



HAL
open science

La compétitivité du rail vue par les candidats aux élections régionales

Bruno Revelli

► **To cite this version:**

Bruno Revelli. La compétitivité du rail vue par les candidats aux élections régionales. Colloque Compétitivité des chemins de fer et des cheminots, Ferinter; Université de Bourgogne-Franche-Comté, Oct 2016, Dijon, France. hal-01612779

HAL Id: hal-01612779

<https://hal.science/hal-01612779>

Submitted on 8 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La compétitivité du rail vue par les candidats aux élections régionales

Bruno Revelli

Laboratoire LISST-Cieu

Université Toulouse II Jean Jaurès

Colloque « Compétitivité des chemins de fer et des cheminots », Dijon, 6 et 7 octobre 2016

A l'échelle régionale, le déclin du rail est à relativiser. Il est avant tout une question de temporalité. Entre 2000 et 2012 il passe de 8 535 millions à 14 200 millions de voyageurs-km. En 2014, il redescend à 13 631 (CGDD, 2015). La concurrence du covoiturage est parfois avancée pour expliquer cette inversion de tendance. Cette concurrence nouvelle révélerait ainsi le manque de compétitivité des liaisons régionales et, plus encore, des lignes interrégionales (TET). La libéralisation du transport par autocar suite à la loi du 6 août 2015, dite « loi Macron », pourrait aggraver ce décrochage. Ce manque de compétitivité fait d'autant plus question quand se dessine l'horizon, plus si lointain, de l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs du secteur ferroviaire.

Certes, la régionalisation du transport ferroviaire a permis de « sauver » et de relancer l'activité des anciens trains omnibus, aujourd'hui « Transports Express Régionaux ». Elle a aussi permis d'impliquer de nouveaux acteurs dans un monde où l'expertise a longtemps été unilatérale. A tel point que pour Alain Faure, les Régions sont aujourd'hui dotées d'une véritable compétence technique qui leur permet d'énoncer ce qu'il appelle des « doctrines ferroviaires » (Faure, 2009). Cette appropriation se retrouve dans les contenus des professions de foi des candidats aux élections régionales qui seront au cœur de cette communication. Dans sa thèse, Sylvain Barone affirme que les transports constituent un domaine d'action publique politiquement moins sensible que la politique fiscale, de l'emploi ou de la sécurité. Il explique ainsi « l'absence de grands débats clivants à ce sujet ». Les transports seraient alors un « non enjeu électoral » bien qu'ils constituent un « enjeu de légitimation majeur » (Barone, 2008). Notre intervention se propose donc d'interroger l'actualité de ces propos à travers la perception qu'ont les candidats de la compétitivité du chemin de fer régional confronté à une concurrence modale nouvelle (cars Macron, covoiturage) et interne prochaine (ouverture à la concurrence).

I Approche méthodologique : le questionnaire de l'association TDIE

1° Présentation de la démarche et choix des questions

L'association TDIE (Transport, Développement, Intermodalité, Environnement), portée par le député socialiste Philippe Duron et le sénateur Les Républicains Louis Nègre, a mis en ligne une grande enquête réalisée auprès de 51 candidats aux élections régionales de décembre 2015. Cette enquête porte exclusivement sur la question des transports et est particulièrement détaillée (21 questions). Sur les 51 candidats ayant répondu, tous n'ont pas vraiment joué le jeu et un certain nombre se contente d'une présentation très générale de la thématique des transports alors que d'autres renvoient simplement à leur programme de campagne.

La diversité de ces supports nous a donc contraint à ne prendre en compte que ceux qui permettraient une véritable comparaison des réponses. Les régions Corse et Ile-de-France ont également été écartées. Le nombre de contributions sur lesquelles nous nous appuyons se réduit donc à 36. Les différents partis politiques sont diversement représentés. Seuls trois sont omniprésents : Les Républicains (LR), le Parti Socialiste (PS) et les Europe Ecologie les Verts (EELV). On remarque le faible taux de retour des questionnaires de la part des candidats du Front National (FN) ainsi que dans la plupart des « petits partis ». Sont ainsi prises en compte deux réponses de Debout la France (DLF) et une seule des partis Divers Gauche (DVG), Lutte Ouvrière (LO), le Parti Breton (PB), le Front de Gauche (FG) et l'Union pour la République (UPR).

