



CONTRIBUTION CGT

Montreuil, le 26 mai 2025

**CONTRIBUTION DE LA CGT
À LA CONFÉRENCE DE FINANCEMENT
SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Conférence de financement des infrastructures de transport

Contribution de la fédération CGT des cheminots

Partie 1

État des lieux

Dans son projet « ensemble pour le fer » rendu public le 7 mars 2018, la Fédération CGT des cheminots proposait plusieurs étapes pour permettre de conquérir et développer un service public ferroviaire dans le pays permettant de répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Ce projet posait non seulement des ambitions politiques fortes :

- pour le transport de marchandises : une part modale de 30 % du non routier et non aérien d'ici 2050
- pour le transport de voyageurs : un objectif de part modale minimal de 25 % d'ici à 2050

Mais aussi les moyens pour y parvenir, en termes d'organisation de la production, d'investissements, de tarifications et de financement.

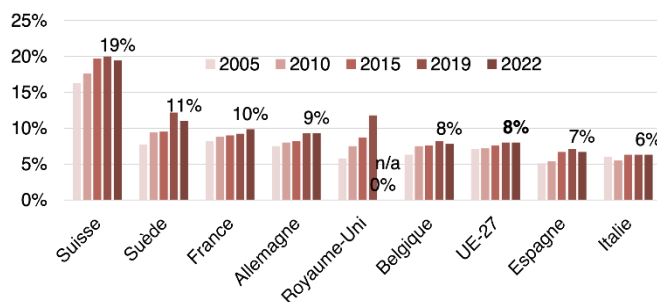
En 2023, sur les 1033 Mds de voyageurs-kilomètres, 11% l'ont été par le fer, 82% par des véhicules particuliers, 5% par bus, car et tramways. La même année, sur les 331 GTK de marchandises transportées, 9% l'ont été par le fer (89% par la route).

Ces ambitions demeurent pour l'aménagement du territoire, les solidarités et l'attractivité économiques et pour répondre aux besoins croissants de transports tant des personnes que des marchandises.

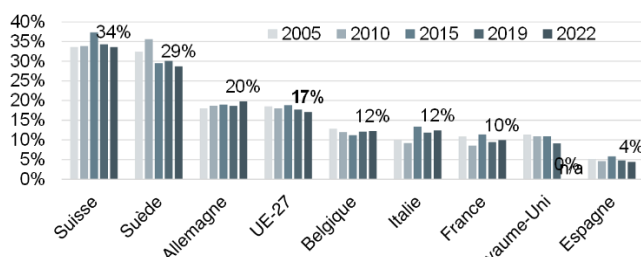
Parce que la production ferroviaire est complexe, la massification des trafics sur certaines lignes, le maintien d'une capillarité fine du réseau et son développement pour répondre aux divers besoins nécessite une vision sur le long terme, à plusieurs dizaines d'années. C'est entre autres pourquoi la Fédération CGT des cheminots propose une Loi pluriannuelle des Investissements.



Part modale transport de voyageurs (source ART)



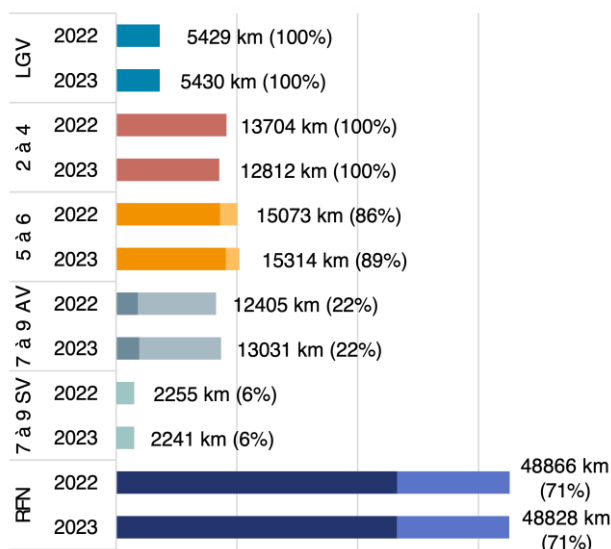
Part modale transport de marchandises (source ART)



Quel réseau pour quelles activités ?

