

# Un service public pour un système ferroviaire performant



le 9 décembre 2011

**Les 30 000 kms de lignes ferroviaires qui irriguent la France  
représentent un formidable atout pour l'aménagement du territoire,  
la promotion d'une politique industrielle et de l'emploi au service du développement humain durable.  
Pourtant notre système ferroviaire est de plus en plus attaqué au nom de la concurrence  
et des bienfaits qu'elle est censée apporter,  
alors qu'en réalité il est livré aux appétits des marchés financiers.**

**La finalité du système ferroviaire ne doit pas être la concurrence, ni l'émergence de nouveaux opérateurs.  
Son objectif doit être de répondre aux besoins grandissant des usagers d'un transport de  
qualité, fiable, ponctuel et cela en toute sécurité !**

**Les élus communistes et républicains confrontés chaque jour aux obstacles dressés  
par cette libéralisation ont décidé de verser un ensemble de propositions au débat  
afin de réformer en profondeur le système ferroviaire, son organisation et ses financements.**

## **Seule une politique publique des transports permettra de relever le défi de la mobilité durable**

Selon le Gouvernement, la concurrence est ouverte ou le sera de manière inéluctable sur tous les secteurs du ferroviaire... Pour autant la législation française est actuellement conforme à la législation européenne et la France s'en tient strictement aux ouvertures décidées par Bruxelles. Il n'y a donc pas, à cet égard d'impératif en matière d'ouverture à la concurrence que ce soit pour les TER, les TET ou les TGV... Si le Gouvernement décide de poursuivre sa démarche libérale, il s'agira bien d'un choix politique, qu'il doit assumer pleinement.

**Et il n'y pas lieu d'anticiper la libéralisation, bien au contraire, il faut la combattre. C'est le sens du positionnement des élus de notre association partout où ils siègent jusqu'au Parlement Européen.**

Malgré l'ouverture du secteur du FRET en 2007 et l'arrivée de nouveaux opérateurs présentée comme la solution au déclin, le transport ferroviaire de marchandises a, en 2010, continué de baisser très fortement (- 6,3% de tonnes/kilomètres après - 20,5% en 2009). Cependant les entreprises concurrentes de la SNCF accroissent de 6 points en T/km leur part du transport pour atteindre 21%, en pratiquant un dumping social effréné et en rognant sur la sécurité.

Comment expliquer qu'à ce jour et malgré nos multiples demandes, aucune évaluation des politiques publiques européennes d'ouverture à la concurrence des transports de fret comme de voyageurs n'ait été réalisée.

Si nous demandons la mise en place d'un **Pôle Public National des Transports**, ce n'est pas du dogmatisme mais une nécessité : le privé recherche avant tout, dans le transport comme ailleurs, le profit. Dès lors, pour lui, la réponse aux besoins des populations ou des entreprises, la solidarité entre les territoires ainsi que les enjeux du développement durable ne sont pas des priorités, alors même qu'il s'agit des enjeux auxquels doit répondre une politique des transports.

## **Réorganiser le système ferroviaire :**

Depuis la loi du 13 février 1997, portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France, l'instabilité s'est installée et le système ferroviaire français n'a cessé de se complexifier. Motivée pour des raisons principalement financières (désendettement de la SNCF sans accroissement de la dette de l'Etat à la différence du cas allemand), cette réforme a mis en œuvre une séparation structurelle de système ferroviaire allant plus loin que la séparation comptable entre infrastructure et exploitation imposée par la directive européenne de 1991.

**Cette organisation est aujourd'hui remise en question car manifestement inefficace. Si on ne peut qu'approuver la perspective d'une unification, elle ne doit pas être un nouveau prétexte pour casser encore un peu plus le service public et dégrader la situation des personnels.**

## Voici nos propositions :

- **Redonner à l'Etat son rôle central sur les questions « régaliennes » du système ferroviaire à travers la création d'une « Direction Réseau Ferroviaire »** au sein de la Direction Générale des Infrastructures Terrestres et Maritimes. S'appuyant sur l'expertise développée dans RFF, elle serait compétente pour :

- Le développement du réseau ferré national par la création d'infrastructures nouvelles et la régénération de celles existantes dans le cadre d'une politique multimodale et en concertation avec les régions concernées.