Parmi les questions posées par TDIE, plusieurs concernent la compétitivité des chemins de fer. C'est le cas des gains de productivité envisageables de la part de la SNCF (question 3) : « Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur national de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ? ». La capacité des services librement organisés à menacer le modèle économique de certaines lignes TER est aussi interrogée (question 7) : « le développement des services librement organisés vous paraît-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ? ». Enfin, la manière dont est envisagée la perspective de l'ouverture à la concurrence est abordée (question 9) : « Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfèreriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ? ». Notre analyse se propose de reprendre l'ensemble des réponses à ces trois questions.

2° Quelques précautions d'usage

On le voit, le questionnaire TDIE est organisé par salves de questions. Ce choix permet à l'association d'être à la fois très précise et très exhaustive dans ce qu'elle demande aux candidats. Cependant, il comporte deux biais. Le plus important est que les candidats ne se sentent pas obligés de répondre à l'ensemble de ces questions et ne font souvent que des réponses assez générales en omettant les sous-questions qui les embarrassent. Le second est que l'analyse des réponses s'appauvrit. Ces dernières étant très guidées, il est difficile de savoir si les candidats auraient pensé spontanément à certains aspects du problème si une sous-question ne l'avait pas explicitement mentionné. A titre d'exemple, la question sur les clauses de productivité n'apporte pas grand-chose puisque l'ensemble des candidats y ayant répondu s'y déclarent favorables. Au contraire, celle consistant à savoir sur quelle ligne pourrait se faire l'expérimentation de la concurrence a été ignorée par l'ensemble des répondants.

Si les candidats n'ont pas tous répondu au questionnaire, ceux qui l'ont fait ont donné des réponses de longueurs très inégales (calculées en nombre de mots), et cela quel que soit le parti. On peut retenir que l'écart entre deux candidats d'un même parti varie d'un à cinq. Ils sont bien plus importants qu'entre les moyennes par partis ou par régions (1,7 entre écologistes et républicains ou entre Auvergne-Rhône-Alpes et Pays de la Loire). Ces quelques chiffres montrent la difficulté de comparer des réponses dans lesquelles les candidats se sont investis de façons très diverses.

Les réponses des candidats nous permettent donc d’appréhender leur perception de la compétitivité de l’opérateur national. Bien sûr, cette perception doit être ramenée à un contexte d’énonciation particulier : il s’agit d’un discours politique, de promesses de campagne énoncées à l’approche des élections. Certaines prises de position peuvent alors être particulièrement prudentes ou volontairement provocatrices. Ces réponses fournissent néanmoins un angle d’approche propice à l’analyse de la compétitivité du rail en termes de représentation.

II La question de la concurrence modale

La loi du 6 août 2015 dite « loi Macron » a redistribué les cartes dans le monde des transports en commun en France en permettant à des opérateurs privés de proposer des trajets par autocar à l’intérieur du territoire national. Une limite de 100km entre deux villes desservies par une même ligne doit permettre aux Régions de saisir l’instance de régulation du secteur, à savoir l’ARAFER¹. Il n’en reste pas moins que la libéralisation de ce secteur fait craindre une fragilisation de certaines lignes Intercité mais aussi TER, ce que soulignent la plupart des publications récentes sur le sujet, ces dernières faisant état d’un système ferroviaire français fragile et mal préparé (Merkel, 2015 ; Zembri, 2015 ; Epaulard, 2016).

C’est la septième question qui permet aux candidats d’aborder ces enjeux. Il est important de souligner que certains candidats ont évité le sujet et que tous n’ont pas une position tranchée. Le reclassement ci-dessous contient donc une certaine part de subjectivité quant à la compréhension de leurs réponses. Nous ferons donc en sorte d’éclairer les différentes positions par des citations précises.