Le réseau ferré national, c'est près de 49 000 km de voie dont 71% sont électrifiées pour 28 000 km de lignes. Mais c'est aussi 28 000 ponts ferroviaires, 10 000 ponts routiers et 1 500 tunnels, 3 000 gares, 14 500 passages à niveau, 2 200 postes d'aiguillage, 600 000 poteaux caténaires, 1100 installations terminales embranchées actives, 335 cours de marchandises et 15 terminaux de transport combiné.

Catégorie	année	Kilomètres de voies	Kilomètres de voies électrifiées
LGV	2022	5 429	5 429
LGV	2023	5 430	5 430
2 à 4	2022	13 704	13 704
2 à 4	2023	12 812	12 811
5 à 6	2022	15 073	12 903
5 à 6	2023	15 314	13 610
7 à 9 AV	2022	12 405	2 702
7 à 9 AV	2023	13 031	2 869
7 à 9 SV	2022	2 255	137
7 à 9 SV	2023	2 241	136
RFN	2022	48 866	34 874
RFN	2023	48 828	34 855



À cela, s'ajoutent 2 561 km de voies de services « commercialisables » par le gestionnaire d'infrastructures.

En 2024, ce sont 425 millions de trains-kilomètres Voyageurs (MTKM) qui ont transité sur le réseau ferré national soit une progression de 31 MTKM (+7,1%) par rapport à 2023. Une progression sur l'ensemble des trafics : +9,4% sur les grandes lignes, +9,3% sur le transport Île-de-France, +8,8% sur le transport régional, +5,6% sur le fret et +3,4% sur la grande vitesse.

Pour autant, c'est moins que le budget 2024 de SNCF Réseau le prévoyait puisque seulement 465 MTKM (Voyageurs ET marchandises) qui ont été réalisés contre 481 MTKM budgétés.

Pour 2025, l'objectif de trafics est inférieur (-32 MTKM) à la trajectoire convenue avec l'État. Le Fret est aussi décroché (-5 MTKM) impactant de fait le niveau de redevances perçu et donc le niveau des investissements.

En effet, pour atteindre les objectifs financiers inscrits dans la loi de 2018 (la règle d'or), ce sont ainsi entre -370 M€ et -410 M€ qui reposent sur la productivité, les retards voire des annulations d'investissements qui pénalisent le réseau ferré national.

Confrontée à ces impasses de financement, on constate sur 2023 un retard en investissements bruts de 400 millions d'euros. On estime à 890 millions le retard cumulé sur la période 2017-2023. D'ores et déjà, 50 millions ont été soustraits pour 2025 dans les dépenses de renouvellement, en baisse tendancielle de 1 % par rapport à 2018.

Aussi, compte tenu de l'inflation, les moyens restent insuffisants pour annuler l'impact du vieillissement du réseau sur toutes ses composantes comme détaillé dans les tableaux ci-après.

Catégorie	Année	Âge	Durée de vie	% de durée de vie théorique atteint
LGV	2022	19,5	37	53%
	2023	20,1	37	54%
2 à 4	2022	22,5	41	55%
	2023	22,7	42	53%
5 à 6	2022	26,0	51	51%
	2023	24,9	50	50%
7 à 9 Avec Voy	2022	34,1	61	56%
	2023	34,6	61	57%
7 à 9 Sans Voy	2022	73,7	82	90%
	2023	74,2	83	89%
RFN	2022	28,6	51	55%
	2023	28,6	52	55%

LGV	Rail	Ballast	Traverses	Équivalent voie
stock à fin 2022	185	1 495	13	578
2023 à 2025	605	355	12	268
2026 à 2028	78	66	21	50
2029 à 2031	872	504	20	385

2 à 4	Rail	Ballast	Traverses	Equivalent voie
stock à fin 2022	790	1 639	635	1 026
2023 à 2025	368	655	166	385
2026 à 2028	633	1 159	256	662
2029 à 2031	727	1 474	229	783
5 à 6	Rail	Ballast	Traverses	Equivalent voie
stock à fin 2022	406	1 191	1 545	1 162
2023 à 2025	134	504	576	451
2026 à 2028	169	551	540	460
2029 à 2031	193	839	541	568
7 à 9	Rail	Ballast	Traverses	Equivalent voie
stock à fin 2022	2 104	4 079	4 961	4 002
2023 à 2025	423	399	531	460
2026 à 2028	342	305	553	418
2029 à 2031	454	412	376	406

	LGV	2 à 4	5 à 6	7 à 9	RFN
stock à fin 2022	578	1 026	1 162	4002	6 768
2023 à 2025	268	385	451	460	1 564
2026 à 2028	50	662	460	418	1 589
2029 à 2031	385	783	568	406	2 143

