

Face à la crise du transport ferroviaire, ne pas se tromper de cible

Dernièrement, six organisations liées au transport (FNAUT, FNTV, GART, Régions de France, TDIE, UTP) avec quelques élus interpellent et font des propositions aux candidats à la présidentielle.

Si nous partageons la demande de sanctuarisation des financements publics et de baisse de la TVA à 5,5% sur le transport ferroviaire, nous nous opposons à la demande d'expérimentation de la concurrence dans les trains régionaux (TER) avant la date de 2026 (décidée en conseil des ministres des transports européens) et autres propositions néo-libérales comme la remise en cause du droit de grève.

Le principal problème est l'endettement du système ferroviaire qui s'élève à 53 milliards (dont 45 milliards pour SNCF-Réseau) générant 1,5 milliards de frais financiers par an. Cette dette est celle de l'Etat qui a contraint la SNCF à emprunter sur les marchés financiers pour le tout TGV. Cette politique, adossée au désengagement financier de l'Etat, a pénalisé pendant des années les investissements sur le réseau classique vieillissant source d'incidents répétitifs et de retards pour les usagers.

Les infrastructures ferroviaires doivent être du ressort de l'État (comme le réseau routier) et ne doivent pas être prises en compte dans le prix du billet. Nous exigeons la transparence sur le coût véritable du kilomètre train. L'Etat doit assumer son rôle de stratège et contraindre la SNCF à utiliser l'argent public dans le développement du Service Public Ferroviaire SNCF sur le territoire français et pas en investissant dans le tout routier (car Macron, co-voiturage, filières routières FRET...) ou en rachetant des entreprises dans le monde entier, tout cela au détriment de l'investissement public.

Avec la politique d'austérité qui pèse sur les régions, que fera la concurrence privée de mieux dans un système dégradé à part prendre quelques marchés rentables dans certaines régions avec l'argent public et récupérer du matériel ferroviaire payé par le contribuable. Quant aux lignes qualifiées de « secondaires », il n'y a aucune garantie pour l'avenir. Déjà on voit sur le territoire les conséquences avec des lignes fermées faute d'entretien et remplacées par des bus de substitution pour faire la liaison (Ex : Clermont/Saint-Etienne).

Ceux qui prônent l'ouverture à la concurrence ont la mémoire courte ! Au sein du transport ferroviaire même, la libéralisation du transport de marchandises, il y a une dizaine d'années, s'est traduite par un effondrement de la part modale du chemin de fer par rapport à la route ! Et l'appel d'offre lancé par l'État l'an dernier pour la reprise des trains de nuit qu'il a sacrifiés n'a reçu *aucune* réponse... Comment peut-on croire dès lors que l'ouverture à la concurrence pour le transport ferroviaire de voyageurs serait favorable à ceux-ci ?

Enfin, ce n'est pas en opposant les usagers aux cheminots que l'on défendra le rail, mais bel et bien en faisant converger leurs intérêts et leurs luttes. Concernant les mouvements de grèves, la SNCF a même avoué que cela ne représente qu'une minorité des causes de suppressions de trains. On voit bien ici que ce sont les orientations prises par la direction de la SNCF encouragées par le gouvernement qui fragilisent l'entreprise publique et non les cheminots qui semblent être ici des boucs émissaires faciles.

Ce n'est pas en cassant le thermomètre que l'on fait baisser la température ! Rappelons que les grandes grèves de 1995 permirent le développement des circulations régionales et interrégionales et la mise en échec du contrat de plan qui prévoyait la fermeture d'un tiers du réseau ferré national de 1995 à 2000 ! Les grèves constituent l'un des symptômes d'un système ferroviaire déficient mais elles n'en sont nullement la cause.

Nous revendiquons un service public ferroviaire au service de tous les citoyens de notre pays, selon les principes d'égalité accès à ce service et de continuité du territoire.