

Ras-le-bol des Fake news sur la SNCF... sans aucune réaction de la direction!

NON, la SNCF ne coûte pas 20,8 Milliards aux contribuables car OUI, le système ferroviaire, la CPR et la SNCF, ce n'est pas la même chose.

Le « système ferroviaire » est composé d'une part d'un Réseau de 48 828 KM de voies RFN (Voies principales et de service), de 3000 gares et de 26 compagnies ferroviaires. C'est l'État qui est propriétaire du réseau et des gares. SNCF-Réseau et SNCF Gares&Connexions en gèrent une très grande partie. Du côté des opérateurs, il faut rappeler à FIPECO que le monopole de la SNCF, c'est fini! Le marché du ferroviaire est complètement ouvert depuis 2006 pour le Fret et 2019 pour les voyageurs. En 2024, on compte

26 compagnies ferroviaires; 5 pour les voyageurs (SNCF Voyageurs, Eurostar Trenitalia, Renfe et Transdev en Bretagne) et 21 à Fret (Fret SNCF, DB Cargo, Linéas, Europorte, Captrain ...). Par conséquent quand l'État finance le réseau, il ne finance pas la SNCF, mais un réseau qui lui appartient et qui est ouvert à tous. Un bien commun nécessaire pour réussir la transition écologique, réduire les inégalités sociales et assurer un aménagement du territoire

11,5 Milliards pour le fonctionnement du service public et soutenir le Fret !

État et Régions versent au total 8,6 Milliards de subventions publiques pour financer les trains de service public (TER/ Transilien et TET) et 2,9 Milliards d'achat de matériels.

- 3,7 Milliards pour les Transiliens qui financent 1.6 million de trains ayant transporté 808 millions de voyageurs en 2024.
- 4,4 Milliards pour 2.3 millions de TER et 378 millions de voyageurs transportés en 2024.
- 500 millions pour les TET. Cela finance 26.000 TET qui ont transporté 11 millions de voyageurs en 2024.
- 335 millions d'euros d'aides pour les 21 opérateurs de Fret. Le financement du Fret est d'ailleurs riche en enseignements. Bizarrement ce chiffre est sous-évalué dans l'étude de FIPECO. Il faut dire que la concurrence est totale dans le secteur du Fret et... qu'il n'a jamais coûté aussi cher au contribuable. 28% des ressources du Fret sont des subventions publiques alors que ce taux était de 0% en 2000, lorsque la SNCF était en situation de monopole.
- 2.9 Milliards pour l'achat de matériel TER/Transilien ou TET. Matériel qui appartient aux Autorités Organisatrices. Ce matériel n'appartient pas à la SNCF. 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 branche Marseille / Nice.



5,3 Milliards pour financer le réseau ferroviaire !

- Le financement des lignes de desserte fine du territoire et une partie des péages, c'est 2,4 milliards pour une partie des coûts. Sans ce financement, il faudrait fermer 13031 Km de petites lignes voyageurs et 2241 Km de lignes Fret, soit 1/3 du réseau ferré national (RFN). Ce serait une catastrophe en matière d'aménagement du territoire et de continuité territoriale.
- 4,6 milliards pour l'entretien et la régénération du réseau. Cette somme vient en partie directement de la SNCF via un fonds de concours prélevé sur ses comptes. En 2024, la SNCF a alimenté ce fonds à hauteur de 1,7 milliard. Donc le chiffre réel est de 2,9 milliards d'euros. Il est bon de rappeler que seule la SNCF finance ce fonds, alors qu'il sert à entretenir un réseau qui appartient à l'État et qui est utilisé par... les concurrents de la SNCF.



800 millions d'intérêts de la dette !