Position vis-à-vis de la loi Macron	EELV	LR	PS	Autre	Total
Soutien affirmé		3	1	2	6
Tendance favorable	1	4	6	1	12
Tendance défavorable	3	1	2	2	8
Opposition forte	4			3	7
Pas de réponse	2	1			3
Total	10	9	9	8	36

1° Républicains et socialistes en soutien à la loi Macron

La répartition des réponses laisse entrevoir un bloc républicain et socialiste favorable à cette réforme même si le soutien des premiers paraît plus affirmé. On peut y voir la gêne d’une grande partie des candidats socialistes face à une mesure prise par leur gouvernement.

Beaucoup de candidats se contentent de prendre acte du changement et d’émettre des réserves. La distinction entre les candidats plutôt « favorables » et ceux plutôt « défavorables » s’est donc faite sur la teneur de ces réserves. L’argument qui revient le plus souvent est celui de la complémentarité. Les plus enthousiastes affirment que la loi en est elle-même porteuse, d’autres soulignent qu’il sera du rôle de la Région de veiller à ce que la complémentarité ne tourne pas en concurrence.

Les soutiens inconditionnels sont finalement assez rares (6). Ces candidats se distinguent cependant nettement des autres par une remise en cause de l’offre en transports régionaux telle qu’elle existe. Pour Cécile Bayle de Jesse (DLF, Pays de la Loire), cette libéralisation est à « prendre en compte pour faire des économies » et « permettre de reconfigurer l’offre ferroviaire ». C’est aussi le cas de Laurent Wauquiez (LR, Auvergne Rhône Alpes) qui

¹ Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières

souhaite « adapter le réseau à [cette] nouvelle donne ». Enfin, Dominique Reynié (LR, Occitanie) affirme que si des lignes TER ferment, c'est que l'offre régionale est trop faible. Il conclut même que « le rail voyageur [n'est] rentable qu'avec des pôles de populations suffisantes, sinon il y a des alternatives ». C'est bien la vision d'un transport par autocar comme substitut au manque de compétitivité des liaisons régionales qui est ici avancée. La volonté de réduire les dépenses publiques est alors la priorité.

D'autres propos traduisent en revanche une méconnaissance des enjeux de cette loi. Des candidats évoquent en effet la libéralisation du transport intérieur par autocar comme une solution alternative pour desservir les espaces ruraux et isolés. On relève d'ailleurs des confusions (sont-elles volontaires ?) entre les services libéralisés et ceux départementaux et régionaux. C'est le cas de la mention des « services nouveaux dans les zones rurales pour amener vers les TER » faite par Marc Le Fur (LR, Bretagne). C'est plus criant avec Virginie Calmels (LR, Nouvelle-Aquitaine) qui pense que ces services répondent « à des besoins d'économie et de proximité, ce que ne fait pas le TER » ou encore qu'ils « pallient les déficiences du TER et désenclavent les territoires ruraux ».

Quelques candidats profitent de cette question pour rapprocher les cars Macron avec le développement du covoiturage. Cécile Bayle de Jesse porte ce dernier aux nues. Elle y voit « un phénomène de société voire un nouveau mode de vie à coût zéro pour le contribuable ». Le sujet fait débat puisque Françoise Coutant (EELV, Nouvelle-Aquitaine) parle d'offre « complémentaire mais pas concurrente » alors qu'Alain Rousset (PS, Nouvelle-Aquitaine), évoque au contraire une « concurrence réelle ».

