

Transport ferroviaire : Les propositions de Robert Hue

Nous avons jugé utile de reproduire les réponses apportées par le candidat à l'élection présidentielle aux questions qui lui ont été posées par le journal *La Vie du Rail*.

Que penser du débat privé-public sur le transport ferroviaire en Europe

L'état de délabrement du réseau américain, le bilan désastreux de la privatisation en Grande-Bretagne, comme le souligne l'émouvant film de Ken Loach, « *The Navigators* », sont là pour donner raison à mon ami, Jean Claude Gayssot, qui s'oppose à la déréglementation totale, y compris des corridors fret. D'ailleurs, l'importance prise par ces derniers, démontre la supériorité de la coopération entre services publics pour capter du trafic au profit du ferroviaire.

La Commission européenne devrait tenir compte de ces expériences catastrophiques pour le transport plutôt que de s'obstiner dogmatiquement en faveur de la libéralisation totale de ce secteur. Car en fait de quoi s'agit-il ? Essentiellement de la mise en concurrence, c'est à dire de la libre circulation de trains - publics ou privés - sur un réseau qui lui resterait sous contrôle public.

En effet, les infrastructures de réseaux coûtent chers et le temps de retour de l'investissement y sont long. Aucun investisseur privé ne souhaite s'y aventurer car cela ne correspond aucunement aux normes de rentabilité exigées par les actionnaires. Les opérateurs privés ne souhaitent s'occuper que des « produits » rentables à très court terme avec pour conséquence le développement d'inégalités sociales et territoriales.

Un moratoire de la déréglementation ferroviaire doit être mené afin d'en faire un bilan sincère et d'envisager des mesures alternatives pour le développement du transport ferroviaire en France et en Europe.

Le fret doit relever aussi des « services d'intérêt général », tels qu'ils sont débattus au niveau européen, et en France des missions de service public.

Comment diminuer la circulation automobile dans les villes ?

Il ne suffit pas d'interdire les centres villes à la circulation automobile pour régler le problème de leur engorgement, ni d'ailleurs de proposer d'augmenter le prix du carburant pour réduire de façon autoritaire l'utilisation des véhicules individuels.

Plusieurs exemples ont récemment

montré l'inefficacité ou l'insuffisance de telles mesures qui ne font que reporter les difficultés de circulation à la périphérie ou qui font supporter un surcoût injuste aux salariés obligés d'emprunter leur voiture pour se rendre à leur travail. Même quand les prix du carburant augmentent, la circulation automobile continue de progresser.

Le succès d'une politique de maîtrise des flux automobiles dépend, en grande partie, de la mise en place de transports collectifs, modernes et peu chers, organisés autour d'un fort noyau public, comme de la mise en place de capacités de parking renforcées et gratuites à la périphérie des villes, proches des accès aux transports collectifs.

Sur ces bases, l'organisation urbaine des transports doit favoriser la fluidité et la régularité des transports collectifs.



Cheminots, électriciens... ont puissamment fait savoir leur opposition à la libéralisation des services publics



Peut-on doubler le fret SNCF en dix ans ?

L'objectif est ambitieux, mais au rythme actuel de développement des échanges et du trafic routier, c'est un minimum surtout si l'on souhaite transférer du trafic de la route vers le rail. Ce qui est mon objectif.

La vétusté actuelle de certaines parties du réseau national, au regard des normes européennes de transport de fret, est la conséquence d'une politique passée qui a donné la priorité à la route afin de soutenir la recherche obsessionnelle de rentabilité des principaux intervenants, des groupes multinationaux qui privilégient dans ce but les flux tendus et le « zéro stock ». En conséquence, des retards importants d'investissements se sont cumulés en terme de plates-formes plurimodales, de non développement du ferroutage...

Mais pour pouvoir doubler le fret, il faut dégager les moyens nécessaires. Le programme de 18,30 milliards d'euros (120 milliards de francs) d'investissements annoncé en dix ans, constitue un progrès significatif. Cela suppose sans doute un rééquilibrage des financements au sein de la SNCF et que soit de nouveau examinée, la question de la dette de RFF.