- La détermination du niveau des péages (instruction et décision), en accord avec le Gestionnaire d'Infrastructure et l'Association des Régions de France (ARF). En cas de blocage, il pourrait être fait appel à l'arbitrage de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

Elle mettrait également en place et contrôlerait le dispositif de répartition des capacités en concertation avec le Gestionnaire d'Infrastructures, les Autorités Organisatrices de Transports et les opérateurs.

Nous proposons également **d'unifier le Gestionnaire d'Infrastructure à l'intérieur de la SNCF**, en maintenant le statut SNCF. Les personnels de RFF concernés par cette opération pourraient faire le choix d'en bénéficier.



## La sécurité : une question essentielle

Le nombre d'incidents observés sur le réseau depuis quelques années est en hausse. Il faut revoir le dispositif. C'est pourquoi nous souhaitons que les responsabilités d'assemblage et de mise en œuvre des politiques de sûreté attribuées à la SNCF soient confortées et renforcées. **Elle doit retrouver son rôle d'architecte du système de la sécurité ferroviaire.**

**L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire** devra également avoir une place majeure. Ses compétences et ses moyens d'expertise devront être renforcés et ses décisions s'imposer.



## Un besoin urgent de financements publics

**Une réorganisation, aussi pertinente soit-elle, ne pourra être efficace que si la question du désendettement et du financement de notre système ferroviaire trouve une réponse concrète et réaliste.**

Compte tenu de son rôle stratégique et des investissements en jeu, le système ferroviaire ne peut s'autofinancer et nécessite par conséquent un soutien financier important.

Pourtant et malgré l'affichage « Grenelle », l'Etat se désengage du financement de RFF, dont les recettes sont certes passées d'un peu moins de 5MM€ en 2005 à environ 5,7MM€ en 2010. Mais cette très légère et insuffisante augmentation est liée à l'augmentation des péages. Les concours de l'Etat qui représentaient 55% des recettes de RFF en 2005... ne représentent aujourd'hui que 38%.

Vouloir résoudre cette situation en faisant croire à des leviers tels que la « maximisation des revenus commerciaux » ou à une « adaptation des ambitions aux moyens » est au mieux utopique au pire malhonnête. **Quant aux Partenariats Publics Privés (PPP), ils s'avèrent au final plus coûteux pour le contribuable et les usagers.**

**Un aménagement équilibré du territoire nécessite de se couper de la notion de rentabilité.**

## Voici nos propositions :

- **L'endettement du système ferroviaire n'est pas inéluctable.**

L'Allemagne en son temps a fait un autre choix avec un désendettement total et un maintien du lien entre le gestionnaire d'infrastructures et l'exploitant. On ne peut se résigner à constater chaque année qu'il manque 1 milliard d'€ au budget de RFF, somme égale aux seuls intérêts annuels de la dette. Il est temps de corriger cette situation si on veut redonner au ferroviaire public des marges de manœuvre.

- **Trouver des financements nouveaux et déconnectés de l'emprise des marchés financiers.**

Les parlementaires communistes et républicains et citoyens ont notamment déposé 2 propositions de loi qui peuvent être des premiers éléments de réponse :

- L'une à l'Assemblée Nationale, afin de créer un **livret d'épargne de développement durable**, sur le modèle du livret A, pour financer les projets d'infrastructures de transports.
- L'autre, au Sénat, dont l'objet est de **nationaliser les sociétés concessionnaires des autoroutes** et d'affirmer le principe selon lequel les dividendes devront être affectés à l'AFITF.



