



LE CHOIX MAL ASSUMÉ D'UN DÉMANTÈLEMENT RAMPANT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Paris, le 8 janvier 2021

EN QUELQUES MOTS...

Au creux de l'actualité et à la veille du réveillon de fin d'année par temps de COVID, est paru le "Décret n°2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions", autrement dit l'application de l'art 172 de la LOM.

Le décret présente une acception particulièrement large de la notion de petites lignes, bien éloignée de ce qui avait été présenté initialement lors de la LOM. En effet, rentrent dans ce périmètre " *les lignes n'appartenant pas au réseau structurant (nb : réseau dont le périmètre n'a pas été encore défini, c'est pratique !)* tel que défini par le contrat de perfor-

LE SUJET

Ce texte est assez conforme avec la version qui avait fait l'objet d'une fuite dans la presse. L'**UNSA-Ferroviaire** rappelle son opposition à ce texte et dénonce une terrible manipulation préjudiciable aux voyageurs, aux citoyens et à notre Nation.

LA NOTION DE PETITES LIGNES

mance (pour lequel nous sommes toujours en attente des premiers éléments) et sur lesquelles au moins 90% des services réguliers de transport ferroviaire de voyageurs au cours des cinq derniers horaires de services réalisés étaient organisés par des autorités organisatrices de transport ferroviaire autres que l'État " DONC environ 80 % des lignes TER ! Et outre les lignes, les gares sont également transférées. Nous sommes bien loin des lignes à moins de 10 AR/jour et d'intérêt local !

LES AOM AUX COMMANDES ...

Ainsi, les AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité) pourront devenir propriétaires des lignes et organiser des appels d'offres pour leur gestion séparée ou reliée à l'exploitation de ces lignes. Ainsi, l'intégration - tant combattue au niveau national - est soudainement parée de vertu au niveau local. De même, la nécessaire péréquation entre lignes dynamiques et celles plus clairement d'intérêt public prend une dimension plus entendable lorsque ce sont des opérateurs "autres que la SNCF" qui le disent et même la réclament !

QUID DES SALARIÉS ?

Concernant le transfert des salariés associés à ces lignes et gares, le décret indique qu'il se fera sous le régime de la Mise À Disposition (MAD) et on peut s'en féliciter. Pour autant, l'impact et les conséquences pour la SNCF - y compris Réseau - et ses agents ne seront évidemment pas les mêmes si ne sont concernées que quelques lignes peu dotées ou, à l'inverse, tout un réseau régional !

UNE RÉGIONALISATION « DÉGUISÉE »

Ces lignes transférées passeront donc sous l'autorité de l'AOM, qui peut être le Conseil Régional mais aussi un groupement avec d'autres collectivités territoriales, suivant un périmètre défini par l'AOM, qui aura juste à se voir confirmer l'autorisation de transfert par les services du ministère des Transports, suivant des critères dits stratégiques qui, outre la défense nationale, sont encore à préciser puisque, depuis la loi NPF, la propriété du RFN est dévolue à l'État, SNCF Réseau n'en ayant plus que l'attribution pour gestion.

L'**UNSA-Ferroviaire** met en garde contre les risques liés à cette "régionalisation" du réseau que même l'Allemagne a écartée au nom de la cohérence globale du réseau, de sa maîtrise en termes de qualité et de sécurité, et de ses objectifs d'usage au nom de la transition écologique. Quant à la Grande Bretagne

Seules les Régions les mieux dotées financièrement pourront assurer la pérennité des lignes et un entretien à la hauteur de l'ensemble des besoins. Les nouvelles Régions françaises sont encore bien récentes, et l'appui des autres collectivités sera vital ! Chaque AOM sera alors seule autorité et décidera, en fonction de ses choix politiques et préférences géographiques, du maintien des lignes, de la nature du service et de la tarification ! Quid de la cohésion territoriale assurée par la péréquation tarifaire à l'échelle du territoire français ? Quid de l'impulsion d'une véritable politique de transition écologique porteuse, soucieuse de la réalité sociale de certains territoires, mais aussi des activités économiques et industrielles ? L'**UNSA-Ferroviaire** s'étonne qu'au-

cune étude d'impact ne soit réalisée pour apprécier la viabilité des lignes proposées au transfert !

