Signal d'alarme

Dominique Riquet : « Le ferroviaire français a la tête sur le billot »

Le député européen (UDI), vice-président de la commission transports au Parlement européen, réagit au report de l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs, acté la semaine dernière par le conseil des ministres des Transports de l'UE

Les faits — Les ministres européens des Transports ont reporté jeudi dernier à 2026 l'ouverture à la concurrence des lignes de service public, sans obligation d'appel d'offres. Le «quatrième paquet ferroviaire» doit maintenant être examiné par le Parlement européen, mais la libéralisation semble de plus en plus compromise.

Les ministres des Transports viennent de s'entendre : ils ne veulent pas imposer l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs aux Etats membres avant 2026 - et encore, de façon «soft». Le regrettez-vous?

Les ministres sont parvenus à vider de toute substance politique ce quatrième paquet ferroviaire, en esquivant toute ouverture à la concurrence. C'est le principe de beaucoup de politiques : on repousse les problèmes pour les suivants. Le système ferroviaire français est en danger. Son modèle économique, sa compétitivité reculent année après année. Ouvrir le rail à la concurrence aurait le mérite d'être bénéfique pour l'usager qui pourrait bénéficier d'un meilleur service à un prix plus compétitif. Cela serait en revanche loin d'être bénéfique à la SNCF, qui n'est pas en état de supporter une telle compétition! J'en profite pour rappeler que la SNCF est née en 1937 de l'unification d'entreprises privées telles que la compagnie ferroviaire du Nord, celle de l'Est, du Midi, etc. Or, on est passé de 60000 kilomètres de voies de chemins de fer il y a une centaine d'années à 30000 km aujourd'hui. C'est dire ce qu'avaient été capables de construire ces compagnies privées...

Y a-t-il un cas de pays européen qui soit parvenu à redresser son réseau ferroviaire?

Le meilleur exemple est celui de l'Angleterre. Il y a une quinzaine d'année, son réseau était entièrement public, les infrastructures dans un état lamentable, dégradé, et les utilisateurs scandalisés. Du coup, les Anglais ont décidé de privatiser le réseau et les exploitants, via des appels d'offre. Les investissements ont été énormes. Le système s'est développé d'une manière extraordinaire. La proportion de clients est en forte augmentation. L'indice de satisfaction est bien meilleur que sur le continent. Bref, le système est en plein boom.

Espérez-vous une prise de décision forte de la part du gouvernement français?

Non. Le ferroviaire français a la tête sur le billot. L'Etat n'a pas les moyens d'investir dans les réseaux, et en même temps ne peut pas se permettre d'affronter les cheminots. Il faut se rappeler que ce qui a fait tomber Alain Juppé au milieu des années 1990, c'est en premier lieu la grève des cheminots. Lorsqu'ils se mettent en grève, c'est tout de suite insurrectionnel. Au-

1 of 2 08/12/2015 08:55 jourd'hui, le problème devenant de plus en plus explosif, personne ne veut s'aventurer à le résoudre. Je ne vois d'ailleurs pas qui aurait un tel courage politique. Cela va se terminer par une collision économique.

Les prochaines élections régionales peuvent-elles changer la donne, au moins pour les TER ?

Il y aura probablement moins d'exécutifs socialistes, en accord intellectuel avec le monopole de service public. On peut donc envisager que certaines régions vont rediscuter les conventions qu'elles ont avec l'opérateur SNCF. Parallèlement, je rappelle que beaucoup de régions sont aujourd'hui en contentieux juridique avec la SNCF. Daniel Percheron, président PS du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, ou Jean-Jack Queyranne, son homologue de Rhône-Alpes, lui aussi socialiste, sont ou ont été en litige avec la SNCF sur les tarifs passagers ou sur le montant des subventions que les régions accordent à l'entreprise pour les TER.

Le covoiturage, Uber ou encore la libéralisation du voyage en autocar. On a presque le sentiment que les professionnels du rail refusent de voir la réalité en face...

La société bouge beaucoup plus vite que les politiques qui, «uberisés» eux aussi, se défendent comme ils le peuvent. Prenez le cas d'Air France : elle fut un temps l'une des plus grandes compagnies du monde, avant de devenir l'une des premières compagnies d'Europe et bientôt, on n'aura peut-être plus de compagnie du tout... A chaque fois, la prise de certaines décisions a été reculée. En attendant, les usagers contournent l'immobilisme et font autrement : ils ne volent plus sur Air France mais sur d'autres compagnies aux prix et aux services plus attractifs. Le patriotisme économique a ses limites !

2 of 2