

« Pour un grand Service Public Ferroviaire »

Voeu déposé par les groupes de la majorité municipale

Le gouvernement a décidé d'engager une réforme de la SNCF autour de quatre axes : la transformation de la SNCF en société anonyme, l'ouverture à la concurrence, la réorganisation de l'entreprise et la fin du recrutement au statut. Cette démarche s'inscrit dans le projet de loi « pour un nouveau pacte ferroviaire », qui vient d'être adopté en première lecture par l'Assemblée nationale malgré l'opposition de l'ensemble des groupes parlementaires de gauche.

Si chacun s'accorde à reconnaître la nécessité d'investir massivement dans l'entreprise publique ferroviaire pour améliorer les conditions de transport des usagers du service public sur l'ensemble du territoire, les objectifs et conséquences de cette réforme posent questions.

Transformer un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial, dont l'État est propriétaire, en Société Anonyme avec l'État actionnaire libre de vendre ses actions, ne relève évidemment pas de la même logique.

En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence, de nombreux exemples connus en Europe démontrent une dégradation importante des infrastructures faute d'investissements réalisés par les entreprises privées, une baisse de qualité des services, un recul de la sécurité et une augmentation des tarifs.

Alors que la promesse du Grenelle de l'environnement était d'augmenter la part du fret ferroviaire à 25% d'ici 2022, la concurrence déloyale du transport aérien et routier sur le fret ferroviaire s'est traduite par un abandon des trafics fret SNCF avec un report massif des transports vers le mode routier. Aujourd'hui, près de 90% des marchandises voyagent par la route alors que les transports sont responsables du tiers des émissions de CO2 de la France. Le développement du ferroutage, inscrit dans la loi, ne doit pas être compromis, bien au contraire.

De même, développer le transport par cars pour remplacer les « petites lignes » dites « non rentables » n'est ni une réponse aux besoins accrus de mobilité, ni une réponse à l'urgence écologique.

L'article 5 du règlement européen du 23 décembre 2016 a intégré dans le droit français des exceptions à l'ouverture à la concurrence « permettant à l'autorité compétente de décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport de chemin de fer ». L'ouverture à la concurrence n'était donc pas une obligation, d'autres choix étaient possibles pour répondre durablement aux enjeux qui se posent à la SNCF.

Quant au statut des cheminots, il n'est nullement responsable de l'endettement de l'entreprise. Cette dette est principalement liée aux investissements effectués dans les Lignes à Grande Vitesse vers Paris, au détriment des autres lignes, notamment lignes transversales et lignes du quotidien. Elle est la conséquence des décisions de l'État, et de ses dirigeants successifs, qui devra donc en assumer la charge, comme l'ont fait des pays comme l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique.

Élus de la Ville de Nantes, nous sommes attachés au maillage ferroviaire et au maintien du réseau des « petites lignes » régionales, en cohérence avec les orientations définies dans le PDU métropolitain. Nous sommes attachés au développement des transports collectifs et à la mise en oeuvre de politiques publiques fortes en faveur de la réduction des gaz à effet de serre et du développement de transports « propres ».

Le Conseil municipal de Nantes réuni en séance le 20 avril 2018 demande dès lors au gouvernement de garantir un grand service public ferroviaire, de qualité, au service des usagers, utile à l'aménagement du territoire et à la transition écologique.