L'État a repris à son compte 35 milliards de dette entre 2020 et 2022. Cette dette n'était pas une dette de la SNCF, mais une dette d'État. Sur ordre de l'État, la SNCF a payé sur ses fonds propres les coûts de construction de la quasi-totalité des lignes et gares TGV. Cela nous a permis d'avoir le deuxième plus grand réseau de lignes TGV d'Europe avec 2658 KM et d'être le premier pays d'Europe en trafic grande vitesse avec 67 Milliards de Voyageurs/KM soit 3 fois plus que... l'Espagne. Le réseau appartenant à l'État, c'est franchement gonflé de faire porter la responsabilité des intérêts de la dette à la SNCF.

3,3 Milliards pour la Caisse de Prévoyance du Personnel ferroviaire !

Cet argent ne va pas dans les comptes de la SNCF, mais dans une caisse de prévoyance de branche dont les comptes et le statut juridique sont complètement séparés de la SNCF. Pourquoi ce financement ? Il y a aujourd'hui 107.243 cotisants pour 224.437 retraités cheminots. Cela crée un déficit démographique voulu et donc compensé par l'Etat. En effet, l'État a décidé dans un premier temps de réduire les embauches au statut à la SNCF (254.400 cheminots en 1980) puis de les arrêter en 2020. Cela a mis forcément la caisse en déficit. Il est donc normal que l'État les compense, exactement comme il le fait pour d'autres caisses de retraite (fonction publique, mineurs de fond...). Que les cheminots soient en régime spécial ou affiliés au régime général, ce déficit démographique existerait toujours et il faudrait bien le compenser. En revanche, l'État ne paie pas les avantages spécifiques de notre régime de retraite. Ce sont les cheminots au statut et la SNCF qui se les paient, par une sur-cotisation retraite. En effet, c'est 47,67% de cotisations retraite pour les cheminot-e-s au statut au lieu des 28% du régime général.



Que fait la direction !!!

Le plus triste dans tout cela c'est que jamais la direction de la SNCF ne dément publiquement ces chiffres dans les médias, laissant le doute s'installer. Aucune communication, aucun argument donné aux cheminots et aux élus pour expliquer en quoi tous ces arguments sont faux, en quoi la SNCF rapporte bien plus à la société qu'elle ne coûte, combien l'argument de la dette est faux. Le ferroviaire est un écosystème très complexe, il est de votre devoir de l'expliquer au risque de laisser certains gaver les gens de préjuger anti service public, anti SNCF. Car ne soyons pas naïfs ce qui se joue derrière, c'est la volonté de calomnier la SNCF, de montrer qu'elle coûte trop cher, afin de préparer les esprits à la privatisation de la SNCF.

Une loi-cadre sur les transports, 100% libérale

Derrière les bonnes intentions d'une loi-cadre sur les Transports se cache un projet ultra libéral si cher au ministre Tabarot.

- Alors qu'on nous vend la libéralisation du chemin de fer comme la meilleure façon de faire baisser les prix des billets, la loi va pourtant inciter les régions à augmenter leurs prix, a minima au niveau de l'inflation. Il faut dire que l'Etat anticipe déjà l'augmentation des coûts issus de l'ouverture à la concurrence, dérives financières que l'expertise du CCGPF nous a brillamment démontrées. Augmentation des coûts à cause de la multiplication des ateliers de maintenance, en effet le nombre d'ateliers TER va tout simplement doubler. Augmentation des coûts à cause d'une démutualisation des certaines activités suite à l'allotissement des TER. Démutualisation des fonctions transverses, démutualisation des roulements des ADC et ASCT. Démutualisation des activités de maintenance.

- La loi cadre ne reviendra pas sur la privatisation des autoroutes, alors qu'un sondage montre que 77% des Français sont pour leur nationalisation. La loi cadre prévoit de continuer leur privatisation et pour faire passer cette mesure impopulaire, propose de flécher des ressources venant des autoroutes. Le problème c'est que l'argent ne viendra pas avant 2031, voir 2036, date de la renégociation de l'ensemble des concessions. Mais de 2026 à 2036, quels sont les leviers de financement de notre système ferroviaire ?