On note toutefois des dissonances de la part de deux candidats socialistes et d'un candidat Les Républicains. Les arguments employés par ces candidats qui semblent dévier d'une ligne politique explicite ou implicite nous paraissent d'autant plus intéressants. Ainsi, François Bonneau (PS, Centre) craint une dégradation des recettes des TER et souligne les manques de l'offre privée face à l'offre publique au niveau de la politique d'arrêt comme de l'amplitude des services. Alain Rousset et Bruno Retaillau (LR, Pays de la Loire) rappellent qu'ils étaient en faveur d'une distance minimale de 200km entre les arrêts. Ce dernier craint une déstabilisation de l'offre de service public et affirme sa volonté de conserver et de renforcer le maillage. Ces déclarations restent prudentes et n'expriment pas une opposition frontale à la nouvelle loi. Les critiques principales viennent en effet du parti écologiste et d'autres partis anti-libéralisation.

2° Les écologistes en tête des frondeurs

Europe Ecologie les Verts est la principale force politique à rejeter la loi Macron. L'analyse des réponses des candidats révèle quelques éléments de langage récurrents, ce qu'on ne trouve pas dans les autres partis. La concentration des attaques sur les lignes rentables est soulignée par quatre d'entre eux. Trois évoquent une concurrence déloyale voire « sauvage et frontale ». La saisie de l'ARAFER revient beaucoup, y compris en cas d'offre non accessible aux personnes à mobilité réduite. Ils insistent également sur la nécessité de modifier la stratégie marketing mais de ne pas réduire l'offre.

Parmi ceux qui poussent la critique plus loin, René Louail (EELV, Bretagne) affirme que cette offre ne « répond pas à une demande sociale », que c'est « une réponse par le bas » alors que le train est une « réponse par le haut ». C'est la question des tarifs de la SNCF qui est alors posée. Sophie Bringuy (EELV, Pays de la Loire) souligne également que cette offre met en péril la modernisation des trains Intercités.

La position de Damien Lempereur (DLF, Occitanie) est d'autant plus intéressante qu'elle est en contradiction avec l'autre candidate du même parti ayant répondu au questionnaire. Il appelle en effet à « stopper cette libéralisation effrénée » et affirme que si « le modèle

économique de la SNCF est déficitaire [...] l'Etat et les pouvoirs locaux doivent assurer un réseau ferroviaire participant à l'équité des territoires ». L'opposition la plus virulente est à mettre sur le compte de Guillaume Perchet (LO, Nouvelle-Aquitaine) qui, en plus de souligner les lacunes au niveau de la sécurité, de la pollution et du temps perdu, brandit la menace d'un mode de transport qui deviendrait « la norme pour les classes populaires comme dans les pays émergents ».

On le voit, à l'exception de cette dernière mention, les attaques restent dans l'ensemble étonnamment mesurées. L'unique mention à l'équité des territoires a de quoi surprendre. Les réponses peuvent également révéler une relative indifférence voire une certaine méconnaissance de ce dossier. Le « clivage » politique ne se situe donc pas entre droite et gauche mais bien, au sein même de la gauche, entre la branche socialiste et le reste de la gauche, écologistes en tête. Ce clivage pose aujourd'hui des défis qui peuvent apparaître insolubles dans les majorités de certaines régions. On le retrouve de façon plus atténuée sur la question de l'ouverture à la concurrence.

III L'ouverture à la concurrence : horizon attendu ou menaçant ?

Suite à l'accord du 28 avril 2016 entre le Parlement Européen et les Etats membres, on sait que les Régions pourront faire appel à la concurrence dès 2019 sous la forme de concession. Les appels d'offres ne deviendront obligatoires qu'en 2023. L'avènement de l'ouverture à la concurrence est donc imminent et beaucoup de candidats ont une posture résignée, la qualifiant « d'inéluctable ».

Ici encore, certaines positions manquent de clarté bien que des « lignes politiques » se dégagent. Des candidats des deux bords omettent tout simplement la réponse à cette question, alors que d'autres la contournent de façon plus ou moins habile.

