

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

L'AVENIR DU FERROVIAIRE SELON SUD-RAIL



Table des MATIERES



PRÉAMBULE



L'ÉTAT ACTUEL DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS

1. Description
2. Que pèse le ferroviaire
3. Comment ça marche ?
 - le Réseau
 - les péages
 - les missions de service public
 - les voyageurs
 - le TGV
 - la dette
4. Les insuffisances de financement
5. Les qualités du système

LES PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION SUD-RAIL



PRÉAMBULE

Avant de considérer le ferroviaire, il importe de se situer au niveau des transports en général pour rappeler que dans une société, **les activités de transport quelles qu'elles soient (routier, maritime, ferroviaire, aérien), ne sont jamais autofinancées par le prix du service.**

Par différents biais, le coût de l'infrastructure est très majoritairement pris en charge par la puissance publique :

- **Les routes** ont été construites et sont entretenues à **100% sur deniers publics** (même les autoroutes aujourd'hui concédées).
- **Les canaux** pour la navigation fluviale n'ont jamais été que des décisions de la puissance publique (depuis Colbert et Vauban), **financés sur deniers publics.**
- **Les infrastructures aéroportuaires autres que les grands aéroports internationaux sont gavées de subventions**, et singulièrement en France où l'équipement aéroportuaire est très supérieur aux autres pays européens pour une utilité sociale souvent limitée aux députés, sénateurs ou ministres qui veulent pouvoir rallier rapidement Paris à Pau !
- Pour le transport maritime, **les infrastructures portuaires** ont été construites et développées, **via les chambres de commerce**, avec également des subventions publiques.
- **Pour le ferroviaire, la construction des réseaux s'est faite au XIX siècle sur financement de l'Etat**, l'exploitation étant ensuite attribuée par concession. **L'illusion « SNCF » à partir de 1937**, puis de 1983 (passage en EPIC) **aura été de laisser croire que**, parce que la SNCF portait tout le **système ferroviaire**, la **logique d'auto-financement d'une entreprise devait s'appliquer à l'ensemble du système ferroviaire.** Ainsi a-t-on parlé de la «dette



de la SNCF» alors qu'il s'agissait du coût de développement et d'entretien des infrastructures.

Il importe donc de rappeler que, quel que soit le mode, les transports sont des infrastructures publiques, dont l'utilité et le coût ne peuvent être appréciés qu'à l'échelle d'un pays, et qu'ils ne s'autofinancent jamais en totalité sur le mode du « marché » (au sens courant de la théorie économique libérale).

Une autre vérité à rappeler est que **les transports, qui sont par essence des systèmes de réseaux, fonctionnent sur des modèles économiques très majoritairement à coûts fixes, au sens où le coût de création et de maintenance de l'infrastructure représente une part prépondérante, voire écrasante, du coût global du service.**

Pour la route, le fer ainsi que les voies navigables intérieures (un tout petit peu moins pour l'aérien, et un peu moins pour le maritime car ils utilisent un espace aérien ou des étendues océaniques préexistantes et « gratuites »), **le coût de l'infrastructure représentera le même montant, que l'on fasse circuler un ou cent mobiles dessus.**

Ce n'est pas propre aux transports.

Les grosses industries (extractions minières, sidérurgie, pétrochimie, etc.) sont aussi dans ce cas : le coût de construction et de maintenance de l'infrastructure industrielle d'un laminoir ou d'une raffinerie sera le

même, que l'on doit sortir 100 tonnes ou 10.000 tonnes de barres d'acier, 1.000 m³ ou 10.000 m³ d'un produit pétrolier raffiné.

Or la conséquence de ce constat est que pour une activité économique dont le modèle est à coûts principalement fixes, **tout l'enjeu est d'essayer de saturer la capacité de production de l'infrastructure** (de transport ou industrielle) **afin de répartir le coût global de l'infrastructure sur un maximum d'unités produites de biens ou de services.**

S'agissant des transports, l'action rationnelle devrait donc être de déterminer les modes – ou plus exactement la combinaison des modes – qui offrent la meilleure utilité sociale, de diriger les investissements vers cette combinaison de modes, et de penser leur exploitation pour en saturer le plus possible les capacités. Et sur ce plan, le transport ferroviaire offre, en termes d'utilité sociale, un compromis entre les nuisances (espace occupé, imperméabilisation des sols, pollutions de l'air et des sols liées à la construction et l'exploitation, bruit, etc.) et les bénéfices (capacités d'emport, rendement énergétique,



niveau de maillage, service des marchandises comme des personnes, etc.) très favorable.

