FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE TRAVAILLEURS DU RAIL
SOLIDAIRES, UNITAIRES, DÉMOCRATIQUES

Saint-Denis, le 10 juillet 2025

Conférence de financement des transports Un rapport décevant qui ne répond pas aux enjeux écologiques et sociaux!

Le 9 juillet, la conférence Ambitions France Transports a remis au ministre son rapport pour garantir le financement des transports, dans un contexte où la SNCF demande un investissement de 1.5 milliard d'euros à partir de 2028, au risque d'être confrontée à un « effondrement irréversible de la qualité de service ». Alors que l'actualité nous rappelle la dure réalité du changement climatique (canicule, grêle, inondations, incendie ...) et donc de l'impérieuse nécessité d'agir, les pistes de financements étaient très attendues pour changer de politique de transport en faveur du ferroviaire.

On retrouve dans ce rapport de nombreuses propositions que le gouvernement pourrait adopter dans les mois à venir via un projet de loi qui serait proposé avant la fin de l'année.

Une conférence pour faire ... des études, des revues générales, des Ferroscopes.

Par manque d'ambition politique et financière, le gouvernement repousse certaines prises de décision en multipliant les missions d'étude, qui auront la difficile tâche de gérer ... la pénurie.

- **Pour les « petites lignes » essentiellement pour la justice sociale. (7500 Km)**

  Alors qu'il y aurait un besoin de 500 millions d'euros par an au minimum, aucune annonce de financement ferme n'a été faite. Ce sera juste une mission, présidée par Mr Philizot qui aura la difficile tâche de faire « un bilan de classification de ces lignes et des conditions de leur financement ».

  L'objectif écrit est de faire (re)passer certaines d'entre elles dans le réseau structurant, ce qui aurait pour conséquence d'assurer leur financement directement par SNCF Réseau et non plus par les régions et l'État.

- **Deux « Ferroscopes » pour hiérarchiser les investissements et gérer la pénurie.**

  Le Ferroscope est une grille multicritères qui permet d'attribuer une note globale à chaque projet en fonction de différents critères objectifs. Deux « ferroscopes » sont prévus :

  - Un pour la régénération et la modernisation du réseau circulant (réseau structurant et lignes de desserte fine).
  - Un pour les projets de développement (nouvelles lignes, grands projets).

  L'objectif affiché de cet outil est de prioriser les investissements dans la régénération, la modernisation et le développement du réseau ferroviaire, d'assurer la cohérence des choix publics en matière de politique ferroviaire et de garantir la transparence et l'objectivité des arbitrages. **Pour SUD-Rail, le risque c'est que ces « ferroscopes » servent à terme d'alibi pour accélérer la fermeture de certaines lignes vitales !**

- **Les TGV d'aménagement du territoire, le lobby de la concurrence a encore gagné.**

  Il est urgent ... de ne rien faire. Il faut dire qu'au même moment la société Velvet annonçait son lancement sur l'Axe Atlantique, sans desservir aucune gare TGV d'aménagement du territoire. Le ton était donné. Une « mission d'étude » sera donc mise en place pour trancher les quelques pistes proposées dont celles de faire payer les régions via des délégations de service public, mettre en place une taxe sur les billets TGV, créer un « fonds de péréquation » ...

  En résumé, ce seront le contribuable et/ou le voyageur qui paieront le manque de courage du gouvernement vis-à-vis des concurrents TGV de la SNCF. Au bout du compte, c'est le risque de voir la SNCF créé des filiales TGV pour répondre aux éventuels appels d'offres pour les TGV d'aménagement du territoire.

La SNCF officiellement « vache à lait » du système ferroviaire et du gouvernement.

