



GARES & CONNEXIONS

L'ÉTAT ET L'IMPASSE

Le rapport public thématique de la Cour des comptes sur les gares ferroviaires de voyageurs publié le 20 avril dernier pose le constat d'une impasse. Analyse.

En effet, si la Cour des comptes reconnaît que le maillage assuré par les plus de 3 000 gares « apparaît cohérent avec les caractéristiques du territoire » et permet d'assurer une « assez bonne proximité du service public ferroviaire pour les voyageurs », elle souligne les difficultés dans lesquelles l'opérateur public de gestion des gares se trouve.

LES INVESTISSEMENTS SONT AU CŒUR DES URGENCES RELEVÉES PAR LA COUR

Il est clair que les ressources de Gares & Connexions sont insuffisantes, ne permettant pas d'assurer l'ensemble des investissements nécessaires

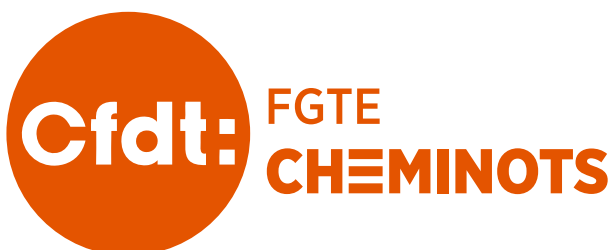
en gare. En conséquence, la Cour indique que Gares & Connexions « parvient à assurer l'entretien minimal », mais « ne dispose que de marges très limitées au-delà des investissements contraints ».

POURQUOI CETTE SITUATION ?

Pour la CFDT Cheminots, les origines de cette situation relèvent des choix politiques qui ont été faits. La loi *Pour un nouveau pacte ferroviaire* de 2018, contre laquelle la CFDT Cheminots s'est mobilisée, a créé la SA Gares & Connexions.

LA CONCLUSION ?

Le transfert, notamment d'un certain nombre d'actifs de SNCF Réseau vers sa filiale SNCF Gares & Connexions. Pour autant, l'équilibre économique n'a pas été assuré. La Cour des comptes le soulève d'ailleurs, indiquant que les besoins en investissements ont été multipliés par deux. ☹️☹️☹️



GARES & CONNEXIONS

L'ÉTAT ET L'IMPASSE

Si, comme la CFDT Cheminots le préconisait, la gestion des gares avait été intégrée à Réseau comme la part entière de l'outil industriel que les gares apportent au réseau, des effets de mutualisation de travaux auraient pu être déployés. Une fois encore, le choix de la partition a été fait sans évaluation économique. Les conséquences, elles, apparaissent aujourd'hui et ne pourront pas être esquivées.

QUE FAIRE ?

Le rapport de la Cour des comptes est très clair et indique qu'il « *est ainsi crucial que l'État assume enfin ses responsabilités à l'égard du réseau des gares* ». Pour illustrer le propos, la comparaison est établie entre la France et l'Allemagne.

SI LES CHIFFRES SONT TÊTUS, ILS PEUVENT ÉGALEMENT ÊTRE CRUELS : EN EFFET, L'ÉTAT FÉDÉRAL ALLEMAND APORTE DES SUBVENTIONS AUX INVESTISSEMENTS 11 FOIS SUPÉRIEURES À CELLES APPORTÉES PAR L'ÉTAT FRANÇAIS !

POUR LA CFDT CHEMINOTS

L'État, qui est propriétaire du réseau ferré national et des gares (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en sont affectataires) doit assumer ses choix et ses obligations. En réponse au rapport, le Premier ministre rejette « *la solution préconisée par la Cour d'un subventionnement massif par l'État du gestionnaire des gares pour atteindre l'équilibre du système* ». Pour la CFDT Cheminots, c'est tout simplement inacceptable.

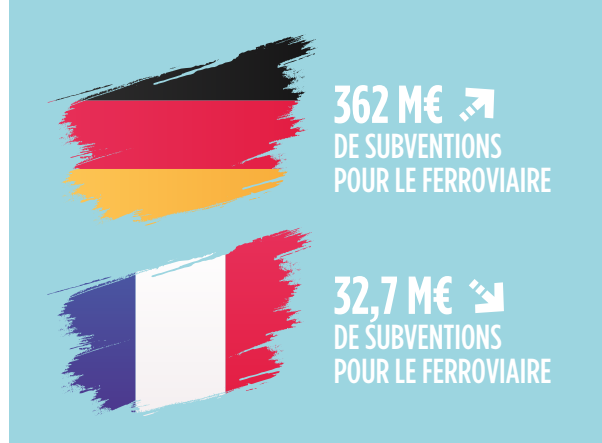
ATTENTION AUX MAUVAISES IDÉES !

Au-delà des constats et nécessités de financement pointés par la Cour, un certain nombre de recommandations sont formulées.

La CFDT Cheminots s'oppose à plusieurs d'entre elles. La possibilité d'ouvrir, à terme, aux régions l'option d'un transfert de propriété des gares d'intérêt régional et local affectées au seul trafic régional conventionné n'apporte pas de réelles solutions de financement. En effet, la question de l'investissement public restera entière.

Par ailleurs, l'éclatement de l'outil industriel en de multiples propriétaires, fussent-ils publics,

EN CHIFFRES



diminue les possibilités de péréquation et de répartition solidaire des investissements sur l'ensemble des gares.

La Cour flèche ensuite l'une de ses préconisations vers la mise en place d'un plan pluriannuel de productivité. En clair, puisque les subventions manquent, continuons à affaiblir l'opérateur avec une productivité toujours plus importante qui passera, une fois encore, par la suppression d'emplois. La CFDT Cheminots s'y oppose.

PRIORITÉ AUX EMPLOIS ET AUX COMPÉTENCES POUR UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE

Le sommet du climat 2021 va s'ouvrir et les impératifs de transition énergétique et écologique vont être de nouveau affirmés et portés. Le ferroviaire est un atout pour parvenir à ces objectifs à condition de savoir préserver l'outil industriel ferroviaire, son réseau et ses gares. ●

IL FAUT SE RAPPELER QUE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE NE POURRA PAS SE CONSTRUIRE SANS UN DÉVELOPPEMENT SOCIAL : POUR MENER À BIEN CES TRANSITIONS, ON AURA INÉVITABLEMENT BESOIN DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES DES FEMMES ET DES HOMMES QUI FONT LE FERROVIAIRE !