La route offre un maillage beaucoup plus fin et indispensable mais au prix de nuisances proportionnellement supérieures. Le transport fluvial



induit des nuisances moindres mais au prix de capacités (natures de transports, rapidité, maillage) très inférieures. Quand à l'aérien, il induit des nuisances beaucoup plus importantes pour des bénéfices moindres (capacités, maillage).

En combinant les modes pour réserver à chacun leur meilleur champ de pertinence, on peut diriger les financements

vers les réseaux de transports correspondant, et ensuite, saturer les infrastructures ainsi créées. **Il est aberrant, par exemple, de créer et d'entretenir un réseau autoroutier au bénéfice du transport routier de marchandises longue distance avec toutes les nuisances induites, en laissant périlcliter un réseau ferroviaire parallèle bien plus rentable socialement** (c'est-à-dire économiquement, environnementalement, sécuritairement), en prétendant que c'est la « concurrence » qui doit diriger

les services au client final vers un réseau ou l'autre.

En revanche, de nombreuses voiries routières de proximité ne sont pas entretenues comme elles le devraient faute de financement, alors qu'aucun autre mode de transport ne peut assurer un maillage aussi fin.

Mais le champ de pertinence de ces « routes de desserte très fine du territoire » est celui des services très locaux, privés (véhicules particuliers, qui eux-mêmes doivent être de moins en moins des voitures thermiques, et même électriques) ou publics (ramassage scolaire, distribution postale, ambulances, pompiers, taxis, etc.).

Dernière vérité à rappeler. Les activités économiques de réseau dont les transports font partie sont d'autant plus performantes que leurs composantes peuvent être mutualisées au sein d'une entité unique qui dispose d'une unité de stratégie et d'action pour arbitrer au mieux les aléas qui viennent en permanence perturber le fonctionnement programmé du système.

L'éclatement du système ferroviaire entre plusieurs autorités organisatrices, plusieurs gestionnaires d'infrastructure, plusieurs détenteurs et fournisseurs du matériel roulant, plusieurs mainteneurs d'infrastructures et plusieurs mainteneurs de matériels roulant, plusieurs distributeurs de tarifications, plusieurs prestataires en gare, etc., exigent de multiplier des investissements industriels lourds concurrents (on augmente



donc les coûts fixes tout en diminuant l'assiette de leur amortissement possible), empêche la fluidité de l'exploitation car les moyens humains comme matériels ne sont pas mutualisables, et **induisent une quantité phénoménale de relations contractuelles croisées pour faire fonctionner le système, extrêmement coûteuse.** C'est particulièrement vrai dans le ferroviaire.

Or, la question du financement des transports est autant celle des sources du financement que celle des montants à financer. Si une certaine organisation du système – en l'occurrence une organisation intégrée – est plus frugale qu'une autre – en l'occurrence une organisation

éclatée entre des milliers d'opérateurs – pour un certain niveau de services rendus, c'est aussi une réponse aux problèmes du financement.

Si la simple organisation intégrée est moins coûteuse de plusieurs milliards par an (des évaluations en 2010 disaient entre 1,5 et 3 milliards par an, et ça n'a pu qu'augmenter depuis) **cela permet d'allouer une même quantité de ressources à la régénération et à la maintenance d'un réseau performant au lieu de le perdre dans des doublons, des prestations intellectuelles parasites, des coûts de gestion administrative excessifs, sans aucun « plus » pour la production des biens et services.**