Position vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence	EELV	LR	PS	Autre	Total
Enthousiastes		6	1	1	8
Prudents		1	6	2	9
Réticents	9			5	14
Pas de réponse	1	2	2		5
Total	10	9	9	8	36

1° Un soutien timide des socialistes, enthousiaste des républicains

Comme pour la concurrence des cars Macrons, on retrouve un isolement des socialistes du reste de la gauche. On note également un discours bien plus emprunté de la part de ces derniers qui émettent des réserves alors que les candidats républicains se montrent bien plus enthousiastes.

Les propos de Bruno Retailleau illustrent bien cet enthousiasme : « il faut y aller car il en va de la modernité et de la compétitivité de notre réseau régional ». Comme d'autres, il évoque une réduction des coûts de 20%. Pour lui, les principales oppositions à l'ouverture à la concurrence sont de l'ordre de « résistances idéologiques ». D'autres candidats parlent de « tabou » ou de « suspicion ». Dominique Reynié concède qu'il faudra « se servir » de la concurrence mais se montre plus prudent. Il redoute l'impréparation du monde ferroviaire en France et des coûts sociaux importants. Sa position reste minoritaire au sein de son parti selon un schéma inverse à ce que l'on observe du côté socialiste.

Elle est en effet la « norme » chez la majorité des candidats socialistes. On peut prendre l'exemple de Christophe Castaner (PS, Paca) qui se dit prêt à l'expérimenter mais souligne

que de nombreuses questions doivent d'abord être traitées : « la concurrence est un aiguillon, pas une potion magique ». Deux se disent favorables à celle-ci comme une possibilité mais non comme une obligation. Trois autres se contentent de prendre acte de cet horizon qu'ils jugent n'être « pas d'actualité ». Enfin, Jean-Pierre Masseret (PS, Grand Est) déclare qu'il ne souhaite pas y avoir recours. Sans remettre en cause le principe général, il insiste sur la nécessaire adaptation de la SNCF. Alain Rousset, malgré une tournure négative, est le seul candidat socialiste à défendre cette perspective : il déclare n'y être « pas hostile ». Il en espère une évolution « du modèle économique ferroviaire » et un moyen d'organiser la « transparence financière ». Le manque de préparation est mentionné par beaucoup de candidats, défavorables comme favorables à l'ouverture à la concurrence. Les points soulevés sont notamment ceux concernant le matériel, le personnel ou la maintenance.

Parmi les autres partis, Philippe Saurel (DVG, Occitanie) la déclare « inéluctable » et espère qu'elle permettra « d'optimiser les coûts ». Bertrand Deléon (PB, Bretagne) se projette lui pleinement dans cet horizon et imagine déjà deux lots, Bretagne Nord et Bretagne Sud.

Si l'ouverture à la concurrence reste un horizon que beaucoup de candidats abordent avec prudence, on constate que ces réserves ne soulèvent pas d'opposition franche entraînant sa remise en cause. Elle est finalement acceptée avec plus ou moins de résignation. Même si les candidats écologistes clament d'une même voix leur opposition, ils laissent le monopole de la critique virulente à des partis plus « marginaux ».

2° Ceux que l'ouverture à la concurrence rebute : entre résignations et indignations

Le discours des écologistes est bardé d'éléments de langage. L'attachement à « l'unicité du réseau ferroviaire » et une plus grande délégation des responsabilités au niveau régional de la SNCF sont repris mot pour mot par six d'entre eux. Transparaît à travers cette double position une opposition à la régionalisation du transport ferroviaire telle qu'elle s'est faite : le réseau perdrait sa cohérence historique avec la segmentation de la répartition entre trains express, rapide et omnibus. C'est bien un pilotage exclusif de l'Etat, à travers la SNCF, qui est réclamé ici. On a donc une reprise des arguments « historiques » des communistes : méfiance à l'égard de la régionalisation, attachement à l'unicité du réseau et opposition à l'ouverture à la concurrence (Barone, 2008). Ce rapprochement s'explique pour partie par la fusion de certaines listes comme c'est le cas dans quatre régions. Elle va toutefois au-delà de ce simple constat puisque cinq des six candidats employant les arguments précédemment cités n'appartiennent pas à une telle coalition.

