

L'État, mauvais conducteur de trains

ER
20/06/16

La réforme ferroviaire de 2014 est bien partie, mais l'État - qui l'a pourtant voulue - ne cesse de la contourner. Résultat : le mur se rapproche. La SNCF circule toujours à bord d'un train fou.

Une réforme inaboutie et « une grande frustration », c'est en substance le bilan tiré hier devant la commission du développement durable de l'Assemblée nationale par les députés Bertrand Pancher (UDI, Meuse) et Gilles Savary (PS, Gironde). Ils partagent la même analyse : le retour de RFF au sein de la SNCF a permis près de 700 millions d'euros de gains de productivité. 52 000 cheminots ont été transférés en bon ordre de SNCF-Mobilités à SNCF-Réseau, et l'organisation du nouvel ensemble est plus performante et plus transparente.

L'État contourne la « règle d'or »

Mais si la SNCF a rempli sa part de contrat, ce n'est pas le cas de l'État qui pêche sur deux plans essentiels :

- Non seulement le décret sur la « règle d'or » qui plafonne l'endettement de la SNCF n'a toujours pas été publié mais l'État contourne déjà l'esprit de la loi. Il réintègre dans le bilan SNCF la faillite du montage financier de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, qu'elle ne devait pas prendre à sa charge. Il la contraint également à investir dans la liaison Paris gare de l'Est-Roissy Charles De Gaulle alors qu'elle n'en a pas les moyens. « À ce rythme, la dette de la SNCF, qui dépasse déjà 40 milliards, va continuer à augmenter de 3 milliards par an », prévient Bertrand Pancher. Sur ces 3 milliards, la moitié correspond aux frais financiers de la dette : la SNCF emprunte pour rembourser ses précédents emprunts...

- L'État, qui exige pourtant des gains de productivité, a obligé la SNCF à reconduire (et à étendre) un cadre social qui la handicape. La SNCF



■ Bertrand Pancher et Gilles Savary veulent accélérer l'ouverture des TER à la concurrence, afin que les Régions puissent « choisir leur opérateur et leur matériel ».

Photo Julio PELAEZ

49 En milliards d'euros, la dette de la SNCF au 30 juin 2016 : 40,8 milliards pour SCNF Réseau (+ 1,5 milliard depuis début 2016) et 8,2 milliards de dettes commerciales pour SNCF Mobilités (+ 500 millions depuis début 2016).

n'a pas eu de chance : ses finances ont été sacrifiées à la paix sociale, en pleines manifestations contre la Loi Travail. Et à l'approche des élections, elle est aujourd'hui obligée d'acheter des TGV dont elle n'a pas besoin, pour les faire rouler à la moitié de leur puissance, entre Bordeaux et Marseille.

Face à cette situation ubuesque, Gilles Savary et Bertrand Pancher font des propositions qu'ils jugent eux-mêmes « un peu tonitruantes ». Ils veulent notamment transformer SNCF-Mobilités en société anonyme à capitaux publics capable de décider elle-mé-

me des investissements qui lui conviennent. Ils réclament une ouverture accélérée à la concurrence pour que les Régions puissent choisir leur opérateur et leur matériel. Ils n'excluent pas, dans cette optique, de confier une partie du réseau secondaire aux Régions elles-mêmes.

Pour la création d'une « eurovignette »

Plus largement les deux députés se prononcent pour la mise en place d'un grand plan d'investissement ferroviaire sur 25 ans (comme en Allemagne) qui permettrait enfin de sortir du coup par coup soumis aux aléas politi-

ques et politiques. « Cela permettrait notamment de planifier l'aménagement de lignes à moyenne vitesse (250 km/h) car nous n'avons plus les moyens de financer le tout-TGV », estime Gilles Savary, qui ajoute : « Le Railjet en Europe centrale prouve qu'il y a de la place entre les TER et les TGV. Alstom trouverait là matière à vendre des trains qui correspondent aux demandes des usagers. »

Dernière demande enfin, et ce n'est pas la moindre : les deux députés réclament l'instauration d'une eurovignette (régionalisée) pour l'ensemble des automobilistes afin de financer les infrastructures de transport, privées de l'écotaxe.

Ils ne se font guère d'illusion : rien de tout cela ne sera fait avant la présidentielle. « On prend date », prévient Gilles Savary.

Patrick FLUCKIGER

Repères

> Financement public

- 10 milliards d'euros annuels dont plus de 2 milliards pour l'entretien et la remise à niveau du réseau. Selon Bertrand Pancher et Gilles Savary, il faudrait 3 milliards annuels sur ce poste.
- 4 milliards pour les régimes spéciaux de retraite.

> Réseau

- 30 000 km de lignes, dont 2080 à grande vitesse.
- 4000 km de lignes ralenties pour raisons de sécurité car l'infrastructure est dégradée.