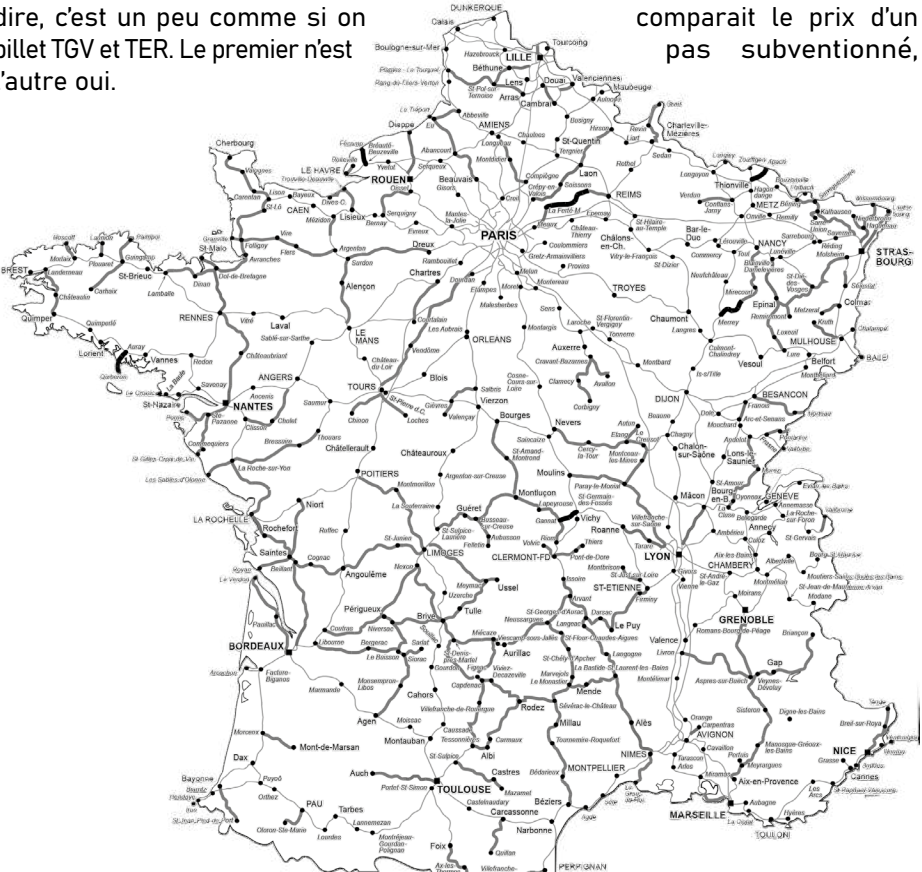
La simple organisation intégrée est moins coûteuse de plusieurs milliards par an



L'ÉTAT ACTUEL DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS

Malheureusement à rebours de ces rappels essentiels sur les grands déterminants techniques, économiques, organisationnels ou sociaux des systèmes de transport, voyons comment la question du financement du ferroviaire est aujourd'hui présentée.

Il faut tout d'abord raisonner par rapport à un système ferroviaire français qui a ses propres particularités. **Trop de pseudo experts comparent le système ferroviaire avec ceux d'autres pays comme l'Italie ou l'Allemagne, sans même essayer de comprendre leurs spécificités.** Aujourd'hui, comparer un billet de TGV en France avec l'Italie ou l'Espagne cela ne veut rien dire, c'est un peu comme si on comparait le prix d'un billet TGV et TER. Le premier n'est pas subventionné, l'autre oui.



Par ailleurs croire que la croissance du ferroviaire est une évidence relève d'une méconnaissance du développement des modes de transport dans certains pays.

- Après-guerre, des options « tout routier » (y compris pour les relations en autocar longue distance) ont pu conduire à délaisser progressivement le train, comme en Grèce.
- On a pu vouloir réserver le chemin de fer au maillage des grandes villes et abandonner ou ne pas développer les « petites lignes ». Ce fût d'ailleurs le choix de tous les pays européens, ou il n'existe quasiment plus de ligne UIC 8 et 9. Mais il faut rappeler à cet égard que la géographie urbaine allemande, anglaise, néerlandaise, italienne, belge ou même espagnole est composée de plusieurs grandes métropoles réparties sur tout le territoire, et non pas comme en France d'une région parisienne hypertrophiée et d'un reste du territoire avec 2 grandes villes et quelques villes moyennes.
- On peut faire le choix, pour les trains à grande vitesse (TAGV), de ne desservir que les grandes gares et de renvoyer la desserte des autres au maillage des trains régionaux (donc multiplier les trajets avec correspondances), comme c'est le cas de quasiment tous les réseaux à grande vitesse d'Europe.
- L'alternative, en France, a été de penser des dessertes d'un maximum de gares y compris moyenne par le TGV (donc avec des dessertes intermédiaires, mais offrant beaucoup plus de relations directes sans correspondances);
- On peut faire le choix de balkaniser les transports régionaux en les autonomisant les uns des autres et en multipliant les lots (et les opérateurs pour chacun de ces réseaux comme c'est le cas pour les TER ou le Transilien en France), ou bien conserver un opérateur unique (comme en Belgique), ou d'arrêter la balkanisation et revenir à une autorité voire un opérateur unique (comme en Ecosse et en Angleterre/Pays-de-Galles aujourd'hui).

