

La réforme ferroviaire est-elle écologique ?

23 juin 2014 / [FNAUT](#))> Jean Sivardière (FNAUT)



L'exemple allemand montre qu'une libéralisation mesurée permet de mieux faire fonctionner les trains et développer le fret. Une condition : le bon état des infrastructures.

En quoi consiste le projet de réforme ferroviaire, très complexe, défendu par le gouvernement ?

1 - Le projet affirme que la politique ferroviaire, aujourd'hui aux mains de la SNCF, doit être

pilotée par l'Etat et les Régions. Mais il s'en tient là et ne prévoit pas de « *Schéma national des services de transport ferroviaire* », traduisant les besoins exprimés par les usagers du rail et cohérent avec les services régionaux, ni un « *Schéma national des infrastructures ferroviaires* » permettant la mise en œuvre du schéma des services.

2 - Le point clé du projet est la création d'un « *gestionnaire d'infrastructure unifié* » (GIU), qui rassemblera Réseau ferré de France (RFF), la branche Infra de la SNCF qui réalise les travaux, et la Direction des circulations ferroviaires, autre service de la SNCF qui répartit les créneaux horaires disponibles. Cette création, urgente, fait l'objet d'un consensus et permettra une gestion plus efficace et économe du réseau ferré.

3 - S'inspirant du modèle allemand, le projet rassemble le GIU et la SNCF au sein d'un même groupe. Le gouvernement s'attire ainsi toutes les critiques. La FNAUT (Fédération nationale des associations des usagers des transports), par exemple, estime que l'autonomie du GIU par rapport à la SNCF sera insuffisante. A l'inverse, la CGT et Sud Rail réclament le retour à une entreprise unique gérant à la fois l'infrastructure et les trafics.

4 - Enfin, le projet ne permet pas à d'autres exploitants que la SNCF d'utiliser le réseau (les trafics fret et voyageurs internationaux sont déjà libéralisés). Pour la FNAUT et bien d'autres, l'insuffisante autonomie du GIU entravera l'arrivée de la concurrence, imposée par l'Union européenne dès 2019 (au risque de déstabiliser la SNCF, qui n'y aura pas été préparée). Les opposants à la réforme, soutenus par le Front de gauche comme par le Front national, craignent à l'inverse que la réforme ne la facilite.

Quelle formule est la plus écologique ?

Quelle est la formule la plus écologique : une réunification complète de la SNCF et de RFF, ou une autonomie renforcée du GIU par rapport à la SNCF ? A l'évidence, un retour à la « *SNCF d'avant 1997* » ne garantirait pas une politique ferroviaire écologique, bien au contraire.

► Disposant d'un pouvoir renforcé, la SNCF accentuerait sa stratégie d'entreprise, qui consiste à réduire ses activités ferroviaires déficitaires (trains TER sur les lignes « *secondaires* », trains Intercités, certains services TGV, wagons isolés) au profit d'activités routières rentables (camion, autocar).

Cette stratégie, qui ignore le service public, l'aménagement du territoire et la transition énergétique, est dangereuse pour le réseau ferré, aujourd'hui sous-utilisé : une croissance des trafics, donc du produit des péages, est indispensable pour que le GIU puisse investir davantage dans la modernisation et l'extension du réseau.

► Un retour à la « *pensée unique ferroviaire* » serait aussi à craindre. La création de RFF a permis l'émergence d'une nouvelle expertise ferroviaire et d'idées novatrices : le cadencement des trains, l'entretien du réseau classique (négligé par la SNCF) grâce à la hausse des péages imposés au TGV, la desserte des ports, le soutien aux opérateurs ferroviaires de proximité (OPF) pour la distribution et la collecte capillaires du fret. Cet acquis, fondamental pour l'avenir du rail, doit être préservé.

L'exemple allemand, le contre-exemple anglais

Le système allemand est cité en exemple par les défenseurs d'une réunification SNCF-RFF : mais le succès du rail en Allemagne (le trafic de fret a augmenté de 50 % en dix ans alors qu'il s'est effondré en France) n'est pas dû à son mode de gouvernance, mais à son désendettement par l'Etat en 1994, au bon état du réseau, à la forte productivité des cheminots allemands, à la stratégie offensive de la Deutsche Bahn, enfin à l'introduction de la concurrence.

