



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

## **Allocution de Bruno GAZEAU au colloque Rail 2020**

### **LA FNAUT EST TRES INQUIETE**

Mesdames, Messieurs,

Merci d'avoir répondu nombreux, près de 300 personnes à notre invitation. Quand le bureau, sur ma proposition, a décidé de tenir ce colloque, nous avons des craintes réelles et sérieuses pour le devenir du ferroviaire et de l'entreprise historique, sur la dégradation régulière et continue de la situation faite aux usagers du train.

Neuf mois plus tard, ces craintes sont confirmées et accrues, au point que nous pensons, comme le dit notre communiqué de presse d'hier, qu'un risque d'effondrement du système ferroviaire existe.

Gilles Dansart, journaliste, parle lui de débacle ferroviaire.

Partageant inquiétude et analyse, nous avons conjointement organisé ce colloque pour alerter l'opinion et mettre les candidats à la présidentielle devant leurs responsabilités, devant cette réalité ferroviaire.

#### **1. La FNAUT n'est pas de ceux qui nient que des efforts soient faits**

- Les questions de sécurité – première préoccupation des usagers, ont fait l'objet, après l'accident de Breigny, d'une attention particulière, voulue par le ministre qui suit à échéances régulières le plan d'action décidé par la SNCF.
- La régénération du réseau est en cours, les efforts sont réels, avec un accroissement significatif des investissements, du nombre de chantiers et du rythme de renouvellement et la transparence sur les travaux est annoncée.
- En dépit du doublement des crédits, il manque encore 1 milliard pour empêcher le réseau principal de vieillir et nous positionner au niveau de ses voisins anglais, allemands et suisses.
- La FNAUT s'est réjouie de l'annonce du renouvellement d'une partie du matériel Intercités pour 1,5 milliards d'euros et des crédits alloués aux petites lignes capillaires fret (30 M €) et nous souscrivons aux cinq priorités du rapport stratégique.

#### **2. Mais les améliorations tardent à être visibles et la FNAUT par ailleurs ne voit que renoncements et reculs dans beaucoup de domaines.**

- Au quotidien – deuxième préoccupation des usagers, tous les témoignages soulignent une dégradation lente de la qualité, de la ponctualité, de la régularité. C'est inégal selon les régions mais tous les usagers en souffrent.
- La tarification reste élevée, même si nous percevons des efforts réels de petits prix et les dédommagements en cas de perturbation ne sont ni systématiques ni conséquents.

- Les pannes de matériel (73500), l'absence de conducteurs par défaut de recrutement, les ralentissements dissuasifs sur 4000 Km et les suppressions de trains, dans le meilleur des cas remplacés par des autocars dégradent la qualité. La situation en Ile de France reste tendue et pour plusieurs années. La suppression des fiches horaires et le défaut d'information sur les circulations, avec des usagers qui découvrent en gare la suppression de leur train, sont très irritants.
- Dans les régions, le défaut de ressources conduit celles-ci à réduire l'offre et chercher des alternatives par car. Plusieurs régions en ont déjà exprimé l'intention, alors même que les schémas régionaux de mobilité prévus par la loi ne sont pas élaborés et encore moins débattus.
- Les trains de nuit, à deux exceptions près, ont vécu; permettant aux autocars de récupérer ce marché du transport de nuit qui se redéveloppe en fin de semaine et pendant les périodes de congé.
- Nous sommes satisfaits de la concertation sur les intercités mais déçus des conclusions qui renvoient beaucoup de circulations sous responsabilité des régions, sans que le schéma national des infrastructures ne soit davantage concerté et sans que les moyens financiers soient connus.
- Nous sommes inquiets de la suppression des comités de ligne, lieux de concertation, d'échanges et de pédagogie dans plusieurs régions.

**3. Plus généralement, ce qui nous inquiète c'est l'absence d'une vision proposée et chiffrée de la mobilité des hommes et des marchandises, incluant une équité entre les modes de transport et une programmation financière basée sur des ressources stabilisées.**

- La dette ferroviaire continue de croître au rythme de 2 à 3 milliards par an et la règle d'or à peine votée est déjà bafouée.
- Le déficit de la SNCF se fait jour au premier semestre après les dépréciations d'actifs et va s'accroître ; les gains de productivité attendus sont réduits compte tenu de la reconduction des accords sociaux historiques (RH0077).
- Le financement des infrastructures nouvelles, consécutif aux DUP n'est pas assuré et le financement de l'AFITF est insuffisant de 800 millions, alors qu'est annoncé un énième plan autoroutier d'un milliard.
- La baisse de 150 à 30 dollars du baril de pétrole n'a pas été l'occasion de partager l'économie engendrée entre l'utilisateur de la route et le financement des investissements d'infrastructures de demain.
- L'ouverture à la concurrence des modes s'est faite sans son pendant : la régulation et sans la concurrence intramodale. Le Monde révélait hier que les émissions des automobiles étaient 15 fois supérieures à la réglementation.
- L'application des principes pollueur-payeur (coûts des externalités supérieur à 100 Milliards selon rapport sénatorial de 2015) et utilisateur-payeur (usages des voiries et axes routiers principaux) reste encore peu mise en oeuvre et nuit à l'équilibre entre les modes et leurs modèles économiques au profit de la route.

La FNAUT a rédigé un manifeste qui rappelle la pertinence du train pour répondre aux besoins des usagers du 21<sup>ème</sup> siècle, comme le revendiquent nos voisins allemands, suisses et anglais.

Pierre-Henri Emangard va nous en parler.

Le manifeste formule des propositions quant au fonctionnement du système ferroviaire (exploitation et financement) que Jean Lenoir et Jean Sivardière vont vous présenter.

Cinq intervenants réagiront sur les problématiques clés cet après-midi.

- Michel Neugnot, vice-président de l'ARF sur l'intermodalité.
- M Philizot qui poursuit la mission que lui a confiée le gouvernement nous en dévoilera quelques aspects.
- Anne Yvrandre-Billon, « gendarme » des mobilités, fer et car exposera les principes d'action de l'ARAFER.
- Yves Crozet débattrà de l'évolution des modèles économiques de la mobilité après la publication de son dernier ouvrage.
- M Guyot (TrainLine) nous dira comment le digital affecte l'économie ferroviaire

Je les remercie tous et cède la parole à Olivier Faure, rapporteur du budget infrastructures et transports collectifs qui nous accueille aujourd'hui.