Comme on peut le voir les choix fait lors de cette conférence peuvent avoir des conséquences concrètes importantes pour les voyageurs, les collectivités et les travailleurs du rail. Mais aussi pour le climat, la sécurité routière, l'emploi, l'aménagement du territoire.





1. Le système ferroviaire français, c'est quoi ?

Le système ferroviaire est composé d'une part d'un Réseau de 48 828 KM de voies RFN (27.586 km de voies principales et 21.242 km de service), de 3000 gares et de 26 compagnies ferroviaires. **C'est l'Etat qui est propriétaire du réseau et des gares, il sous-traite à SNCF-Réseau et SNCF Gares & Connexions leur gestion.**

Du côté des opérateurs, le marché du ferroviaire est complètement ouvert à la concurrence depuis 2006 pour le Fret et 2019 pour les voyageurs. **En 2023, on comptait 26 compagnies ferroviaires ; 6 pour les voyageurs** (SNCF Voyageurs, Eurostar Trenitalia, Renfe, Transdev en Bretagne et OUIGO Vitesse Classique) **et 21 de Fret** (Fret SNCF, DB Cargo, Linéas, Europorte, Captrain ...).



2. Que pèse le ferroviaire en France ?

A Voyageurs : 107 milliards de voyageurs-Km en 2023 (+5%), soit le trafic voyageur le plus important d'Europe (34 milliards pour l'Espagne et 54 milliards pour l'Italie). **La part modale du ferroviaire est de 10,4% en 2023 (6,7% pour l'Espagne, 6,3% pour l'Italie et 8% en moyenne pour l'UE en 2022).**

Au Fret : 29,4 milliards de Tonnes-Km en 2023 (-16,7%), dans la moyenne basse au niveau européen. La part modale du ferroviaire de 8,6% en 2023 (4.4% pour l'Espagne, 12,4% pour l'Italie et 17,1% pour l'UE en 2022). Mais plus de 40% en Suisse et en Autriche.

3. Comment ça marche ?



LE RÉSEAU : il appartient à l'Etat, la logique voudrait qu'il le finance à 100%. C'est le cas partout en Europe. Ce n'est pas le cas de la France. En France, il y existe un triple système de financement du réseau. **D'abord des subventions publiques**, pour les travaux de régénération et modernisation, environ 3,5 milliards par an. **Un deuxième financement via les péages**, avec une particularité française, les Redevances d'Accès payées par l'Etat pour les TER/TET et IDF Mobilités pour les Transilien (2,7 milliards en 2023) et les redevances de marché, payées par les opérateurs. **La redevance de marché n'existe pas dans les autres pays Européen et constitue 45% du prix des péages des TGV.** C'est pour cela que nous avons les prix de



péages TGV les plus chers d'Europe. **Enfin il y a un troisième financement du réseau. Le fond de concours.** C'est aussi une particularité Française. Ce fond existe depuis 2016, **il est payé exclusivement par le Groupe SNCF. Entre 2016 et 2024 le Groupe SNCF a payé 5,1 milliards de FDC. Il est prévu qu'il en paie 6,5 entre 2025 et 2027.**

LES PÉAGES : les opérateurs payent les péages pour faire circuler leurs trains sur le réseau et leur donner accès aux gares. **Les péages sont élevés sur les trains en services librement organisés (SLO)** c'est-à-dire non subventionnés (les TGV en France). A titre de comparaison ils sont 2 fois plus élevés qu'en Espagne, 5 fois plus qu'en Italie et en Allemagne.

Par contre sur le Fret ils sont dans la moyenne basse Européenne. Sur les services conventionnés (TER, Transilien, Trains d'Equilibre du Territoire) ils sont élevés mais restent à la même hauteur que l'Espagne, un peu plus cher qu'en Allemagne et 2 fois plus chers qu'en Italie. Mais loin des proportions du TGV.

LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC : les Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) qui sont l'Etat pour les TET, les Régions pour les TER et IDF Mobilités pour les Transiliens, paient un service public de trains. **3,3 milliards par IDF Mobilités pour les Transiliens qui financent 1.6 million de trains ayant transporté 808 millions de voyageurs en 2023. 3,5 milliards par les 11 régions de France pour 2.3 millions de TER et 378 millions de**

voyageurs transportés en 2023. 167 millions par l'Etat pour les TET. Cela finance 26.000 TET qui ont transporté 11 millions de voyageurs en 2023.