## Fret ferroviaire et avenir de la filière ferroviaire 2 enjeux majeurs

Sans modification profonde de la stratégie concernant le Fret ferroviaire, la part des marchandises transportées par le rail risque d'être sous peu réduite à néant. Il faut changer de logique. L'abandon du « wagon isolé » a été une erreur. Celui-ci doit être reconnu d'intérêt général. **Cette reconnaissance évoquée par le Grenelle de l'Environnement permettrait une intervention de la puissance publique adaptée.**

Enfin faute de financements suffisants et adaptés les autorités organisatrices qui font appel au ferroviaire (métro, trains régionaux, trains inter-cités – TET-) se trouvent de plus en plus dans l'incapacité d'acquérir les matériels roulants dont elles ont besoin. Si elle perdurait, cette situation porterait un coup fatal à la filière ferroviaire alors que notre pays dispose d'un savoir faire exceptionnel et reconnu. **Une nouvelle organisation de la filière est nécessaire** en France et en Europe privilégiant les coopérations mutuellement avantageuses entre les différents acteurs et pays, pour produire au meilleur coût les matériels ferroviaires dont l'espace européen a besoin et renforcer notre capacité exportatrice à l'échelle mondiale.



## **Assurer l'avenir du TER et améliorer la mobilité sur l'ensemble des territoires**

Depuis 2002, date de la généralisation de la décentralisation du transport de voyageur régional, **le rôle central des Régions dans le sauvetage des TER est unanimement reconnu** et leur a même assuré un nouveau dynamisme : amélioration du confort des trains par l'achat de nouveaux matériels roulants, développement de l'offre, amélioration de la qualité, tarifications attractives, concertations avec les usagers et les associations...

Ces choix ont eu un impact très positif, en terme de fréquentation mais aussi au plan économique pour l'industrie ferroviaire et ses sous-traitants avec les achats massifs de matériels roulants, pour le secteur du BTP avec les travaux de modernisations de gares. Ils ont aussi permis de conforter de nombreux emplois dans ces différents secteurs.

**La priorité donnée au ferroviaire dans le cadre du service public a été rendue possible par les choix volontaristes des conseils régionaux et par les dispositifs existants** : loi SRU, dotations de l'Etat aux régions à l'origine indexées sur le coût du ferroviaire, possibilités pour les régions de lever l'impôt pour financer leurs priorités... et par un opérateur unique se mettant au service de ces ambitions : la SNCF

**Mais le contexte a changé et les conseils régionaux dont le transport régional de voyageurs est, de par la loi, une de leurs principales compétences, sont délibérément asphyxiés.** C'est la seule collectivité qui ne peut plus lever de fiscalité directe !

Les régions subissent également les coûts financiers des décisions prises par l'Etat et la SNCF et qui leurs sont facturés unilatéralement (réforme des retraites des cheminots, création de nouvelles structures EPSF, ARAF, Gares et Connexions...) sans parler des sollicitations multiples pour financer ce qui relève normalement des responsabilités de la SNCF et de RFF.

**Les régions doivent devenir des Autorités Organisatrices de Transport de plein exercice en disposant des moyens institutionnels et financiers nécessaires. Le ferroviaire a besoin de stabilité, de long terme, de cohérence et de coopération.**

### **Nous proposons de :**

- Créer des modalités de ressources propres, pérennes et dynamiques aux Conseils Régionaux. Cela suppose un réexamen global de la fiscalité et notamment la mise en place d'un versement transport régional pour que les régions puissent exercer pleinement leurs prérogatives en matière de transport régional de voyageurs.
- Créer les conditions d'une participation des Régions en amont de l'élaboration des décisions stratégiques touchant au système ferroviaire dont elles sont devenues un acteur majeur.
- Reconnaître aux Régions le rôle de coordinateur du transport de voyageurs sur leur territoire en cohérence avec les différentes Autorités Organisatrices.

**L'avenir du système ferroviaire et du service public sont porteurs d'enjeux trop importants pour les laisser aux mains des marchés financiers.  
Il s'agit d'un enjeu de société qui mérite un réel débat national.  
Les élus communistes et républicains appellent les citoyens à intervenir dans les choix à opérer en France et au niveau européen.  
Ils seront eux-même de toutes les initiatives visant à défendre et porter un service public ferroviaire pour une mobilité performante et durable.**

ANECR

10 rue Parmentier 93100 Montreuil.  
anecr@elunet.org