

Communiqué - 19 février 2018

Le rapport Spinetta : une vision défaitiste de l'avenir du rail

Très conformiste, le rapport Spinetta, est basé sur les préoccupations financières de l'Etat et les orientations déclinistes de la SNCF. Il ignore les conditions de concurrence entre modes de transport, le transport du quotidien et l'environnement hors zones denses, et les succès du rail à l'étranger.

Un rapport monomodal

Le rapport Spinetta ignore les conditions particulièrement inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, voyageurs et fret, qui expliquent largement la sous-utilisation du train et son manque de rentabilité : le trafic actuel ne reflète pas le trafic potentiel. Si ces conditions de concurrence étaient corrigées, 70 % des liaisons TGV (selon la SNCF) ne seraient pas déficitaires.

Des propositions à retenir

La FNAUT approuve cependant plusieurs propositions essentielles du rapport Spinetta :

- un apurement partiel de la dette ferroviaire, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux (baisse des péages ; renforcement de l'offre, de la fréquentation et des recettes ; accélération des investissements) ;
- la conversion de SNCF Mobilités en société anonyme, le pilotage de la modernisation du rail par SNCF Réseau, le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau, la réduction du rôle de l'EPIC SNCF de tête, la filialisation de Fret SNCF et la création d'une filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau ;
- l'introduction de la concurrence, sous forme de délégation de service public, pour l'exploitation des trains TER ; l'exemple allemand montre qu'usagers, contribuables et emploi des cheminots ont tout à y gagner.

Des propositions à revoir

- Le rapport reconnaît le rôle indispensable du train dans les zones denses, et - c'est une nouveauté - celui du TGV (le seuil des 3h de trajet au-delà duquel le TGV ne serait plus pertinent est cependant contestable).
- Il préconise une libéralisation dangereuse des services TGV (on note déjà des suppressions unilatérales sur des lignes importantes, inadmissibles selon la loi du 4 août 2014) sous la forme de l'accès libre (« open access »). Ces modalités doivent être revues afin de garantir une offre satisfaisante : la FNAUT propose une formule de franchises regroupant TGV et Intercités, associée à une dose limitée d'accès libre.

La FNAUT s'oppose à une contraction inéquitable du réseau ferré

- Le rapport préconise de supprimer les « petites lignes » peu fréquentées, sans même s'interroger sur la faiblesse de la clientèle alors que les routes parallèles sont souvent surchargées.
- Cette faiblesse résulte de celle de l'offre, de la dégradation des lignes, d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, supérieurs de 40 % à ceux qui sont observés en Allemagne.
- Le rapport ignore les innovations techniques et commerciales introduites par les opérateurs étrangers, qui expliquent la croissance du trafic ferroviaire, voyageurs et fret, observée dans tous les pays voisins.
- Il propose de confier la rénovation des petites lignes aux Régions, mais sans moyens financiers nouveaux.
- Depuis 1960, beaucoup de « petites lignes » ont été supprimées au détriment du maillage du réseau, donc des « transports du quotidien » des habitants des villes moyennes, sans rétablir la santé financière du rail.

La FNAUT attend du gouvernement qu'il rejette toute contraction du réseau ferré avant l'introduction de la concurrence et de nouvelles méthodes d'exploitation des « petites lignes », et qu'il soumette rapidement au Parlement le schéma des services de transport ferroviaire prévu par la loi du 4 août 2014.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31