A cela il faut rajouter **2.2 milliards pour l'achat de matériel TER/Transilien ou TET. Ce matériel n'appartient plus à la SNCF.** Par conséquent lorsque la SNCF est mise en cause car sur la ligne TET Paris/Clermont des locomotives qui ont plus de 50 ans tombent en panne, ce n'est pas à cause de la SNCF, mais à cause de l'Etat qui n'a pas renouvelé suffisamment tôt son matériel.

D'ailleurs, il sera directement utilisé par les concurrents de la SNCF en cas de perte du marché. Transdev par exemple, vient de se faire offrir pour 250 millions d'euros de matériel par la région PACA pour l'exploitation de la desserte Marseille / Nice. **Les AO payent également les ateliers d'entretien du matériel.**

Depuis quelques années l'Etat finance le Fret afin d'atteindre ses objectifs de réduction de GES. Pour cela il met 281 millions d'euros d'aides pour les 21 opérateurs de Fret. Le financement du Fret est d'ailleurs riche en enseignements. En 2006 : il y avait un seul opérateur de Fret, la SNCF. 0 euro de subvention publique pour 48,1 milliards de T/Km transportés. En 2023 : il y avait 21 opérateurs Fret, 281 millions d'euros de subventions publiques pour...29.4 milliards de T/Km de marchandises. **La libéralisation du Fret coute donc plus cher au contribuable pour... moins de marchandises**



A quoi sert la contribution des AO* pour la SNCF

*autorités organisatrices



6,9
milliards



3,3 milliards



ile de France
mobilités

3,5 milliards



Régions



167 millions



Etat



Contributions totales des autorités organisatrices (Etat / Régions)

Nombre de trains circulant en France par an

3,9 millions

26 000

Intercités



1,6 million

Transilien SNCF

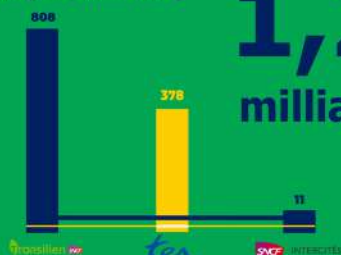


2,3 millions



ter

Voyageurs transportés (en millions)



1,2
milliard

Sources : autorité de régulation des transports.
Les contributions ne prennent pas en compte l'achat de matériel qui appartient aux autorités organisatrices et qui sera prêté aux concurrents de la SNCF en cas de perte de marché, ni le financement d'une partie du réseau qui appartient à l'Etat.



transportées par le train !

Le TGV ne bénéficie quasiment pas de subvention publique, à peine 2% (151 millions) de ses ressources, qui viennent des régions Bretagne et HDF, mais qui ne couvrent qu'une partie des déficits des TERGV pour la HDF et des dessertes après Rennes pour la Bretagne.

LES VOYAGEURS : 9 voyageurs sur 10 utilisent des trains conventionnés (1.2 milliard de passagers en 2023), c'est-à-dire des TER / TET ou TN. Ces trains sont subventionnés en moyenne à 75%, **par conséquent le voyageur n'en paie que 25%**. L'ART donne le prix moyen d'un billet TER en 2022 à 4.6 euros et pour un Intercités à 25.9 euros. **1 voyageur sur 10 prend un TGV** (151 millions de passagers en 2023). **Ces trains n'ont quasiment aucune subvention publique.**

En 2023 98% des revenus des TGV venaient des recettes commerciales

(7.3 milliards) et 2% des subventions (151 millions d'euros). **L'ART donne le prix d'un billet TGV en 2022 à 41.2 euros en moyenne.** A titre de comparaison en 2015 le prix moyen d'un billet de TGV était...45 euros.

Mais cette donnée ne correspond pas au vécu des usagers car **ce qui caractérise la tarification TGV depuis les années 2000, c'est le « yield management »**, une technique logicielle issue de l'aviation qui modifie en permanence les contingentements de billets aux différents tarifs selon la demande, **de sorte que le prix varie d'un voyageur à l'autre de manière incompréhensible.**

LE TGV : dès sa conception le TGV s'est inscrit dans la continuité des logiques d'aménagement du territoire assignées aux trains « Grandes Lignes ». **Ce sont aujourd'hui 198 gares desservies par le TGV en France, un record en Europe. 1/3 de ces dessertes sont bénéficiaires, 1/3 à l'équilibre,**



1/3 déficitaires. Dans le modèle économique, une péréquation de fait permettait ainsi de faire en sorte que le 1/3 des dessertes bénéficiaires finançait le 1/3 déficitaire.

