

20 septembre 2018

## Loi d'Orientation des Mobilités Une ambition en peau de chagrin !

Les derniers textes du projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), mais aussi le rapport dit "PUTALLAZ" sur l'état du réseau ferroviaire, confirment les craintes exprimées par l'UNSA-Ferroviaire quant à l'équilibre économique du système ferroviaire et la pérennité du réseau.

La parole publique prétend renforcer la priorité aux transports du quotidien et augmenter de 40 % les investissements. Ces affirmations ne sont ni économiquement étayées, ni crédibles ! Le déni de réalité devant l'impasse financière qui nous attend est dangereux pour la viabilité future du réseau et le niveau de service ferroviaire. Basculer des financements sur les Régions et collectivités territoriales n'est réaliste que si ces dernières ont des ressources supplémentaires. Renommer le versement transport en « versement mobilités » ne renforce aucunement la capacité à investir...

L'UNSA-Ferroviaire demande le maintien des Contrats de Plan État-Régions (CPER) et l'extension du "Versement Transport" hors des périmètres de transport urbain.

Le dossier des Transports ferroviaires manque singulièrement de sincérité. L'épopée du « rapport PUTALLAZ » en est une belle illustration. Ce rapport sur l'état détaillé du réseau, commandé par la SNCF à un groupe d'experts internationaux, dans la lignée des rapports Rivier, est paru en mars 2018. Ce document fondamental dans l'examen des questions d'infrastructures a été soustrait aux instances de gouvernance de la SNCF, alors que les parutions précédentes avaient légitimement été rendues publiques.

À sa lecture, on comprend pourquoi ! « Les comparaisons internationales montrent que la France investit sensiblement moins sur son réseau que la moyenne européenne ».

Il prend acte du fait que les « petites lignes » sont déjà abandonnées et que malgré ce sacrifice, il manque 520M€ par an pour sauvegarder les performances du Réseau Ferré National (RFN). L'état des installations de traction électrique, de signalisation et des ouvrages d'art (ponts, tunnels, tranchées) est particulièrement dégradé, voire préoccupant.

L'UNSA-Ferroviaire s'insurge contre ces pratiques de censure et de non-transparence. Elle demande que la loi LOM et le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau prévoient un renforcement des investissements à la hauteur nécessaire, reconnue par l'expertise.

Le Fret ferroviaire doit être considéré sous un angle de stratégie économique et écologique de dessertes industrielles. Les mesures annoncées ne sont à la hauteur ni des discours sur l'apport du transport ferroviaire dans le développement durable, ni des enjeux de société.

L'avenir de la branche Fret de la SNCF inquiète l'UNSA-Ferroviaire. SNCF Mobilités a renoncé à recapitaliser Fret SNCF, dont la situation financière est préoccupante : plus de quatre milliards d'euros de dettes. En outre, la Commission Européenne a ouvert une procédure pour distorsion de concurrence. Il y a urgence : cette situation ne sera pas vivable avec SNCF Mobilités transformée en Société Anonyme (SA) dès janvier 2020.

Va-t-on vers un démantèlement pur et simple de Fret SNCF, par manque de courage politique ?

Roger Dillenseger  
Secrétaire Général  
06 08 89 71 69

Fanny Arav  
Administratrice salariée SNCF Réseau  
06 85 02 67 92

Thierry Marty  
Administrateur salarié SNCF Mobilités  
06 08 80 13 69