



Le 26 AVR. 2019

Le Premier président

CP du 13-02-2019

Monsieur le Directeur,

J'ai pris connaissance de votre article intitulé « *Trains Intercités : une fois de plus, la Cour des comptes se trompe d'objectifs* », daté du mois d'avril. Vous y affirmez que les « positions » de la Cour « *le plus souvent, reprennent fidèlement celles de la SNCF* ».

Cette affirmation est purement gratuite et ne repose sur aucune réalité.

Je veux rappeler tout d'abord que la Cour des comptes est une juridiction indépendante. Elle n'est là ni pour plaire ni pour déplaire, mais pour formuler des observations étayées par des constats objectifs relevés lors de contrôles sur pièces et sur place. Ces observations sont délibérées collégialement et soumises à une procédure contradictoire avec les organismes contrôlés et leurs tutelles.

La lecture attentive de nos rapports devrait suffire à vous convaincre que la Cour n'aligne pas ses constats sur les positions de la SNCF :

- elle pointait, dans son rapport annuel de 2013, « *des opérations dispendieuses, des marchés irréguliers* » dans les dépenses de communication de la SNCF ;
- le rapport de 2014 sur la grande vitesse ferroviaire faisait le constat d'un modèle français à bout de souffle et de la nécessité de mieux articuler la grande vitesse et les autres modes de transport ferroviaire ;
- celui de décembre 2018 sur SNCF Réseau appelait l'entreprise à engager des mesures de redressement en dégagant des gains de productivité et en maîtrisant ses charges d'exploitation, au premier rang desquelles figurent les dépenses de personnels.

Monsieur Bruno Gazeau
Directeur de la publication
Fnaut infos
32, rue Raymond Losserand
75014 PARIS

S'agissant des Intercités, qui ont fait l'objet d'un chapitre du rapport public annuel de 2019, vous donnez à penser que la Cour serait hostile par principe à ce réseau et chercherait à justifier sa disparition par une analyse « *purement financière sans prendre en compte les attentes du public* » : c'est totalement inexact !

Tout d'abord, elle a déjà consacré un chapitre de son rapport annuel de 2015 au réseau des Intercités, titré « *Les trains Intercités, sortir de l'indécision* », dans lequel elle écrivait que l'État avait reconnu à ce réseau « *son intérêt en matière d'accessibilité des territoires concernés* » et « *souhaité enrayer le déclin de ce réseau, affecté par une qualité de service fortement dégradée, historiquement délaissé sur les liaisons longue distance au profit du réseau à grande vitesse et confronté, sur les moyennes distances, à la concurrence des "trains du quotidien" et de la route* ». Comme rappelé dans son rapport de 2019, la Cour faisait à l'époque « *le constat d'une gestion sans stratégie et appelait à approfondir les efforts de maîtrise des charges. Elle relevait également les besoins majeurs de financement des matériels pour la décennie à venir et appelait à une redéfinition ambitieuse du périmètre, afin de transférer aux régions les lignes se rapprochant des TER* ». La Cour critiquait enfin le mode de financement de ce réseau, qui « *ne fournissait pas à cette activité un financement pérenne* ».

Ensuite, contrairement à ce que vous indiquez, la Cour porte une appréciation globale sur le réseau Intercités et ne se contente pas des seuls aspects financiers, qui sont difficilement séparables des aspects de qualité de service dont elle souligne du reste l'importance. Elle fait d'ailleurs le constat d'une inadaptation du cadre de gestion actuel pour garantir une telle qualité de service, l'État n'ayant pas les moyens contractuels, humains et financiers adéquats pour assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice des transports.

La Cour ne suggère pas la diminution de l'offre des trois lignes dites « structurantes », mais estime au contraire qu'elles peuvent être exploitées de façon équilibrée sans conventionnement, sous réserve d'un effort de mise à niveau du matériel et de la qualité de service, et de maîtrise des charges, au même titre que les lignes à grande vitesse. C'est le sens, dans la recommandation n°1 de la Cour, de son souhait d'un « *déconventionnement* » à terme de ces lignes afin d'en confier la gestion, dans un cadre de droit commun, à l'exploitant historique ou à d'éventuels concurrents intéressés par le développement d'une telle offre. S'agissant des lignes de nuit, les expériences étrangères que vous mentionnez montrent également qu'il est possible, sous certaines conditions, d'atteindre un équilibre d'exploitation dans un cadre concurrentiel par une politique volontariste de développement d'une offre attractive.

Pour conclure, la Cour constate aujourd'hui qu'au « *terme des transferts de lignes opérés depuis 2016, le réseau Intercités résiduel présente toujours les fragilités relevées en 2015* » et ce, malgré les efforts importants consentis pour renouveler les matériels roulants et dynamiser l'offre commerciale, qui ont d'ailleurs contribué à un redressement du trafic en 2017, également relevé par la Cour.

Je vous saurais gré de bien vouloir porter ces éléments de réponse à la connaissance de vos lecteurs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs. *ew*

Ben cadoux -

Didier Migaud
Didier Migaud