Ces six candidats évoquent également les exemples de l'Allemagne et de la Suisse pour promouvoir la modernisation des infrastructures et des équipements. La libéralisation du secteur en Suisse a pourtant entraîné « un manque de coordination entre stratégies de développement de l'offre et planification de la construction et de l'entretien des infrastructures » (Nagrath *et al.*, 2008). Le recours à d'autres exemples d'ouverture à la concurrence sur cette question se retrouve dans de nombreuses réponses (15) démontrant une certaine acculturation du monde politique à ces enjeux. Parmi les opposants, l'exemple de la Grande-Bretagne est mobilisé par René Louail ou Daniel Romani (UPR, Paca). Celui du fret, est cité par Sébastien Jumel (FG, Normandie) et Carole Delga (PS, Occitanie). Plus surprenant, les candidats de Debout la France mobilisent, pour les dénoncer, les exemples des autoroutes et du haut débit.

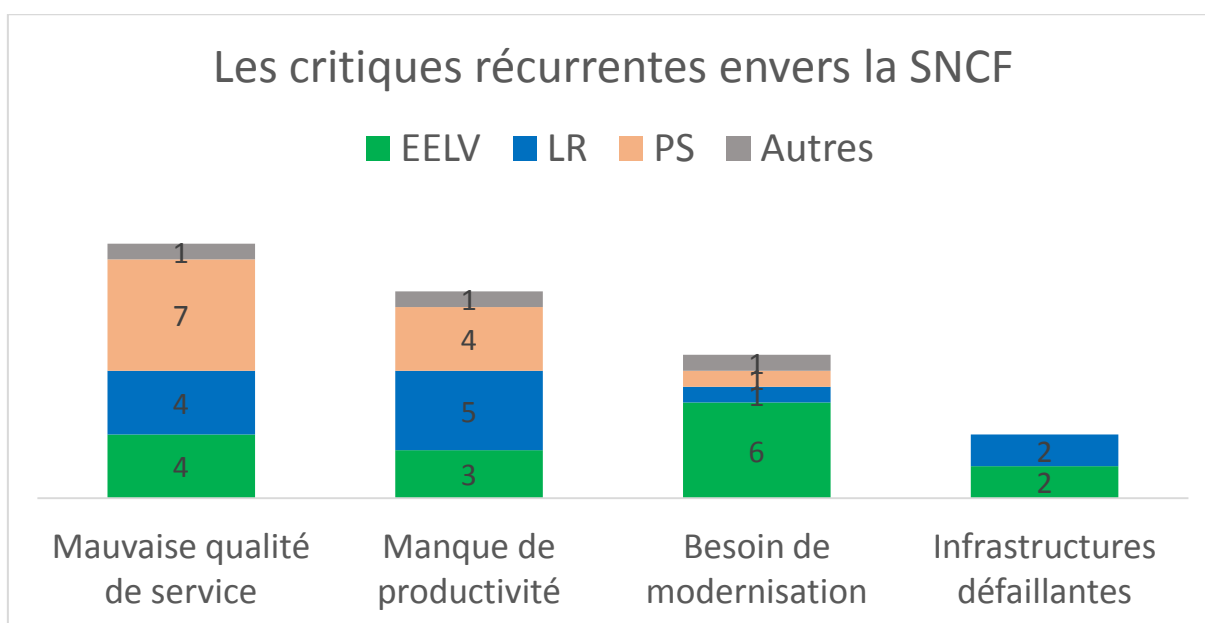
Une parade récurrente évoquée pour faire face à l'ouverture à la concurrence est la mise en place d'une régie régionale. Quatre candidats écologistes l'évoquent mais aussi Daniel Romani, Cécile Bayle de Jesse et Philippe Saurel. Le silence total des candidats républicains et socialistes sur cette question est surprenant. Contrairement aux écologistes, certains de ces partis plus modestes souhaitent « mettre fin au processus » comme Damien Lempereur,

revenir au principe de péréquation comme Cécile Bayle de Jesse, « préserver et conforter le statut public » du transport ferroviaire comme Sébastien Jumel ou déclarent le « refuser catégoriquement » comme Daniel Romani.

