TRANSPORTS

HERVÉ MAUREY

«Avenir du transport ferroviaire en France : Hervé MAUREY dénonce la situation inquiétante de la SNCF»

23/11/2016

Ce débat intervient dans un moment critique : le niveau de la dette ferroviaire atteint le montant record de 50 milliards d'euros ; les écarts de productivité par rapport aux concurrents étrangers sont de l'ordre de 20 à 30 % ; l'état du réseau, dont l'âge moyen atteint 33 ans (17 ans en Allemagne), constitue un risque en matière de sécurité et dégrade la qualité du service en imposant des ralentissements et des retards sur de nombreux tronçons. Enfin le ferroviaire doit faire face à la concurrence des autres modes de transports – le transport routier, avec le développement des bus et du covoiturage, ou le transport aérien.

« *Face à ces enjeux, le Gouvernement a clamé le retour de l'État-stratège. Dans les faits, il n'en est rien* » déplore le sénateur. Pour Hervé Maurey, le gouvernement fait preuve d'incohérence : quelques grèves et les tensions sociales dues à la loi El Khomri ont eu raison de la loi de 2014 qui devait donner lieu à une réforme sociale ambitieuse. « *Alors que la direction de la SNCF travaillait depuis des mois sur ce dossier, l'État lui a demandé de capituler enterrant toute perspective de voir l'entreprise devenir compétitive et compromettant la survie du groupe* ».

« *En l'absence de réforme sociale, la dérive des coûts, et donc celle de la dette, va continuer, et avec elles, la perte de compétitivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport* » prévient le sénateur. Cet immobilisme va de pair avec une position extrêmement frileuse au sujet de l'ouverture à la concurrence : « *le Gouvernement commence à peine à l'envisager. Mais attention à ne pas répéter les erreurs du passé ; nous nous souvenons tous combien la SNCF, insuffisamment préparée à l'ouverture à la concurrence, s'est effondrée dans le frêt face à ses concurrents* ».

« *La loi de 2014 avait créé plusieurs instruments pour contenir la dette, dont une règle d'or concernant les investissements de développement du réseau. L'État devait signer des contrats de performance avec la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, pour leur imposer des efforts de productivité et définir une trajectoire financière pluriannuelle* » rappelle Hervé Maurey. Plus de deux ans après, ces contrats ne sont toujours pas signés, « *le décret d'application de la règle d'or n'est toujours pas sorti et le Gouvernement nous propose déjà d'y déroger dans le cadre du Charles-de-Gaulle Express ! »* déplore le sénateur. Au final, « *le Premier minsitre ne propose aucune solution, et renvoie cette question au prochain Gouvernement !* ».

D'autres promesses n'ont pas été tenues souligne Hervé Maurey : « *on avait annoncé des économies d'échelle, permises par la réunion des services de gestion de l'infrastructure ; on observe au contraire une augmentation des charges d'exploitation de SNCF Réseau* ».

Pour Hervé Maurey, il faut réagir en préparant l'ouverture à la concurrence : « *cela passe par la réouverture de la négociation sociale pour permettre la compétitivité de l'entreprise* » ; en investissant fortement et dans la durée pour assurer la remise en état du réseau : « *cela passe par des moyens importants et peut être l'occasion de structurer une filière industrielle* ; en prenant les dernières mesures d'application de la loi de 2014 : « *en signant des contrats de performance et décret sur la règle d'or pour mettre fin à l'augmentation permanente de la dette* ».

« *C'est à ces trois conditions que notre système ferroviaire peut encore envisager d'avoir un avenir* » conclut le sénateur.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Contact presse : Frédérique HENRY / Camille LOUIS
01 42 34 21 18 / 01 42 34 30 58 - communication@uc.senat.fr
Internet : www.udi-uc-senat.fr
Twitter : @UC_Senat
Facebook : SenateursUDIUC