Inversement, le rail britannique est présenté comme l'exemple à ne pas suivre. Mais, en Grande-Bretagne, c'est l'infrastructure qui a été privatisée, et cette erreur grossière des conservateurs a été corrigée dès 2001 par les travaillistes qui ont beaucoup investi sur le réseau, aujourd'hui en bon état ; l'exploitation est basée sur un système complexe de franchises, les trafics voyageurs et fret se sont fortement développés.

Concurrence : danger ou aubaine ?

C'est sur la concurrence que se focalisent les opposants à la réforme. Pour y voir clair, il faut distinguer le secteur commercial - fret, TGV et liaisons internationales (pas d'obligations de service public, pas de subventions publiques) - ; et le secteur du service public, avec une autorité organisatrice (régions pour le TER, Etat pour les Intercités) qui définit les services et leur tarification, et les subventionne.

Dans le secteur commercial, analogue au transport aérien, l'arrivée de nouveaux exploitants peut présenter des avantages (introduction de nouveaux services ou d'une tarification plus attractive) et des risques (écrémage des relations les plus rentables).

La FNAUT n'y est pas favorable, sauf dans le cas où une relation n'est pas ou plus assurée par la SNCF : ainsi l'opérateur Thello, filiale de Transdev, exploite des trains de nuit France-Italie abandonnés par la SNCF et va exploiter des trains Marseille-Milan directs que la SNCF n'a jamais voulu créer.

Quant au fret, la libéralisation n'a pas mené à une catastrophe, elle a au contraire permis de stabiliser le volume du trafic, les opérateurs privés commençant à capter des trafics routiers. L'émergence des opérateurs de proximité est très prometteuse.

Dans le secteur du service public, le problème est différent. La SNCF pousse les régions à transférer des services TER sur route et, avec la complicité du ministère des Finances, à abandonner des services Intercités ou à les « *refiler* » aux Régions, qui n'ont ni la vocation, ni la compétence, ni les moyens financiers de les gérer.

La SNCF ne sait pas commercialiser ces trains (elle voudrait, par exemple, rendre la réservation obligatoire dans les trains Intercités, alors que ces trains peuvent concurrencer la voiture qui, elle, est utilisable sans contraintes), et ses coûts d'exploitation sont beaucoup trop élevés.

Une ouverture à la concurrence peut donc améliorer les performances économiques du rail et la qualité du service, et sauvegarder des lignes ou services menacés de disparition.



Il ne s'agit pas de concurrence sauvage entre exploitants ou de privatisation, mais de concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public (DSP), formule appliquée habituellement dans les transports urbains et départementaux. Il ne faut pas confondre service public et entreprise publique.

Bien loin de nuire au service public, la DSP à des entreprises privées ou à des entreprises locales d'économie mixte a permis, en Allemagne, une réduction des coûts d'exploitation et des subventions publiques, une amélioration de l'offre et un accroissement de la clientèle. La Deutsche Bahn a conservé 80 % du marché, 500 km de lignes ont été rouverts depuis dix ans et l'emploi cheminot a été développé.

Une réforme assurant une large autonomie du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à la SNCF est donc la plus favorable à l'aménagement du territoire et à l'environnement.

Mais deux problèmes de fond très liés, ignorés par le projet actuel, restent à résoudre : l'assainissement des conditions de concurrence entre le rail et les autres modes (automobile, camion et avion), et le financement du système ferroviaire par la fiscalité écologique comme l'ont fait avec succès, en particulier, l'Allemagne et la Suisse.

Source : Courriel à *Reporterre* de Jean Sivardière, président de la **FNAUT** (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)

Photos :

. Chapô : [France TV Info](#)

. Quai : [Metronews](#)

Ecouter par ailleurs : *[En quoi la réforme ferroviaire serait-elle anti-écologique ?](#)*

- Emplacement : [Accueil](#) > [Tribune](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/La-reforme-ferroviaire-est-elle>