Le décalage entre l’opposition mesurée, la parole contrôlée des écologistes et celle plus virulente et libre des « petits » candidats révèle bien la résignation des premiers. Cet « apaisement » des débats ne fait apparaître les grands enjeux que de façon sous-jacente. La parole de ces candidats semble bien plus apte à critiquer les défaillances de l’opérateur national, thème plus consensuel.

IV A l’origine du manque de compétitivité de la SNCF

La question 3 du questionnaire TDIE permettait aux candidats d’identifier les leviers dont disposent la SNCF afin de gagner en productivité. La question 9, à travers la problématique de l’ouverture à la concurrence les incitait également à évoquer les lacunes de l’opérateur national en matière de compétitivité, tout du moins de pointer certains aspects que l’ouverture à la concurrence permettrait d’améliorer. En croisant les arguments utilisés dans les réponses à ces deux questions il est alors possible de reconstruire la vision qu’ont les candidats de la compétitivité de la SNCF, tout du moins celle qu’ils jugent utile de relayer auprès de leurs électeurs respectifs.



1° Une qualité de service unanimement dénoncée

Ils sont seize candidats à explicitement dénoncer l’insuffisance de la qualité de service de l’opérateur national. Ce terme recouvre les mentions aux « retards », au « manque de fiabilité », au « manque de ponctualité », aux « défaillances répétées » ou autres « aléas » liés à l’exploitation quotidienne du transport de voyageurs. On note l’unanimité de cette dénonciation que l’on retrouve dans tous les principaux partis ayant répondu au questionnaire.

Beaucoup de candidats (15) soulignent également les problèmes de productivité que connaît la SNCF. Il est vrai que la question 3 les y incitait. Cette lacune est mise en lumière par la comparaison avec l’étranger. C’est notamment le cas de l’Allemagne, de la Suisse mais aussi de la Suède et des Pays-Bas cités par Alain Rousset (PS, Nouvelle-Aquitaine), Dominique Reynié et Christian Estrosi (LR, Paca). Ce constat est également présent chez tous les partis bien que les écologistes soient un peu en retrait. Chez ces derniers revient en

revanche fréquemment la question de la « modernisation » de la SNCF. La question des infrastructures est une préoccupation omise par les socialistes.

Qualité de service, productivité, modernisation et infrastructures sont donc les quatre vocables récurrents pour évoquer le manque de compétitivité de la SNCF. Les nuances entre les partis semblent plus le fait d'un vocabulaire de prédilection que de vrais clivages politiques. On note que ces quatre entrées restent assez englobantes et qu'elles peuvent recouvrir des réalités diverses. Difficile de parler de consensus tant il s'agit de vœux pieux partagés par les contribuables comme les usagers.

2° Un approfondissement trop hiératique

Les dernières occurrences qu'il nous reste à analyser sont donc des mentions isolées. Elles se répartissent entre une extrême précision et une approximation récurrente, surtout quand il s'agit de la question du personnel.

Cette dernière question est souvent abordée sous la forme de l'euphémisme. François Bonneau déclare que c'est par son « fonctionnement » que la SNCF « affirmera sa capacité à conserver toute sa place dans le transport ferroviaire ». Cécile Bayle de Jesse dénonce elle des « rigidités internes ». Alain Louail affirme qu'une révision « des statuts, des missions et des objectifs est nécessaire ». Ce sont finalement les candidats socialistes sortants, et donc déjà directement confrontés à ces questions, qui ciblent plus précisément certains leviers liés à : « l'acheminement du personnel » ou aux « régimes de retraite ». Il est étonnant de voir les candidats des Républicains passer sous silence ces questions-là. On peut y voir une posture politique hyper-prudente mais aussi une des conséquences de leur volonté de nationaliser le débat sur des questions autres que le transport.