- L'Etat va redemander à SNCF réseau de se réendetter. La règle d'or, qui justement empêchait Réseau d'avoir recours à la dette est repoussé jusqu'au 1 janvier 2029. Donc après avoir endetté la SNCF, jusqu'en 2020, puis avoir repris 35 Milliards de dette, l'Etat va maintenant demander à Réseau de créer de la dette. Quelle cohérence, quel revirement stupide.

- Recours au PPP (Partenariat Public Privé) afin de relancer certaines lignes TGV. Après avoir privatisé la LGV Tours/Bordeaux et Le Mans/Rennes, ce sera au tour de la ligne Bordeaux/Toulouse. Cela permettra à Vinci ou Eiffage de se nourrir sur le dos de la SNCF pendant 40 ou 50 ans.



- Rien ou si peu sur les TGV d'aménagement du territoire. Aucune obligation pour Trenitalia, Velvet et Renfe de desservir les gares TGV déficitaires. A peine de petites réductions de 1 à 2% des péages pour 27 gares TGV, afin d'inciter la SNCF à maintenir ces dessertes. Cette concurrence déloyale, est une aberration. Le TGV a des missions de service public, il faut donc qu'il ait des subventions publiques pour le faire, ce que ne propose pas la loi-cadre.

- Pour ce qui est des LDFT (Ligne De Dessertes Fines du Territoire) aucun financement n'est prévu, ce qui va pousser la SNCF à toujours plus réduire son réseau ferroviaire. Entre 2012 et 2024, le réseau a perdu 3668 Km de voie, 12% du réseau en 12 ans, une catastrophe.

- Le Fret enfin, aucun investissement de fléché, uniquement une stratégie de décarbonation des camions, alors que le meilleur camion électrique, ce sera toujours le train.

On ne joue pas avec le droit de grève !

Profitant d'une niche parlementaire des LR, un durcissement du droit de grève dans les transports revient à l'AN le 22 janvier. Cette fois-ci, la loi pourrait passer grâce aux votes du RN et des Macronistes.

Si la commission du développement durable a permis de retirer certains de ses pires articles, La loi va sanctuariser 30 jours dans l'année où l'on ne pourra pas faire grève pendant les heures de pointe. Elle va réduire les préavis à 1 mois maximum et rendre impossible les grèves de 59 minutes.

Autant de mesures qui vont affaiblir le droit de grève en France. Pourtant le droit de grève a été durement gagné. Il ne faut jamais oublier qu'avant 1864, date de sa dépénalisation, lorsque vous faisiez grève vous risquiez la prison. Avant 1946 et son inscription dans la constitution, lorsque vous faisiez grève vous pouviez être licencié, ce fut d'ailleurs le cas pour 18.000 cheminots lors des grèves de 1920.

Profitant de préjugés sur le droit de grève à la SNCF qui expliquent que chaque année les cheminots sont en grève pour Noël, alors que ce ne fut le cas que 3 fois depuis la création de la SNCF, les LR vont de nouveau restreindre ce droit fondamental, en rendant impossibles les grèves notamment pendant les grands départs. Si cette loi était passée, en 1995 et en 2019, nous n'aurions pas pu gagner sur le volet retraite du plan Juppé en 95 et la retraite à points en 2019.



Vos Elu.es au CSE C Voyageurs

Fabien Villedieu **RS**
Florian Barrallon **CSE TER AURA**
David Lepennetier **CSE TER PN**
Yannick Janes **CSE TER GE**
Sylvain Bongrand **CSE TER NA**
Hervé Lecoq **CSE TER PDL**
Vanina Urbani **CSE TER OCCI**
Laurent Grangier **CSE TN EPT4**
Yacine Khelladi **CSE TN D/R**
Mickael Ferro **CSE TN LAJ**
Farid Errouihi **CSE TN HBK**
Eric Decamps **CSE INTER**
Tony Dellac **CSE TGV AXE SE**
Gerald Morel **CSE AXE TGV N**
Firas Tayachi **CSE AXE TGV E**



Appuyez sur les logos pour accéder à nos réseaux



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

Solidaires