Synthèse des besoins d'investissement dans le système ferroviaire

M€	2023-2027	2023-2042 Commentaires
Commande centralisée du réseau	5 000	19 000 Source COI
ERTMS	5 263	20 000 Source COI
Régénération hors CCR / ERTMS	17 700	85 500 Source COI + Mise à jour du Président SNCF
Modernisation des aiguillages	2 750	10 450 Source COI
Grands projets et nouvelles LGV	8 000	44 000 Source COI + OSE SNCF
Fret ferroviaire	875	5 375 Source COI
Trains de nuit	730	1 474 Source COI
SERM	10 526	40 000 Source Objectif RER métropolitains
Travaux en gares : grandes halles	125	475 Source COI
Travaux en gares : anciens actifs SNCF Réseau	250	950 Source COI
Travaux en gares : bâtiments historiques	300	1 140 Source COI
Travaux en gares : accessibilité	427	637 Source COI
Sécurité ferroviaire	225	1 009 Source COI
Traitement du bruit ferroviaire	75	425 Source COI
Total	52 246	230 435

La question du financement du système ferroviaire depuis le rapport de l'EPFL de 2005

Les besoins de financement de notre système ferroviaire, particulièrement ceux liés à l'infrastructure, ont fait l'objet de nombreuses analyses et rapports avec notamment un audit alarmant de l'École polytechnique de Lausanne qui dès 2005, pointait les risques du manque d'investissements pour la qualité de service, la sécurité du RFN posant clairement la question de sa pérennité à échéance d'une quinzaine d'années. Ce rapport, qui fait référence et dont les conclusions ont fait consensus auprès des différents acteurs du système, y compris à la CGT, a conduit à une prise de conscience générale sur l'état de notre réseau et les moyens qu'il fallait développer pour corriger la situation dans une trajectoire plus ou moins longue.

Une inflexion sensible des crédits de l'État, des différentes Autorités territoriales et la SNCF a alors été décidée, renforçant les moyens alloués à la régénération du réseau, et notamment de la voie avec pour objectif de multiplier par 5 les budgets sur la période 2005/2015.

Pourtant, malgré l'électrochoc qu'a provoqué le tragique accident de Brétigny en 2013, le rythme des travaux de régénérations s'est très vite heurté à la réalité des crédits affectés par l'État, aux capacités financières de RFF (gestionnaire de l'infrastructure de l'époque) au vu du niveau de dette et aux capacités industrielles de la SNCF et des entreprises sous-traitantes pour réaliser les travaux.

Ainsi, en 2012, un nouvel audit de l'EPFL constatait que « des efforts importants avaient été engagés sur le réseau avec un quasi doublement mais avec un déficit cumulé de 1,6 Mds sur la période 2006/2010 par rapport aux préconisations ». L'audit pointait par ailleurs que la priorité avait alors été donnée aux lignes UIC 7 à 9, très dégradées, amenant à un vieillissement des lignes UIC 1 à 4.

La question de la modernisation du réseau était également clairement posée avec un recours accru à un système d'exploitation plus performant et modernisé (IPCS, CCR, ERTMS...) tandis que la question de la vétusté de la caténaire apparaissait de plus en plus comme un sujet majeur.

L'audit concluait sur une inflexion réelle de la tendance mais insuffisante pour ralentir le vieillissement du réseau et appelait alors à des choix structurants sur la consistance du réseau, l'avenir des lignes secondaires ainsi que des réflexions à mener sur le financement et la gouvernance.

Au vu de cette situation, la réforme survenue en 2014, au-delà de la réunification du GI SNCF/RFF, apparaît alors plus comme un artifice politique, préfigurateur de futures réformes, que comme une véritable solution pour améliorer le fonctionnement du système ferroviaire et permettre son financement.

Sans reprise de dette par l'État, avec l'abandon de l'écotaxe et l'insuffisance des ressources affectées à l'AFIT, la question des crédits nécessaires à la régénération du réseau demeure et ce n'est pas la mise en place d'une (faible) contribution imposée des activités voyageurs de la SNCF (fonds de concours) qui suffira alors à inverser la tendance.