Mais **avec l'ouverture à la concurrence, les opérateurs « alternatifs » ne se positionnent que sur les dessertes rentables**, obligeant la SNCF à répondre à la guerre commerciale des nouveaux entrants, et la péréquation n'est plus possible. Et comme le Groupe SNCF est sommé de faire des bénéfices pour alimenter le Fonds de Concours (cf. supra), **SNCF Voyageurs ne va plus pouvoir maintenir les dessertes TGV trop peu rentables.** Cela concerne une centaine de gares desservies ce qui, en termes d'aménagement du territoire, serait une catastrophe pour certaines villes, voire départements.

LA DETTE : en 2019 la dette du Groupe SNCF était montée à 60 milliards d'euros. L'Etat en a récupéré 35 milliards dans son budget propre entre 2020 et 2022. Aujourd'hui l'endettement du Groupe SNCF est de 24 milliards d'euros en 2023. **Systematiquement la « reprise » de la dette par l'Etat est perçue comme un cadeau pour la SNCF. Rien n'est plus faux.** L'Etat a juste transféré une dette d'un compte d'une de ses structures (les SNCF étaient des Établissements Publics Industriels et Commerciaux, donc des démembrements de l'Etat) vers celui d'une autre structure (le budget propre de l'Etat). **Cette dette, qui résultait de ce que l'Etat avait demandé à sa structure « SNCF » de porter financièrement le**

développement du réseau par recours à l'emprunt, a toujours été une dette de l'Etat. Quand les régions financent un réseau TER, elles financent une infrastructure qui appartient à l'État, elles ne financent pas la SNCF. Car celle-ci est soit un opérateur comme un autre pour SNCF Voyageurs, soit un simple gestionnaire d'infrastructure comme SNCF Réseau ou sa filiale SNCF Gares & Connexions.

4. Quelles sont les insuffisances du financement du système ferroviaire français dans le modèle actuel ?

- **Un prix des billets de TGV de SNCF Voyageurs qui subit à la fois la charge des péages les plus élevés d'Europe et la contribution au Fonds de Concours** pour financer l'infrastructure.
- **Un manque de moyens financiers des régions**, à qui l'Etat a transféré toujours plus de compétences – et donc de coûts – sur les éléments du système ferroviaire des TER, sans transférer les ressources correspondantes. Et aujourd'hui, **c'est le financement des petites lignes qui est compromis avec la perspective de fermetures définitives en nombre.**
- **Une ouverture à la concurrence des trains conventionnés qui se fait sur la base d'un dumping social et donc la remise en cause des droits sociaux dans le ferroviaire.** Or il existe aujourd'hui une pénurie structurelle de



cheminots (tant les conducteurs, que les agents du service commercial train, que les aiguilleurs, et même les mainteneurs de l'infrastructure). Ce qui va donc entraîner une baisse de qualité de service, comme cela s'est vu dans les transports urbains.

- **Des TGV qui font de l'aménagement du territoire sans avoir de subvention publique**, alors que les concurrents ne se positionnent que sur les dessertes les plus rentables.
- **Un Fond de Concours qui n'est financé que par le Groupe SNCF** et qui la pénalise par rapport à ses concurrents.
- **Une course à la productivité des cheminots des SNCF**, qui détruit le sens du travail en dégradant ses conditions (y compris la sécurité) et qui désormais promet le basculement de l'immense majorité d'entre eux dans des filiales ou chez les concurrents qui achèveront définitivement ce qui constituait la conscience d'appartenir à un corps social attaché à un service public à l'échelle de tout le pays. Ceci explique des tensions sociales permanentes à la SNCF, tant sur la question des rémunérations, que les réorganisations sans fin et les risques croissants qu'on fait prendre vis-à-vis de la sécurité (autant la sécurité au travail que la sécurité du système ferroviaire).

- **Une infrastructure qui n'est pas financée et qui se dégrade**, entraînant retard, pannes et risques de fermetures de lignes.
- **Un gouvernement qui fait croire que c'est la concurrence qui va permettre de développer le ferroviaire en France**. On le voit au fret c'est même l'inverse. C'est plus de subventions pour toujours moins de trafic.

