

MACRON et la poudre aux yeux de ses engagements ferroviaires !

Le président de la République est intervenu sur le ferroviaire lors d'une interview sur la chaîne YouTube Hugo Décrypte. Emmanuelle Macron est tombé dans les pires clichés anti-SNCF. SUD-Rail décrypte sa principale annonce : mettre un « Pass rail » régional à 49 euros sur le modèle Allemand.

Actuellement qui paie ?

Aujourd'hui ce sont les régions et le patronat, via la participation employeur aux frais de transports, qui financent 75% des budgets TER en France. Le voyageur finance lui 25% et l'État 0%. Ce dernier finance une partie du réseau ferroviaire et reste l'autorité organisatrice des seuls trains Intercités.

La mise en place du « Pass rail » en Allemagne en mai 2022 a coûté 3 milliards d'euros par an. Elle est financée par l'État et les Landers. Est-ce que l'État français est prêt à payer et assumer cette prise en charge ?

Par ailleurs cette mesure nécessiterait d'augmenter les plans de transports et donc d'acheter du nouveau matériel.

Sans parler des effectifs de cheminots qui ne permettent même plus d'assurer les plans de transports prévus à TER et Transilien. Pas sûr que les régions françaises veuillent contribuer aux milliards d'euros nécessaires afin de faire face à ces enjeux ? On voit bien que le mode de financement de cette mesure est central. Là encore, est-ce que l'État est prêt à payer ?

Mais plus généralement la branche ferroviaire est structurellement en crise, affaiblie par le modèle économique mis en place par...Macron depuis 2018 !

La concurrence pour faire baisser les prix : une blague de mauvais goût !

Macron a insisté sur la multiplication des opérateurs afin de faire baisser les prix. Rien n'est plus faux. La multiplication des opérateurs dans le Fret n'a pas fait baisser les prix, bien au contraire. Pour le transport de voyageurs, la GB qui est le pays ayant le plus d'opérateurs ferroviaires différents sur son territoire est pourtant le pays où le train est le plus cher en Europe. Il faut compter environ 320 euros par mois pour un abonnement à Londres.

Macron se vante d'avoir réformé un système ferroviaire français en 2018 « inefficace ».

En 2017, le Boston Consulting Group classe la France comme le 7ème meilleur système ferroviaire d'Europe sur 25. Mieux, si on retire les petits réseaux, bien souvent plus faciles à exploiter, le même BCG place la France en deuxième position. Donc non en 2018, la SNCF n'était pas inefficace. Si, aujourd'hui, la qualité de service est en berne, les financements manquent et certaines lignes ferment, ce sont bien les conséquences de la loi ferroviaire de Macron.

En stoppant les embauches au Statut, en validant des contrats État/SNCF intenable et ne proposant rien pour garantir un financement pérenne du réseau, c'est clairement un abaissement de la qualité du service et du réseau ferroviaire auquel nous sommes confrontés. La concurrence ne fera qu'affaiblir le système. Les régions jouant à fond le jeu de la concurrence, donc de la baisse des prix, nous allons assister à un double phénomène. D'abord la balkanisation de notre système ferroviaire, avec la multiplication de petits opérateurs ferroviaires. Mais également avec la baisse des prix, la perte d'attractivité de cette filière. Le fonctionnement en sous-effectif chronique deviendra la règle au lieu d'être l'exception. Par ailleurs la réforme de 2018 n'a toujours pas réglé le problème du financement de notre système ferroviaire, preuve en est les récentes annonces du gouvernement par ailleurs toujours non financées.

Encore une fois, le Président multiplie les effets d'annonce. L'essentiel est la « Com ». Rien sur le plan de financement d'une telle mesure et sur sa faisabilité. Rien sur la gestion de l'augmentation de la fréquentation qu'une telle offre générerait. Pas de consultation des principaux acteurs du secteur. L'essentiel est seulement de faire le Buzz. Le transport ferroviaire se pense dans un temps long et s'accommode mal des effets de manche électoraliste !