Ainsi, si le contrat de performance État/SNCF Réseau qui fut signé pour 10 ans le 20 avril 2017 fixait un objectif annuel de 3 Mds € d'investissements de régénération pour 2020, la conversion en Euros Courants a abouti in fine à une réduction de l'effort réel, d'autant que SNCF Réseau indiquait n'avoir réalisé que 2.7 Mds d'investissements en 2019 alors qu'un nouvel audit sur l'état du réseau de 2018 préconisait un budget annuel de 3,5 Mds €.

Dans ce cadre, si nous n'en partageons évidemment pas les objectifs (transformation en SA, ouverture à la concurrence, arrêt des recrutements au statut, plans de productivité, objectifs financiers contraints...), il est néanmoins à souligner que la réforme de 2018 a au moins permis une prise en compte de la responsabilité de l'État via la reprise de 35 Mds d'endettement de la SNCF avec en corollaire une baisse de 1Md € d'intérêts financiers.

En parallèle, un nouveau plan de performances a été signé avec SNCF réseau actant une enveloppe de 2,8 Mds annuels, largement en dessous des préconisations de 2018 avec une trajectoire très exigeante sur l'évolution du fonds de concours abondé par la SNCF avec des crédits dépassant rapidement 1 Md€ (compensé par le plan de relance de l'État sur les années 2021 à 2023 pour compenser l'absence de recettes liées au Covid).

Les préconisations du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de Décembre 2022

Dans la continuité de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), pour répondre aux objectifs stratégiques fixés par les textes européens et les lois françaises, ainsi que pour répondre aux enjeux de transition écologique, de cohésion et d'équité sociales et territoriales, le COI a examiné les stratégies d'investissement sur une durée de vingt ans au moins permettant d'assurer une visibilité suffisante de la programmation au minimum sur deux quinquennats.

Le COI a produit plusieurs scénarios de programmation en proposant d'écarter un premier scénario dit de cadrage budgétaire et s'est mis d'accord sur la nécessité de réaliser au minimum un scénario qu'il a qualifié de « planification écologique » avec la proposition de fixer les « priorités sur les infrastructures » incluant une accélération de grands projets ferroviaires.

Dans le scénario intermédiaire, le COI propose notamment de :

- Privilégier plus fortement les programmes de travaux de régénération et de modernisation du réseau existant.
- Dénouer, quand ils sont bloquants, les nœuds de saturation du réseau ferroviaire pour permettre le développement des services express métropolitains, en privilégiant d'abord la modernisation de l'exploitation sans oublier les gares.
- Ne pas accélérer par rapport à la LOM les projets de lignes à grande vitesse ferroviaire, hormis les sections des projets répondant aux urgences des mobilités du quotidien.

Pour le COI, la réussite de ce scénario implique de l'inscrire dans une loi de programmation en y intégrant des sujets d'évolutions fortes, notamment sur le modèle économique du secteur, la gouvernance des projets avec la maîtrise des coûts et des délais, l'implication des industriels français et européens, la coordination des acteurs à diverses échelles de territoire.

Pour le réseau ferroviaire, le retard d'investissements est considérable et le COI estime que c'est un véritable changement d'échelle qui doit s'opérer et qui doit être amorcé dès à présent, non seulement sur la régénération du réseau mais également sur la modernisation de l'exploitation (CCR, ERTMS...), essentielle d'après le COI pour améliorer les performances du système ferroviaire et permettre d'obtenir à moyen terme des gains de productivité significatifs pour améliorer son équilibre économique. La CGT ne partage pas ce dernier point.

En ordre de grandeur, le rythme de croisière qu'il faudra atteindre et poursuivre durant une vingtaine d'années sur cet ensemble est de l'ordre de 2 Md€ par an (40 Md € sur 20 ans) de besoin complémentaire par rapport à la trajectoire actuelle pour espérer atteindre en vingt ans, donc vers 2040, l'objectif d'un réseau central en conformité avec les objectifs européens fixés pour 2030 en ayant réalisé conjointement les CCR et les rénovations.