5. Quelles sont les qualités du système ferroviaire ?

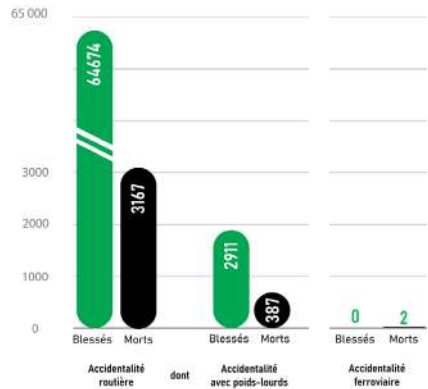
- Un système ferroviaire unique au monde. En effet, **la France possède à la fois 2.700km de LGV avec le plus fort trafic voyageur de grande vitesse d'Europe** (65 Milliards de Voyageurs-KM TGV), **tout en ayant le seul réseau de petite ligne d'Europe**. Ces deux particularités contribuent grandement à l'aménagement du territoire. **Le ferroviaire c'est 10% des déplacements en France pour 0.3% des GES dans les transports**. Donc il ne peut y avoir de politique de réduction des GES sans développement du ferroviaire.
- **Un système ferroviaire dit de Mass transit en IDF qui n'a pas d'équivalent en Europe**. Ni Madrid, Ni Rome, ni Berlin n'ont le réseau ferroviaire Francilien.
- **Un système TER efficace et en plein développement, en grande**



Prendre le train c'est bon pour votre sécurité et celle de vos proches

partie grâce aux régions.

- **Un système ferroviaire très sécurisé pour les voyageurs.** En 2023, il y a eu 2 décès de voyageurs en train, 3167 par la route, une véritable hécatombe.
- **Un corps social cheminot qui dispose encore de professionnels avec des connaissances techniques indispensables et fiabilisées** (Conducteur de TGV, Caténaireur, soudeur, agent du matériel...). Mais attention, les casses successives de tout ce qui faisait ces compétences et l'attrait de ces métiers, sont en train de « normaliser » le rapport au travail dans les SNCF. On le voit notamment avec le turn over, qui était très faible mais qui ne



cesse d'augmenter depuis 2018. **Or le ferroviaire ne peut se permettre les mêmes Turn over que la plupart des secteurs professionnels.** Dans certains pays les opérateurs n'arrivent pas à garder les cheminots et se retrouvent en sous-effectif chronique avec des abaissements de plan de transport (Allemagne, GB).

- **Un maillage ferroviaire qui permettrait le report d'une partie des marchandises vers le rail** si l'on menait une politique dirigée cohérente (comme en Suisse) priorisant les solutions ferroviaires et restreignant voire interdisant le transport routier sur le même parcours dès lors que la solution ferroviaire existe.



DANS CE CONTEXTE, QUE PROPOSE LA FÉDÉRATION



Dans l'immédiat, **l'Etat doit prendre en charge directement le financement de la régénération et de l'entretien des infrastructures du réseau** afin :

- **De baisser le niveau des péages** (tant TGV que TER ou Transilien), ce qui redonnera du souffle à la fois aux autorités organisatrices (TER, TET, IdF-Mobilités) et aux opérateurs (prix des dessertes TGV notamment) pour maintenir et développer des dessertes moins rentables mais importantes en termes de maillage du territoire par le chemin de fer.
- **De supprimer le fonds de concours**, ce qui supprimerait les injonctions contradictoires vis-à-vis de SNCF Voyageurs à qui on demande de développer le train mais aussi qu'il soit le plus rentable possible pour dégager le bénéfice le plus important (impliquant en conséquence moins de sillons donc moins de trains mais plus remplis). **Et cela permettrait aussi d'atténuer la pression de la productivité sur les cheminots** qui remet en cause aujourd'hui des principes de gestion de la sécurité (déjà à l'origine de l'accident de Brétigny et en partie de celui d'Eckwersheim).
- **De maintenir les « petites » lignes qui sont essentielles à un maillage du territoire par le ferroviaire**, et donc à l'attractivité globale du mode ferroviaire dans son ensemble (car le réseau capillaire a aussi un effet sur les dessertes grandes lignes qu'il contribue à alimenter ; ce ne sont pas deux modes de transports indépendants !)



A échéance plus longue mais qui doit rester courte, il est primordial que soit arrêtée une vraie politique des transports, qui détermine la combinaison des modes la plus pertinente au regard des objectifs environnementaux (GES, pollutions des sols, modes d'exploitation des sols notamment vis-à-vis des ressources en eau), d'aménagement du territoire qui déconcentre au lieu de concentrer (hypertrophie francilienne et métropolisation régionales qui vident les autres espaces dans les régions), de relocalisation des activités économiques et des services publics, d'égalité sociale réelle par rapport aux biens et services essentiels. Dans cette combinaison, il serait rationnel sur tous les plans que le transport ferroviaire soit l'ossature des transports collectifs.

