

Discours de Claude Bartolone
Colloque sur l'avenir du transport ferroviaire – Rail 2020
Mercredi 28 septembre 2016

Mesdames, Messieurs,

C'est un grand plaisir d'être parmi vous pour clôturer votre colloque.

Je tiens tout d'abord à rendre hommage à la démarche de grande qualité initiée par la FNAUT et par Mobilettre.

Votre idée consiste à débattre des grandes problématiques qui touchent à l'avenir du transport ferroviaire en France, en franchissant un pas supplémentaire : il s'agit d'interpeller les acteurs en partant du point de vue des usagers.

Et je dois dire que, dans une société où règne l'urgence médiatique, et où les sondages, plus que les avis d'experts, semblent parfois prendre une place démesurée, c'est en effet une excellente façon d'interroger les responsables publics et demain les futurs candidats à l'élection présidentielle.

A cette fin, quel meilleur lieu que l'Assemblée nationale pour commencer ce cycle de débats ? Représenter le peuple français, c'est l'essence même de cette maison. En tant que parlementaires élus, nous représentons nos concitoyens ; toutefois, notre voix dans l'élaboration de la stratégie et la décision sur la politique des transports n'est qu'indirecte et secondaire. Pourtant, tout au long de cette mandature, de nombreux députés auront énormément travaillé pour faire avancer la mobilité durable et la financer. J'aurai l'occasion d'y revenir. Je pense notamment, pour ne citer qu'eux, à Jean-Paul CHANTEGUET, le président de la commission du développement durable qui a tant œuvré pour sauver le principe de l'écotaxe et pour rééquilibrer les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; ou Philippe DURON qui a présidé la commission Mobilité 21 et la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire.

Votre présence s'inscrit dans l'accroissement des liens entre le parlement et les citoyens auquel je suis très sensible, et pour lequel je milite depuis mon investiture. Ces relations sont fondamentales si l'on veut renforcer notre démocratie, tout particulièrement dans le contexte de montée du populisme actuel. C'est pourquoi aider à faire émerger une opinion éclairée des citoyennes et citoyens et aider à la porter dans l'arène des discussions politiques au moment de l'élection présidentielle me semble un bon moyen de remplir pleinement notre rôle d'élus de la représentation nationale. En couplant notre légitimité électorale et la légitimité constituante des usagers des transports, la parole que vous porterez et le message d'urgence pour l'avenir du ferroviaire n'en seront que plus forts.

Vous travaillez sur un sujet primordial pour tous les Français et qui fait partie de leur vie quotidienne.

Comme je le dis souvent, tout commence par les transports : l'accès à l'éducation, à l'emploi, au savoir, à la culture, à la santé. Dans toutes les métropoles mondiales, les transports sont aujourd'hui les premiers leviers du développement économique et de la transition écologique.

L'aspiration de nos concitoyens à des transports de qualité, sûrs et adaptés à leurs besoins, le rôle joué par les infrastructures dans l'attractivité des territoires et leur développement, l'enjeu des transports dans la dynamique de l'emploi, inscrivent la question des transports collectifs au cœur

des priorités politiques. On oublie trop souvent que les transports sont la mère de toutes les batailles.

Vous avez eu le courage aujourd'hui de poser toutes les questions, d'étudier toutes les pistes et de ne craindre aucune pression. C'est également une de vos grandes forces : votre indépendance garantit votre liberté d'expression.

Je voudrais revenir sur quelques-unes des propositions de la FNAUT soumises aujourd'hui et qui me tiennent tout particulièrement à cœur.

- La première, c'est la priorité à donner à la régénération du réseau. Le réseau ferroviaire classique est aujourd'hui à bout de souffle du fait du manque de renouvellement des infrastructures : aiguillages, caténaires, rails... qui ont 30 ans, 50 ans voire plus sur certaines parties.

La confusion des rôles et des responsabilités entre la SNCF et l'Etat a conduit à privilégier le tout TGV et le développement à tout crin de nouvelles lignes au détriment de la maintenance et du renouvellement du réseau. L'état du réseau constitue actuellement une cause importante de dysfonctionnement. Si depuis 2012 ces montants ont été augmentés, soyons honnêtes, ils ne sont pas encore suffisants.

- La deuxième, c'est l'apport du numérique et des nouvelles technologies pour améliorer la qualité de service et pour faciliter l'usage des transports. Il s'agit de faire entrer le réseau de transports français dans la modernité et d'améliorer le quotidien des voyageurs en transformant le temps subi dans les transports en temps utile. Les nouvelles technologies doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins.

- Je souhaite en outre pointer les solutions de financement à trouver. En effet, le principal enjeu dans les années à venir est notre capacité à développer des financements soutenables pour faire face aux investissements nécessaires et au maintien d'une offre ferroviaire suffisamment quantitative.

Comme vous le savez, je suis un fervent défenseur du principe de l'écotaxe – quand il est bien construit - qui permet de mieux intégrer les coûts du mode routier et d'instituer un financement pérenne et juste de la politique des transports : c'est l'utilisateur et le pollueur qui paie.