Les candidats PS évoquent également la « lutte anti-fraude », « la relation à l'utilisateur » ou « l'opacité financière » alors que Sébastien Jumel souligne les problèmes de « composition des rames ». Les occurrences isolées du côté des Républicains concernent elles la sécurité et le confort. La faiblesse numérique de ces analyses plus ciblées peut surprendre. Elle témoigne peut-être d'un manque d'appropriation de ces dossiers par des candidats « parachutés » à l'échelon régional.

Conclusion

Face à des réponses inégales, partielles et parfois brouillonnes, c'est bien l'approche qualitative qui se révèle riche d'enseignements en ce qui concerne les perceptions de la classe politique sur la question de la compétitivité de la SNCF. Il est alors possible de dégager certains enseignements des réponses aux questionnaires TDIE :

1 : Le manque de compétitivité de la SNCF est unanimement dénoncé mais le diagnostic reste superficiel. Dénoncer les insuffisances des services de la SNCF apparaît tellement consensuel que ce constat n'est pas très significatif. Les arguments mobilisés sont souvent très larges (qualité de service, productivité, modernisation) et ceux qui poussent plus loin le diagnostic ne sont pas assez nombreux pour en tirer des conclusions solides.

2 : La concurrence est vue comme remède au manque de compétitivité à droite comme à gauche. Le fait qu'une large majorité des candidats républicains et socialistes soient favorables aux deux processus d'ouverture à la concurrence, modale comme interne au système ferroviaire, peut s'interpréter comme une remise en question de la compétitivité de l'opérateur national. Les candidats en attendent une adaptation forcée dans un cadre plus concurrentiel.

3 : Le consensus politique s'étiole mais reste prégnant. Si l'argumentation diffère, la position reste souvent la même entre les deux partis. C'est au sein même de la gauche que le

clivage existe. Désormais, les positions écologistes et communistes se rejoignent pour dénoncer l'évolution vers une libéralisation du secteur et la dégradation du service public. Ce rapprochement se heurte en revanche à leur opposition quant à la question des lignes LGV.

4 : Le transport collectif reste un non-enjeu électoral au niveau régional. On peut faire ce constat à partir du faible nombre de positions fortes dans ce débat où les logiques du contournement et de la prudence l'emportent le plus souvent. La quasi-absence de retour des questionnaires de la part d'un parti comme le Front National dont le poids électoral s'est révélé considérable confirme cette hypothèse. Cela contraste avec la part primordiale qu'il occupe dans les budgets régionaux et dans la légitimation de cet échelon de gouvernance.

Bibliographie

Barone (Sylvain), 2008, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse de Sciences de l'Homme et Société, Université Montpellier I, sous la direction d'Emmanuel Négrier, 754p.

CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), 2016, *Chiffres clés du transport édition 2016*, Repères, 23p.

Epaulard (Anne), 2006, « L'ouverture à la concurrence des lignes d'autocar », *Cahiers Français*, n°391, p. 85-90.

Faure (Alain), 2007, « Doctrine ferroviaire et différenciation régionale : la décentralisation en chantier », in Ollivier-Trigalo (Marianne), *Six régions à l'épreuve des politiques de transport : décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale*, Synthèse INRETS, n°55, p. 55-70.

Merkel (Nora), 2015, « L'impact de la libéralisation du marché de l'autocar longue distance sur le transport ferroviaire : expériences allemandes », *Transports Urbains*, n°127, p. 3-7.

Nagrath (Stéphane), Csikos (Patrick), Buchli (Felix), Rieder (Markus), 2008, « Les impacts de la régionalisation et de la libéralisation sur la durabilité du secteur ferroviaire en Suisse », *Flux*, n° 72, p. 49-64.

Zembri (Pierre), 2016, « Un état de l'offre d'autocars au début de l'année 2016 : un soupçon de surcapacité ? », *Transports Urbains*, n°127, p. 16-21.