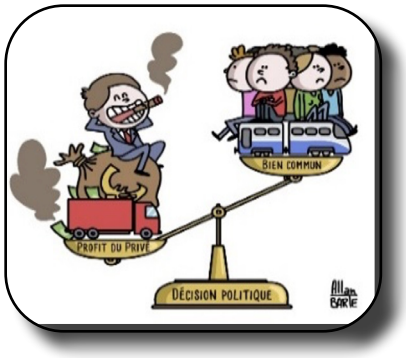
Le rapport prévoit de flécher 1 milliard d'euros par an des autoroutes vers le ferroviaire à partir de… 2036. Donc de 2026 à 2036, il fallait trouver des solutions, rien n'étant prévu.

- **Un fonds de concours qui augmente de 500 millions d'euros à partir de 2028, soit jusqu'à 2 milliards d'euros par an.**

Une véritable saignée. Pour rappel, le fonds de concours est une taxe qui ne frappe que la SNCF et qui finance un réseau d'État circulé par plus de 30 opérateurs ferroviaires qui, eux, ne sont pas astreints à cette taxe. Pour continuer à payer, la direction SNCF va encore accentuer ses plans de rigueur sur les cheminots tout en … augmentant les prix de ses billets TGV. Pire, pour payer le réseau, l'État donne la possibilité à la SNCF de créer de la dette à sa place et de vendre des actifs … Comme pour la création du réseau TGV, c'est donc la SNCF qui va devoir mettre la main à la poche à la place de l'État.

- **Le grand retour des partenariats public/privé.**

Ces PPP se feront sur les projets de développement comme les nouvelles LGV ou la mise en place de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System). Ces boites privées se payeront sur les péages via des contrats de concession très lucratifs. C'est d'ailleurs pour cela que la société LISEA (LGV Bordeaux/St pierre des corps) a les péages TGV les plus chers de France, tarification que la SNCF répercute sur ses billets TGV… Sans gagner d'argent sur ce tronçon !



- **Faire payer l'usager.**

Non, la taxe sur les billets n'est pas définitivement enterrée. En effet, tout en disant que ce n'est pas une mesure « qui fait consensus » et que le ministre « ne la souhaite pas à ce stade », celle-ci fait pourtant bien partie de la synthèse des propositions de la conférence.

Proposition 8 : « mettre en place une taxe temporaire sur certains billets de transport (ex : TGV) » et est de nombreuse fois détaillée dans le rapport. Sans parler de l'augmentation de la tarification des transports en commun, qui elle fait consensus pour tout le monde … hormis peut-être pour les voyageurs.

- **Toujours plus de concurrence.**

Celle-ci serait drapée de toutes les vertus en termes d'optimisation, quand, pourtant, le bilan catastrophique du Fret en France et les surcoûts de mise en place au TER devraient servir d'avertissement. Malgré les échecs cuisants en GB et en Allemagne, où l'ouverture à la concurrence s'est avérée être une catastrophe pour les usagers et le réseau, catastrophe qui met aujourd'hui ces deux pays en grande difficulté. Pour nos libéraux français, c'est la fuite en avant qui aura des conséquences graves pour l'ensemble du système ferroviaire et les cheminots !

Si les recommandations de ce rapport sont mises en place, c'est un recul sans précèdent pour les cheminots, les usagers et le service public :

* **Aucune sécurisation des « petites lignes ».**
* **Quasiment aucune subvention publique de l'État.**
* **Risque de taxes sur les billets de TGV et TER.**
* **Mise à contribution des régions pour certains TGV d'aménagement du territoire avec un risque de filialisation.**
* **Mise en place d'un fonds de concours de 2 milliards d'euros pour la SNCF qui sera payé par de la régression sociale à tous les étages !**

La fédération SUD-Rail va suivre avec beaucoup d'attention les mesures qui seront retenues par le gouvernement dans son futur projet de loi et mettra tout en œuvre pour défendre les intérêts des usagers, du service public et des cheminots qui le font vivre.

Fédération SUD-Rail 38 RUE DES RENOUILLERES 93200 ST-DENIS
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr

Union syndicale Solidaires