

Avenir du rail : les orientations du gouvernement vont dans le bon sens mais suscitent de nombreuses interrogations

Lors de ses annonces relatives à l'avenir du rail, le Premier ministre a repris plusieurs suggestions de la FNAUT. Mais ses bonnes intentions restent à confirmer ou à compléter.

L'apurement de la dette ferroviaire

Un apurement significatif de la dette par l'Etat amorcera un cercle vertueux : baisse des péages ; renforcement de l'offre, de la fréquentation du train et des recettes ; accélération des investissements. Mais cet apurement doit intervenir bien avant la fin du quinquennat et sans conditions sur les efforts de la SNCF car la dette, dont l'Etat est largement responsable, pénalise lourdement le système ferroviaire.

L'amélioration des services ferroviaires

La FNAUT approuve la décision du gouvernement d'imposer à la SNCF l'élaboration d'un plan stratégique visant une amélioration drastique de la qualité de ses services et une réduction de leurs coûts de production. L'Etat doit exiger un recentrage de la SNCF sur ses activités ferroviaires, la non-concurrence entre ses offres ferroviaires et routières, et le maintien des dessertes TGV et Intercités des villes moyennes.

L'avenir des « petites lignes »

Alors que le rapport Spinetta préconisait la suppression massive des lignes peu fréquentées, le Premier ministre veut au contraire confier leur avenir aux Régions pour un examen de leur pertinence au cas par cas. Mais il ne propose pas de moyens financiers nouveaux permettant de rénover les infrastructures. L'Etat ne doit pas se contenter d'un engagement financier dans la rénovation du seul réseau ferré principal, il doit participer à la sauvegarde des lignes régionales et interrégionales menacées de disparition. Les Contrats de Plan Etat-Régions doivent être revus, sinon le report des fermetures ne sera qu'un sursis.

L'introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires

L'introduction de la concurrence, sous forme de délégation de service public, pour l'exploitation des trains TER est réclamée par la FNAUT depuis 25 ans. Elle contribuera à la sauvegarde des services régionaux en entraînant une réduction de leurs coûts et une amélioration des services; l'exemple allemand le démontre, les usagers, les contribuables et même les cheminots, dont l'emploi se développera, ont tout à y gagner.

La FNAUT regrette par contre que la libéralisation des services à longue distance, prévue uniquement en accès libre (« open access »), soit envisagée dans un cadre insuffisamment régulé.

La gouvernance du système ferroviaire

La FNAUT s'interroge sur la perspective d'une intégration plus poussée du groupe SNCF : l'indépendance de SNCF Réseau doit être garantie. Elle regrette que le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau n'ait pas été décidé, et que rien n'ait été dit sur les filiales fret de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

La FNAUT attend aujourd'hui du gouvernement :

- *qu'il mette en place un financement pérenne des infrastructures ferroviaires ;*
- *qu'il corrige les conditions inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, voyageurs et fret, qui expliquent largement la perte d'attractivité du train et son manque de rentabilité.*

Contacts presse

Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09

Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89

Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31