Enfin, de surcroît au vu de l'actualité, comment ne pas évoquer la question du renouvellement des matériels roulants, sur l'offre des trains d'équilibre du territoire ou sur les trains régionaux dans certaines régions ? Une telle décision a des effets rapides sur l'amélioration de la qualité de service : plus de capacité, plus de confort pour les voyageurs, et une meilleure fiabilité de l'exploitation grâce à l'équipement des systèmes d'exploitation les plus modernes. S'il nous faut tout mener de front, le temps des travaux sur l'infrastructure est trop long pour tous les usagers qui vivent au quotidien les difficultés de mobilité. C'est pourquoi le renouvellement des matériels roulants a l'avantage d'une amélioration directe et plus rapide sur la qualité de service. Mais cette décision doit être prise dans une vision stratégique car elle constitue une des réponses pour sauver l'offre ferroviaire en France, et pas seulement pour sauver les sites français de production d'Alstom.

Il ne s'agit pas pour sauver une entreprise d'enfoncer un peu plus une autre, en ignorant l'endettement du système ferroviaire. Il convient d'avoir une approche plus globale du ferroviaire comprenant le gestionnaire du réseau et l'accès au réseau, les exploitants ferroviaires et les industriels pour améliorer globalement la situation du ferroviaire en France. Nous ne pouvons pas nous contenter d'une réponse à court terme, à savoir une nouvelle commande, quand il s'agit de réinterroger notre stratégie industrielle.

Et il y aurait encore beaucoup à dire sur la nécessaire modernisation des process à la SNCF et les gains de productivité à effectuer ; la complémentarité des modes de transports en favorisant leur pertinence selon les zones géographiques, les heures de la journée et le contexte local ; l'ouverture à la concurrence et l'importance du régulateur... mais l'heure avance et il est temps de conclure.

Vous avez réussi aujourd'hui à aborder toutes ces questions, à mettre sur la table un certain nombre de propositions. Voilà ce que nous nous devons de retenir en nous quittant.

Tout d'abord, l'urgence à décider et à faire. La situation l'exige. Depuis plusieurs années, les rapports et les propositions se succèdent pour améliorer l'offre ferroviaire. De nombreuses sonnettes d'alarme ont été tirées sans provoquer l'électrochoc nécessaire. Malheureusement, la réalité est venue violemment et tragiquement nous rappeler ce que les experts dénonçaient depuis déjà longtemps. Le rail français s'est considérablement dégradé, jusqu'à compromettre l'impératif absolu de sécurité : Brétigny en 2013, Denguin en 2014 et Eckwersheim en 2015 qui a même secoué le TGV, pourtant symbole de la réussite ferroviaire française. Outre les écrits, outre les chiffres, et au-delà des drames, les voyageurs subissent au quotidien la réalité de la dégradation de l'offre ferroviaire et en paient le prix fort. L'Etat doit retrouver sa place d'Etat stratège garant de l'intérêt général et de l'aménagement du territoire.

Deuxième point important, c'est la nécessité de lutter contre le fatalisme, qui est un mal bien français. On peut changer les choses. Oui, cela ne sert à rien de se contenter d'une régularité de 90% de trains à l'heure en moyenne sur les TER.

Car un train sur dix ne l'est pas et c'est autant de situations de stress et de galère pour la maman qui doit aller récupérer ses enfants, ou le salarié qui doit arriver à l'heure au travail. Faisons ressentir à nos concitoyens que rien, rien n'est trop difficile ou insurmontable pour eux. Si l'on est capable de trouver un milliard pour les autoroutes après le plan de relance autoroutier de 3 milliards de 2015, pourquoi n'est-ce pas possible pour le ferroviaire ?

Enfin, le dernier point est l'exigence d'une plus grande place du Parlement sur ces questions. On ne saurait faire sans le Parlement. Les députés se sont saisis de toutes les questions d'importance de ces dernières années en matière de transports et j'en suis très fier. Mais ils n'ont pas assez été écoutés. Il faut enfin établir une vraie gouvernance où chaque acteur reste à sa place : un Etat stratège, des exploitants qui visent la performance, un régulateur qu'on ne musèle pas, un gestionnaire d'infrastructure doté de moyens suffisants, et une plus grande place aux usagers et au Parlement dans le processus décisionnel.

Il faut arrêter de fonctionner en silo, de segmenter et de toujours renvoyer la faute sur l'autre. Il s'agit de mettre chacun devant ses responsabilités et face à ses contradictions, et de trouver collectivement les moyens de résoudre les difficultés, pour avancer. L'urgence de la transition écologique l'exige.

« Il y a toujours un avenir pour ceux qui pensent à l'avenir », disait François Mitterrand.

Alors collectivement, soyons concrets, soyons sincères, soyons ambitieux.

Je vous souhaite bonne chance dans votre démarche Rail 2020, bonne chance pour animer et étayer le débat et bonne chance pour aboutir aux bonnes décisions. Je le souhaite pour la France et pour les Français. Je vous remercie.