La montée en puissance proposée par le COI en tenant compte des contraintes est la suivante :

- De 2023 à 2027, les moyens supplémentaires pourraient être raisonnablement gérés dans une montée en puissance rapide de la régénération, soit en 2026, avant la fin du quinquennat, +1Md€ par an et une montée en puissance plus progressive de la modernisation, qui atteindrait + 600 M€ en 2027. Cela porterait le niveau d'investissement moyen annuel sur le premier quinquennat de 2,85 Md€ à 3,85 Md€ (Euros constants 2021). Ces moyens seraient principalement dédiés, comme le propose SNCF Réseau, à la régénération et aux projets les plus urgents de CCR et ERTMS. Dans le même temps, l'outil industriel et des formations seraient développés pour disposer d'une offre de compétences adaptée à la progression du programme de modernisation.
- De 2028 à 2032, ce montant pourrait être porté de 3,85 Md€ à 4,85 Md€, puis au-delà à environ 5 Md€ et s'y stabiliser. L'effort supplémentaire consenti à partir de 2026 serait intégralement porté sur la modernisation, et à partir de 2037, l'effort de régénération pourrait refluer après résorption du retard pour être reporté principalement sur l'ERTMS.
- Ces efforts conduiraient à avoir investi au total d'ici à 2040/2042 19 Md€ dans la CCR, permettant d'atteindre 90 % de déploiement (14% actuellement), et de 15 à 20 Md€ dans l'ERTMS. La répartition du financement État/SNCF pourrait évoluer à terme en fonction des gains de productivité générés et de l'impact sur les comptes de SNCF Réseau.

Pour le COI, un surcroît de dotation de régénération de seulement 500 M€/an à l'horizon 2030 permettrait seulement de stabiliser l'âge moyen des caténaires à environ 65 ans, d'obtenir une amélioration de l'état des voies les plus circulées vers l'indice de référence (ICV) 55, mais pas d'enrayer la dégradation des autres voies (notamment UIC 5 et 6), ni d'accélérer le renouvellement de la signalisation et le déploiement de la CCR.

Aussi, un programme ambitieux y compris sur l'ERTMS doit être amorcé dès à présent au vu des écarts entre les besoins et les rythmes actuels.

Sur le sujet du fret, le COI se réfère aux objectifs de la LOM et ceux portant le doublement du trafic d'ici 2030 en pointant la nécessité d'investissements élevés dans la durée avec la remise à niveau d'installations existantes, la création de nouvelles plateformes multimodales, la mise en place de contournements, l'augmentation de la capacité de certains corridors, à traiter en lien avec les travaux de modernisation de l'infrastructure cités précédemment.

Un sujet d'attention concerne les lignes de desserte fine du territoire, qui a fait l'objet de nombreux débats lors de la réforme de 2018 et qui nécessiteront des efforts conséquents de remise à niveau peu financés à ce jour.

Enfin, la question des gares doit être intégrée aux réflexions compte tenu de l'étendue du patrimoine, souvent ancien et historique, du nombre d'équipements en place et des obligations en termes d'accessibilité, de sécurité, de modernisation et de confort.

Le COI recommande une évolution du modèle économique pour permettre des travaux de régénération qui ne peuvent être que partiellement financés par Gares et Connexions. Le COI propose notamment que la rénovation des Grandes Halles Voyageurs (25M€/an) bénéficie de financements de l'État pour permettre à SNCF G&Co de réorienter ses fonds vers d'autres projets.

En écho aux préconisations du COI et aux différentes prises de position du PDG de la SNCF, Elisabeth Borne annonce, le 2 février 2023, un plan d'investissements de 100 Mds d'ici 2040 pour le secteur ferroviaire.

Ce plan, basé sur le scénario intermédiaire « planification écologique » du COI, reprend un certain nombre d'investissements à réaliser, notamment sur la période 2023/2033.

Pour autant, si ce plan valide de fait une partie des préconisations du COI, il ne reprend que partiellement les estimations de crédits nécessaires en pointant notamment 1Md supplémentaire annuel pour la régénération et 500M pour la modernisation (ERTMS, CCR...).

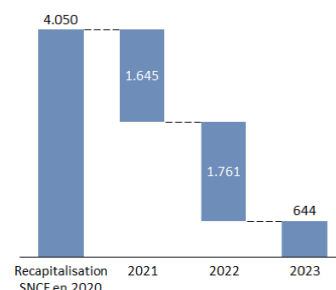
De plus, si le chiffrage peut paraître impressionnant, il intègre des budgets déjà existants comme les 2.8 Mds annuels consacrés par SNCF Réseau à la régénération ou des financements de projets déjà actés.

Ce plan ne signifie pas que l'État va investir 100 Mds supplémentaires sur le secteur ferroviaire ! L'État ne financerait en fait qu'un tiers des investissements via l'AFIT et les CPER, quand SNCF réseau en porterait près de la moitié et que le groupe SNCF sera mis à contribution pour apporter une partie des budgets supplémentaires de régénération et modernisation (environ 500M/an supplémentaires).