La France se prive ainsi d'un levier d'action écologique et économique permettant d'accompagner la relocalisation et la réindustrialisation, l'émergence de nouveaux comportements résidentiels plus en accord avec la demande de qualité de vie offerte par les villes intermédiaires avec le renforcement du numérique. Et surtout, ces décisions lourdes de conséquences se prennent dans l'ombre d'une veille de réveillon, à l'écart de tout débat démocratique de l'Assemblée Nationale et, plus en encore, du Sénat pourtant chambre des représentants des territoires. L'**UNSA-Ferroviaire** s'insurge contre ce déni de démocratie.

L'UNSA-FERROVIAIRE SOUHAITE QUE L'ÉTAT SE POSITIONNE SUR L'AVENIR DU RÉSEAU

L'**UNSA-Ferroviaire** demande au Gouvernement d'indiquer clairement sa vision du devenir du réseau en termes de dimensionnement, de financement, d'objectifs économiques, de services rendus, de niveaux de prix pour, in fine, les voyageurs et le fret et suivant quel partage de valeur entre les acteurs ? S'agit-il encore de réussir à tout prix une nouvelle ouverture à la concurrence, qui, décidément, en ces temps un peu plus difficiles, ne répond plus présente " pour offrir le meilleur service à tous ", quitte à déconstruire le patrimoine national et obérer les leviers d'attractivité et de rebond économiques et écologiques futurs ?

IMPACT DU DÉCRET SUR L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 91-440

Une problématique subsiste : la gestion de l'infrastructure et des circulations ferroviaires par les Régions est non conforme à la directive européenne 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires. En effet, cette directive demande, notamment, aux États Membres de l'Union européenne de modifier l'organisation des Entreprises Ferroviaires afin de séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport.

Cette directive a été modifiée en 2001 par le 1^{er} paquet ferroviaire.

Un seul opérateur ne peut donc pas gérer ces deux périmètres sauf s'il apparaît une catégorie liée au réseau structurant (Réseau Ferré National / hors RFN). Le gouvernement français demandera à la Cour Européenne une dérogation.

LES ENJEUX FINANCIERS

Les impacts financiers de ce décret sont également porteurs d'interrogations : les lignes transférées ne seront donc plus sujettes à tarifications d'infrastructure et les AOM auront en "welcome gift" le versement d'une soule payée par SNCF Réseau corres-

pondant à la "sous valeur d'actif" ainsi économisée dans les tests de valeurs. Et oui ! Réseau va devoir payer pour que l'on lui prenne des lignes ! Car selon une lecture toute "bercyenne", il y a un gain strictement financier de court terme à se débarrasser d'une partie de la dette grise, liée aux retards d'investissement accumulés, ainsi découpée et dispersée façon puzzle. Le réseau "structurant" restant aura mécaniquement une valeur d'actif supérieure à celle d'aujourd'hui. C'est anti-économique et contracyclique compte tenu des besoins d'investissements publics en période de crise. Mais qu'importe ! Tout est bon pour atteindre le graal du déficit zéro de 2024, quoi qu'il en coûte...

L'UNSA-Ferroviaire réclame urgemment de nouvelles assises du ferroviaire, permettant aux élus locaux, aux citoyens, aux associations, aux acteurs économiques, aux professionnels - dont les partenaires sociaux - de construire une véritable vision stratégique, de long terme et transparente du réseau ferroviaire !

CONTACTS

Didier MATHIS
Fanny ARAV
Jean Carl MILLET

mathis.d@unsa-ferroviaire.org
arav.f@unsa-ferroviaire.org
millet.jc@unsa-ferroviaire.org



DONNEZ PLUS D'ÉCHO SOCIAL A VOTRE VOIX !



autonome
positif
efficace