



Une concurrence régulée permettra de satisfaire les attentes des voyageurs

Jean Sivardière
et Jean Lenoir

Président et vice-président de la
Fédération nationale des associations
d'usagers des transports (Fnaut)

Présenté par le gouvernement comme une avancée décisive, le projet de loi réformant le système ferroviaire comporte des éléments favorables, mais il doit être sérieusement amendé et complété si on veut atteindre l'objectif affiché de pérennisation et de développement du transport ferroviaire.

Qu'attendent les usagers du train ? Essentiellement une offre fiable et diversifiée ainsi qu'une tarification modérée. Or la stratégie commerciale actuelle de la SNCF ne répond pas à leurs besoins. Elle souhaite devenir un grand groupe intermodal de transport et se désengage peu à peu du secteur ferroviaire national au bénéfice d'activités routières : iDBus pour les voyageurs, Geodis pour le fret. Dès qu'une activité ferroviaire n'est pas immédiatement rentable, la SNCF l'élague au lieu de chercher à la valoriser.

C'est ainsi qu'elle pousse les régions et l'Etat à transférer sur route les services Transport express régional (TER) ou Inter-cités les moins fréquentés, ce qui se traduit par des pertes importantes de clientèle, qu'elle commence à réduire l'offre TGV.

Cette stratégie d'entreprise a sa logique mais ne correspond pas à l'intérêt des voyageurs, des chargeurs, des territoires et de la planète : elle ignore ainsi tous les objectifs d'aménagement du territoire et de transition énergétique. Quant à la tarification du train, elle devient dissuasive pour de nombreux ménages. Mais la SNCF ne peut baisser ses tarifs, car ses coûts de production ne cessent d'augmenter, et l'absence de concurrence ne l'incite pas à les maîtriser.

La dégradation de la situation financière du rail et sa gouvernance peu efficace depuis la réforme incomplète de 1997 qui a créé Réseau ferré de France (RFF) ont amené le gouvernement, sous la pression des syndicats de cheminots, à concevoir une réforme inspirée du modèle allemand.

C'était oublier que le succès du rail en Allemagne n'est pas dû à sa structure institutionnelle, mais à son désendettement par l'Etat lors de la réforme de 1994, au bon état du réseau, à la stratégie offensive de la Deutsche Bahn et à l'introduction de la concurrence.

Le projet de réforme affirme certes le rôle que doit jouer l'Etat stratège : c'est en effet à l'Etat, et non à la SNCF comme cela a été trop souvent le cas, de définir la politique ferroviaire de notre pays. Cette bonne intention doit cependant être concrétisée à travers l'élaboration par le ministère des transports, puis l'adoption par le Parlement, d'un schéma national des services de transport ferroviaire, reflétant les besoins exprimés par les voyageurs et les chargeurs et cohérent avec les services régionaux, et d'un schéma national des infrastructures ferroviaires permettant la mise en œuvre du schéma des services.

Il ne faut pas confondre service public et entreprise publique monopolistique

Quant aux contrats de performance de RFF et de la SNCF, prévus par la loi, ils doivent traduire les orientations de l'Etat rappelées par le ministre : la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien mais aussi des axes structurants d'aménagement du territoire et du fret, systématiquement négligés depuis longtemps. La SNCF doit se recentrer sur ses activités ferroviaires.

Les différents financeurs du rail (régions, voyageurs, chargeurs) doivent avoir leur mot à dire et, outre l'Etat, être représentés explicitement dans les instances nationales et régionales de gouvernance : le projet de loi ne respecte pas la loi de démocratisation du secteur public votée le 26 juillet 1983.

Le projet de loi prévoit par ailleurs la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), reconnue indispensable depuis 2011. Ce GIU rassemblera tous les organismes intervenant sur les infrastructures ferroviaires : RFF qui est le donneur d'ordres, la DCF (direction des circulations

ferroviaires de la SNCF) et la branche Infra de la SNCF, qui réalise les travaux. La création du GIU est fondamentale, elle devrait faire disparaître une large part des conflits apparus entre SNCF et RFF depuis 1997, et permettre des économies importantes.

Mais l'autonomie du GIU prévue par le projet de loi est insuffisante, son renforcement est nécessaire pour que puisse se développer une culture de réseau bien circulé (le réseau est aujourd'hui globalement sous-utilisé) et rentabilisé au maximum. Cela implique parallèlement le renforcement des prérogatives et de l'indépendance du régulateur, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Enfin le projet de réforme fait l'impasse sur l'ouverture prochaine, imposée par la législation européenne, du trafic voyageurs à la concurrence. Or cette ouverture, si elle est anticipée, expérimentée et maîtrisée, peut améliorer les performances économiques du rail et la qualité du service rendu aux voyageurs sans nuire à l'opérateur historique, bien au contraire.

La concurrence n'est évidemment pas une concurrence sauvage menant à l'écrasement des lignes les moins rentables, mais une concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public (DSP), comme dans les transports urbains et départementaux. Il ne faut pas confondre service public et entreprise publique monopolistique. Bien loin de nuire au service public, la DSP à des entreprises privées ou à des entreprises locales d'économie mixte a permis, en particulier en Allemagne, une réduction des coûts d'exploitation donc des subventions publiques, une amélioration de l'offre et un accroissement de la clientèle. La Deutsche Bahn a conservé 80 % du marché régional, 500 km de lignes ont été rouverts depuis dix ans, et l'emploi cheminot a été développé.

Les parlementaires doivent amender le projet de loi : l'Etat et les régions doivent reprendre la maîtrise de la politique ferroviaire, la SNCF se concentrer sur ses activités ferroviaires pour mieux répondre aux besoins des voyageurs, des chargeurs et des territoires, et le gestionnaire de l'infrastructure favoriser une pleine utilisation du réseau financé par la collectivité. ■