

SAINT-DENIS, LE 17 JUIN 2026

LETTRE OUVERTE DE LA FÉDÉRATION SUD-RAIL AUX DÉPUTÉS, SUR LA LOI-CADRE TRANSPORT

Le 28 avril la loi-cadre transport a été votée au Sénat. Elle doit suivre son parcours législatif en passant maintenant à l'Assemblée nationale. Or cette loi, par beaucoup d'aspects, n'est pas à la hauteur, et est dangereuse pour notre système public ferroviaire. Il est de notre devoir d'organisation syndicale de vous interpeller sur cette loi, qui entraînera des conséquences néfastes pour les cheminots et pour les usagers. Il est de votre responsabilité de prendre en compte les alertes et les revendications des cheminotes et cheminots.

2.5 MILLIARDS POUR FINANCER LE RÉSEAU À PARTIR DE 2036...DANS 10 ANS

Les premières subventions arriveront à partir de 2032, mais les 2,5 Milliards d'euros ne seront là que dans 10 ans. En attendant que faisons-nous ? Il nous semble que les propositions pour couvrir les besoins de 2028 à 2036, à savoir **l'augmentation du Fonds De Concours de 500 millions**, la mise en place de CEE et de PPP, ne pourront couvrir la période de transition.

En l'absence d'une loi programmatique pluriannuelle sur les transports et d'une hiérarchisation claire des priorités, la loi-cadre entérine un statu quo incompatible avec les besoins réels des habitants, les objectifs climatiques et la cohésion territoriale.

LE FONDS DE CONCOURS: UN SYSTÈME INJUSTE DANS LE CADRE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE ET TERRIBLE SOCIALEMENT POUR LES CHEMINOTS

Le législateur a décidé de mettre en place un FDC à partir de 2016. Ce FDC est là afin de financer le réseau. De 2016 à 2026, **la SNCF a versé 8.2 Milliards de FDC**, alors que la loi prévoyait une ponction des dividendes de la SNCF à hauteur de 60% pour alimenter le FDC. L'État est allé bien au-delà en 2024, 2025 et 2026. Cela pose 2 problèmes majeurs :

- Ce FDC finance un réseau qui appartient à l'Etat et qui est circulé par les concurrents de la SNCF qui eux n'alimentent pas ce FDC. Cela soulève la question d'équité dans cette ouverture à la concurrence.
- De plus, au sein du Groupe SNCF, la recherche permanente de bénéfices pour alimenter ce FDC repose essentiellement sur les gains de productivité des cheminots conduisant à la dégradation permanente de leurs conditions de travail.

Ce n'est pas non plus le report de la règle d'or imposée à SNCF Réseau de deux ans qui va régler le problème structurel lié aux dotations insuffisantes de l'État.

TGV D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : RIEN N'EST RÉGLÉ

En effet, alors que le problème est connu depuis 2018, **la loi cadre n'apporte aucune solution nouvelle.**

La casse de la « péréquation » conduisant les concurrents de SNCF à se positionner uniquement sur les lignes rentables, ne permettra pas à l'opérateur historique de maintenir les lignes et dessertes dites d'aménagement du territoire.

Les mesures mises en place, à savoir de petites baisses de péages sur certaines lignes et 27 gares, ne sont pas nouvelles, elles étaient prévues par SNCF Réseau dès 2025. De plus, elles sont loin d'être suffisantes.

Ce qui aurait pu être fait, c'est une compensation financière de l'Etat sur ces baisses de péages. Rien n'a été fait. Or, cet argent, SNCF Réseau en a cruellement besoin afin d'entretenir l'infrastructure, c'est d'ailleurs en partie pour faire face à ce manque de ressource que la loi a été faite. Par ailleurs, comment ne pas être choqué de voir qu'il n'est fait aucune obligation aux concurrents de la SNCF de desservir les gares TGV dites d'aménagement du territoire ? Cette loi-cadre vient donc contredire les objectifs de concurrence libre et non faussée ainsi que la trajectoire financière « vertueuse » prônée dans la loi dite du Pacte ferroviaire de 2018.

LE FRET FERROVIAIRE : LE GRAND OUBLIÉ DE CETTE LOI-CADRE.

Alors que le gouvernement veut mettre en place un grand plan d'électrification de la France, on aurait été en droit d'attendre des mesures concrètes pour le Fret ferroviaire. Hélas, rien dans la loi !

Pire, le plan mortifère de discontinuité se poursuit, avec **la vente de 90 locomotives, de 200.000 m2 de terrain et l'ouverture du capital de RLE en 2027.** Nous demandons la fin du plan de discontinuité, le retour à Fret SNCF, ainsi que des mesures de relance financière de l'activité Fret en France.

RIEN SUR LES LIGNES DE DESSERTES FINES DU TERRITOIRE !

En effet, aucun plan de financement n'est prévu pour les lignes vitales que sont les "petites lignes". Or, chaque année, leur état se dégrade au point d'être obligé de les fermer faute de financement.

Là aussi **l'Etat doit prendre ses responsabilités et financer ces lignes vitales** pour l'aménagement du territoire.

Cette absence, dans cette loi-cadre, montre bien qu'elle relève davantage d'un mécanisme d'affichage que d'une garantie réelle de financement pérenne et de stabilité.

NON, LA SNCF NE DOIT PAS REMPLIR LES TGV DE SES PROPRES CONCURRENTS...

Alors que la concurrence avance, les conditions déloyales de cette ouverture affaiblissent l'opérateur historique.

En effet, **la SNCF doit continuer à faire de l'aménagement du territoire, sans être payé** pour le faire, payer le FDC et maintenant, remplir les TGV de ses propres concurrents. Cette concurrence déloyale est injuste !

On peut être pour la concurrence, nous sommes contre, mais au moins se mettre d'accord afin que ses règles soient loyales. Or, vendre les billets de ses propres concurrents, non seulement c'est une pratique unique en Europe, mais c'est particulièrement déloyal pour l'opérateur historique.

LA LOI PRÉVOIT QUE LA SNCF DONNE À TITRE GRACIEUX DES MILLIERS DE M2 DE TERRAIN.

En effet, si les ateliers TER ont été en partie financés par les régions, ce n'est pas le cas des terrains.

Ces terrains ont été achetés par la SNCF, **il n'est pas juste qu'ils soient donnés gratuitement aux régions.** Ils doivent être acheté au prix du marché si les régions veulent les récupérer.

Les donner serait tout simplement du vol !

Vous l'aurez compris, cette loi ne va pas dans le sens du développement du service public ferroviaire et risque de nous faire passer à côté des enjeux historiques de report modal que le changement climatique nous impose.

**VOILÀ POURQUOI NOUS VOULIONS VOUS INTERPELLER.
NOUS SOMMES BIEN ÉVIDEMMENT PRÊTS À RENCONTRER VOTRE GROUPE
POUR UN ÉCHANGE SUR CES POINTS**