Peut être un jour les voies directes d'infrastructure ferroviaire des grandes villes trouveront une affectation tramway, trolleybus ou bus pour que tous les matins davantage de personnes montées non loin de leur domicile dans des bus à prix compétitifs puissent entrer facilement en ville et ensuite sans descendre, terminer dans leur zone ou lieu d'activité directement. Nous aurions sûrement beaucoup moins de voitures aux heures de pointe si un nouveau transport propre et intelligent apportait un service plus complet que le ferroviaire.



En ce qui concerne le fret ferroviaire, le résultat de cette interprétation de convenance fait qu'aujourd'hui pour réaliser le tronçon majeur existant entre deux chantiers multimodaux, la SNCF, sous l'enseigne GEODIS, espérait facturer très cher une demande quasi inexistante, oubliant que le mode ferroviaire reste avant tout un mode de massification des transports pour lequel le tonnage élément primordial passe avant la vitesse. Comme il est impossible au regard du prix réel du marché d'utiliser le mode ferroviaire au tarif théorique espéré, la stratégie reste opaque. Si le modèle de l'autoroute ferroviaire arrive aujourd'hui à faire quelques trains journaliers c'est bien parce que la tarification qui fut proposée au départ du projet n'est plus celle qui est payée aujourd'hui par le client, (elle s'est appuyée longtemps sur des aides européennes). D'ailleurs souvent et pour preuve, sont positionnées sur ses trains, des caisses mobiles détournées des anciens concepts intermodaux développés par Novatrans ou CNC devenu Naviland, ces deux compagnies étant aujourd'hui à la peine. Le ferroviaire possède des infrastructures déjà en place, plus présent son rôle devrait être de s'investir davantage auprès des demandes ou projets locaux, leur soutien direct pourrait être l'amorce d'initiatives locales aidant à satisfaire des besoins que la planification nationale de la SNCF ne regarde plus depuis bien longtemps mais qui pourtant restera leur premier métier.



Intermodalité © Mars 2013