- Une fois cette combinaison des modes arrêtée, on peut flécher les investissements nécessaires là où chaque mode est pertinent.
- Et une fois qu'on a investi pour régénérer ou développer les infrastructures ferroviaires, on oriente l'activité vers elles, au besoin de manière contraignante, pour saturer les capacités. C'est primordial pour le Fret (c'est en faisant ça que la Suisse a une part modale du fret ferroviaire supérieure à 40%). **Or il faut comprendre qu'une vraie politique du fret ferroviaire, en utilisant notamment le réseau des petites lignes, serait justement un moyen d'assurer des revenus pour le financement de ces petites lignes.**



Plus de fret, et plus de fret sur les petites lignes est le gage de plus de dessertes voyageurs sur ces mêmes petites lignes.

- De même pour les relations par autocar, ne pas mettre des dessertes autocar et train en concurrence sur un axe ferroviaire, mais ne concevoir les dessertes départementales ou régionales par autocar qu'en complémentarité des dessertes ferroviaires (pour qu'elles s'alimentent mutuellement et non s'opposent).
- Que toutes les solutions d'organisation fondées sur la mutualisation des moyens humains et matériels soient privilégiées.
- **Il est aberrant et injustifiable que la gestion des infrastructures des gares soit dissociée de celle des voies** (même si SNCF Gares&Connexions est une filiale de SNCF Réseau, ce sont 2 sociétés différentes avec 2 états-majors, 2 services de maîtrise d'ouvrage, 2 services de maîtrise d'œuvre, etc., alors que les métiers liés à la gestion des actifs sont techniquement les mêmes). **On pourrait être plus économe en réunissant les deux.**
- **De même il est aberrant de « balkaniser » la gestion des petites lignes entre SNCF Réseau et une myriade de structures sous-traitantes** des Régions pour un bout de ligne par-ci, un bout de ligne par-là. Sans compter que dans tout système industriel, la fragilité en termes de performance comme de sécurité est très liée aux interfaces. Plus on les multiplie, plus le système est fragile
- **Il est encore ruineux et fragile d'ouvrir les TER ou les Transiliens à la concurrence par des lots distincts indépendants les uns des autres, ce qui génère une multiplication artificielle des coûts d'encadrement** (chaque société dédiée disposant de lignes hiérarchiques complètes pour toutes les fonctions, opérationnelles comme transverses), et ce qui génère surtout une rigidification du système, car par exemple, on ne pourra pas prendre un conducteur disponible de l'équipe de l'Etoile de Nice (confiée à SNCF-SUD Azur) pour aider à dégager un train de la relation Nice-Marseille (confiée à Transdev) qui risque de décaler toutes les dessertes suivantes sur cet axe, et par répercussion perturber la gestion de l'Etoile de Nice. C'est au final toute la partie Provence du TER PACA qui peut se retrouver perturbée parce qu'on a mis des barrières juridiques entre tous les opérateurs isolés. Or la prévention et la gestion des perturbations d'exploitation cela a un coût et si on peut se l'éviter ou le réduire au maximum, grâce au maintien d'un opérateur unique, c'est aussi du financement (Le meilleur financement, c'est toujours celui qu'on n'a pas à payer !!!)



- **Enfin, des conditions sociales communes à toutes les entreprises intervenantes dans le ferroviaire** (en attendant de les re-réunir le plus possible comme exposé ci-dessus), **et des conditions sociales qui respectent le travail, en termes d'exigences techniques et de sécurité** (formation suffisante, moyens adéquats, temps de travail et rémunération à la hauteur etc.) sont un gage essentiel de performance, afin que les organisations du travail délétères, le dumping social et le dumping à la sécurité, ne soient pas encouragées comme mode de financement du système. Ce qui est le cas aujourd'hui avec les pressions de productivité exercées sur les salariés.
- **Un système ferroviaire unifié dans une grande entreprise publique.**





Scannez
ou appuyez
sur les QR
code pour
accéder à
nos réseaux

Union
syndicale

Solidaires

Sud
Rail

**DES IDÉES AU
SERVICE DE
L'ACTION**

FÉDÉRATION SUD-Rail 38 RUE DES RENOULLERES 93200 SAINT-DENIS
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr