

14 novembre 2022

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



IÑAKI ECHANIZ

Député de la 4e circonscription
des Pyrénées-Atlantiques



Assemblée nationale

126 rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

inaki.echaniz@assemblee-nationale.fr

01 40 63 19 52



Permanence parlementaire

8 avenue de la gare
64400 Oloron Sainte-Marie

06 40 23 21 58

RETROUVEZ-MOI



inaki_echaniz



Iñaki Echaniz



@Inakiechaniz



Iñaki Echaniz



inakiechaniz.fr

NON À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES LIGNES TER

Après le démantèlement de la SNCF suite à la libéralisation du rail en application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire traduisant une exigence européenne, les régions se retrouvent dans l'obligation d'ouvrir les lignes de TER à la concurrence.

Dans le même temps, nos petites lignes sont aujourd'hui considérées comme des variables d'ajustement par la direction de la SNCF : horaires inadaptés, suppressions de trains, sous-investissements entraînant des pannes et des retards, conditions de travail détériorées pour les cheminots.

Face à obligation d'ouverture à la concurrence d'ici décembre 2023, les régions optent pour différentes stratégies.

Bien évidemment, celles qui adhèrent à l'exécutif ont emboîté le pas de la libéralisation en ouvrant le marché aux opérateurs extérieurs.

Nous savons, comme le montre l'exemple de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne, que l'ouverture au privé n'est pas la solution puisque ces entreprises recherchent, par nature, le profit et la rentabilité et cela est contradictoire avec un service ferroviaire de qualité et accessible à tous les usagers. La libéralisation, c'est l'augmentation des tarifs, des horaires peu fiables, des sous-investissements, la baisse du nombre de personnel et la fermeture des tronçons qui manquent de rentabilité.

D'autres collectivités tentent de mettre en place des alternatives :

-par la conclusion d'un nouveau contrat de dix ans avec la SNCF juste avant l'obligation de lancer des appels d'offres, pour repousser l'ouverture au marché, comme l'a fait la région Occitanie

-en renouvelant la SNCF entre six et huit ans, avec un cahier des charges exigeant comme le maintien des contrôleurs à bord ou les guichets en gare, dans le but de limiter l'appétit des opérateurs privés, comme souhaite le faire la région Nouvelle-Aquitaine

Si la SNCF doit effectivement augmenter ses investissements et améliorer son offre de service avec plus de rigueur et d'ambition, je ne peux, en tant que député socialiste engagé au sein de la NUPES, accepter cette ouverture à la concurrence mise en place par le Gouvernement. Cela ne profitera ni aux usagers, ni aux finances de l'État qui continuera à être obligé d'investir.

J'appelle le Gouvernement à revenir sur cette disposition et je continuerai à œuvrer pour un pôle public de transports et de mobilité autour de la SNCF réunifiée et 100 % publique, afin d'assurer une égalité de service et d'accès sur le territoire.