Enfin, cela implique une sollicitation nouvelle des intervenants de la filière transport qui passe notamment par l'adoption d'une fiscalité plus favorable au secteur des transports collectifs et

du rail. Bien sûr il conviendrait de réexaminer avec les groupes d'entreprises leur mode de production.

Peut-on faire l'économie du débat sur le droit de grève dans les transports ?

Les agents, pas plus que les usagers ne contestent les nuisances entraînées par les grèves dans les transports. Toutefois, les usagers interrogés témoignent à la fois de cette gêne, mais aussi de leur compréhension à l'égard de la lutte des agents pour une meilleure qualité du service, pour le développement de l'emploi et des qualifications, la sécurité.

Prévenir les grèves, par une prise en compte plus précoce des revendications et propositions des agents et de leurs syndicats, serait l'attitude la plus efficace : la grève, qui n'est toujours qu'un dernier recours, reste un droit démocratique qui ne doit pas être remis en cause.

Quel niveau de priorité accorder au TGV ?

Le maillage du territoire par le TGV commence à être relativement important. Le poids financier du programme TGV peut donc être réduit au prolongement de certaines lignes (comme celle du Sud-Ouest ou de l'Est par exemples) et à l'entretien du réseau et au renouvellement et à la modernisation des rames.

Cette réaffectation de crédits me semble d'autant plus essentielle qu'il existe un besoin impérieux aujourd'hui d'affecter des moyens financiers importants sur le réseau classique et régional. En effet, malgré la régionalisation et l'implication financière des collectivités locales, la rénovation de ce réseau est trop dépendante des moyens économiques, sociaux et géographiques et donc des inégalités de ressources qui existent entre régions.

Faut-il réformer la réforme RFF-SNCF ?

Répondant en fait à l'exigence européenne de séparation comptable entre infrastructures et exploitation du réseau, mais présentée en France comme le moyen de régler le problème de la dette de la SNCF, la création de RFF n'a fait qu'introduire dans le système ferroviaire un intervenant qui pousse à la déréglementation et à la circulation des trains privés et étrangers, dans le but d'augmenter ses recettes.

En l'absence de financements publics suffisants, RFF n'a pas réussi à réduire de manière significative l'endettement qui lui a été transféré. Elle est donc en difficulté face à l'énorme besoin de modernisation du réseau.

En absence de recettes nouvelles, Cet organisme n'a d'autre solution que d'augmenter la facture des « péages » payés par la SNCF pour la circulation de ses trains. Ce qui, d'une certaine manière revient, à toujours faire payer la dette à la SNCF.

Le retour à la simple exigence de séparation comptable exigée par Bruxelles est un minimum. Le « cantonnement de la dette » reste possible et il faut absolument chercher de nouveaux financements pour réellement alléger la charge de la dette. La fiscalité sur les transports doit être réformée, le budget réévalué et le rôle du crédit et des banques sollicités et renforcés. Je rappelle ma proposition de Pôle public bancaire et financier, offrant des taux d'intérêts particulièrement bas pour les services publics et pour l'emploi.

Quels nouveaux moyens pour lutter contre l'insécurité dans les transports ?

Sécurité et délinquance sont d'abord des problèmes globaux de société. Le renforcement des effectifs de la police et de la justice sont une condition

nécessaire pour assurer le droit à la sécurité, mais ce n'est pas une condition suffisante. Le recul de la délinquance nécessite de développer dans le même mouvement : la prévention, la réinsertion dans la société et dans le travail, donc la formation et l'emploi.

Cette démarche doit trouver sa traduction dans les transports par une présence d'agents renforcée, disposant d'une formation complémentaire, adaptée. Elle passe aussi par l'embauche et la transformation, en emploi sous statut, des emplois-jeunes ainsi que la création de nouveaux profils de postes correspondants aux besoins qui se manifestent. Cela implique des créations nouvelles d'emplois afin d'assurer la présence d'agents, notamment durant les plages horaires d'ouverture des gares. Cela passe enfin par des conditions tarifaires adaptées pour les jeunes, les chômeurs voire la gratuité des transports régionaux et urbains pour ces catégories quand cela est possible. Assurer le droit à la mobilité géographique et aux transports pour tous est un des moyens de réduire l'insécurité.

Qui fera décoller le ferroutage ?

Face au développement du fret et en l'absence d'offre de ferroutage, le transport routier propose que les marchandises soient transportées de bout en bout par la route en se targuant du caractère très économique de ce mode de transport mais en négligeant son impact environnemental et social. Le ferroutage se développera surtout sur les longues distances et prioritairement sur la traversée des zones montagneuses, donc transfrontalières ou les aménagements de lignes supposent des

investissements lourds.

Le ferroutage ne décollera donc qu'à partir de programme d'investissements publics et de la coopération européenne. C'est l'action que le Ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, a initié avec les Contrats de plan, elle a besoin certainement d'être encore prolongée pour pouvoir répondre à l'ampleur des besoins.

Faut-il vraiment construire le troisième aéroport ?

La décision de construire un troisième aéroport n'est pas une décision facile à prendre, comme l'ont montré d'un côté une manifestation des riverains des aéroports de Roissy et d'Orly, de l'autre des réactions des habitants de Chaulnes et ses environs. Les habitants eux-mêmes sont partagés entre craintes des futures conditions de vie aux abords d'un très grand chantier et d'un aéroport et espoir de développement de l'activité et de l'emploi.

Il y a donc une réelle difficulté à se prononcer lorsque l'intérêt général se heurte à des intérêts légitimes de tel ou tel secteur, intérêts eux mêmes contradictoires. Je veux mettre, pour ma part, l'accent sur la nécessité du débat démocratique et de sa prise en compte par ceux qui ont finalement à prendre la décision.

La discussion s'est récemment focalisée sur le choix de la localisation d'un troisième aéroport en Picardie. Elle doit permettre d'engager un débat plus large sur les complémentarités possibles entre fret et voyageurs, entre aéroports parisiens et aéroports de province, aujourd'hui reliés à Paris et à l'Europe du Nord par le TGV en un temps réduit.

Le transport aérien répond à des besoins importants pour le pays. En effet, si on peut considérer qu'une partie de l'augmentation du trafic aérien découle de la déréglementation et des gâchis de la concurrence : multiplication des vols concurrents sur une même destination et faible taux de remplissage des avions. Toutefois, la tendance lourde est une augmentation forte de la demande de transport, voyageurs et fret. Une partie pourrait être réorientée par un développement du ferroviaire. Pour le reste, il semble nécessaire d'augmenter les capacités aéroportuaires. En tout état de cause, il ne saurait être question que la construction d'un 3ème aéroport entraîne des injustices pour ces habitants, ruraux et agriculteurs. Elle suppose une réflexion approfondie pour que le chantier se déroule avec le moins de dommages possibles à l'environnement et que le futur aéroport présente les meilleures conditions pour sa préservation. J'ajoute que ce grand chantier doit être l'occasion de mise en œuvre des meilleures technologies pour réaliser un aéroport d'une haute qualité environnementale, avec le moins de nuisance possible.

Quelle attitude adopter face aux clandestins ?

C'est un problème sérieux qui va jusqu'à mettre en péril la vie de ces personnes et la sécurité des installations et donc des voyageurs. L'importance de ce problème en fait un problème national qui dépasse la sphère des transporteurs.

Il faut protéger la vie de ces êtres humains. C'est mon premier objectif. La plus grande fermeté, avec sanctions lourdes, doit être de rigueur contre ceux qui tirent profit du trafic organisé : passeurs, entreprises sollicitant le travail clandestin...

Au-delà, un bilan de la politique menée en matière de migration par la France et l'Union européenne doit être réalisé au plus vite. ■



C'est l'action que le Ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, a initié avec les Contrats de plan