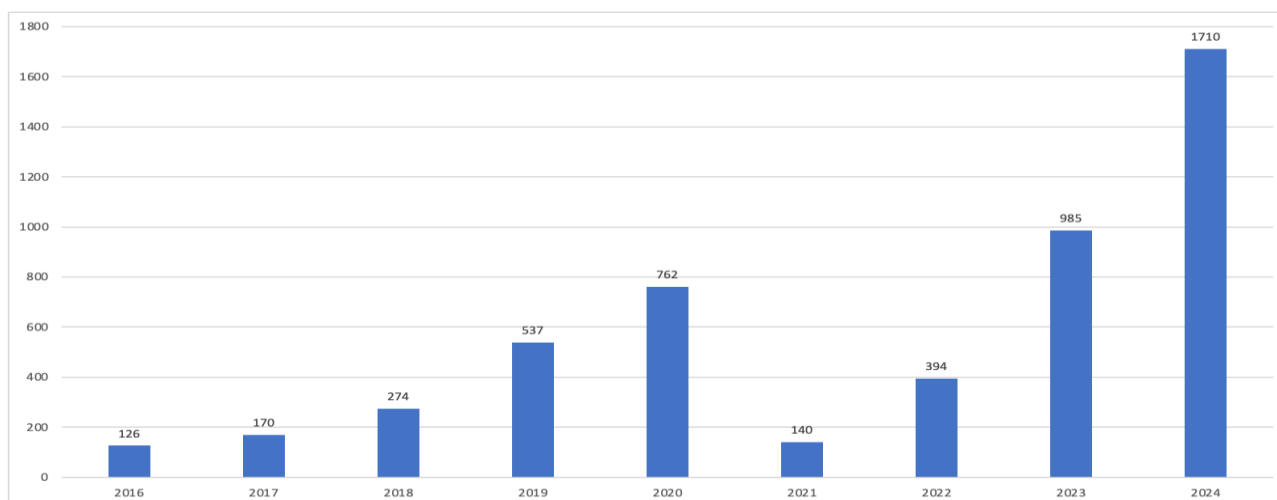
Et le Groupe SNCF ?

L'accord avec le gouvernement pour les années 2024-2027, matérialise que la SNCF apportera seule, au total, 2,3 milliards d'euros supplémentaires ; selon son PDG, il faudra 1,5 milliard d'euros de plus par an, à partir de 2027, pour « maintenir, développer et moderniser » le réseau. Comme présenté dans le précédent graphique, on constate une augmentation significative des besoins d'investissements sur la période 2029-2031.

4,04 milliards d'euros au titre du plan de relance entre 2021 et 2023, comme expliqué plus avant, qui compense les manques liés à la période de crise sanitaire.



Depuis sa création en 2016 par la loi du 4 août 2014 et encore plus depuis la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, le fond de concours a pris une place importante dans le financement du réseau. Il prévoit que 60 % des résultats financiers de SNCF Voyageurs soit réaffectés à l'investissement dans le réseau via l'AFIT. **La CGT demande sa suppression.**



Résultats du groupe SNCF affectés au fonds de concours destiné à financer SNCF Réseau (en millions d'euros)

Tous les cheminots sont de fait mis à contribution. Sur la période 2016-2023, 6,4 milliards d'euros d'économies ont été réalisés pour un montant annuel moyen de 795 millions d'euros (dont 180 millions pour la SA Réseau). Si elle se compose de plus en plus d'éléments commerciaux, cette course à la productivité du groupe SNCF se traduit par le repli des effectifs, le report de projets, l'allongement des pas de maintenance, ...

Les plans de performance sont particulièrement prégnants pour SNCF Réseau, puisqu'ils sont institués par le contrat de performance signé par le gestionnaire d'infrastructure et l'État.

SNCF Réseau est bon élève puisqu'il fait plus que le plan de performance. Le contrat en vigueur, portant sur la période 2021-2030, prévoit une partie dédiée aux mesures de productivité qui doivent être appliquées par SNCF Réseau, nommée « Un effort de performance de grande ampleur pour SNCF Réseau ». Si 544 millions d'euros d'économies cumulées ont été réalisés entre 2017 et 2020, le gestionnaire devra atteindre un cumul de 1,5 Milliards d'euros d'économies à l'horizon 2026, correspondant à des gains de productivité de 18 % (sur une assiette de coûts de 8,4 Milliards).

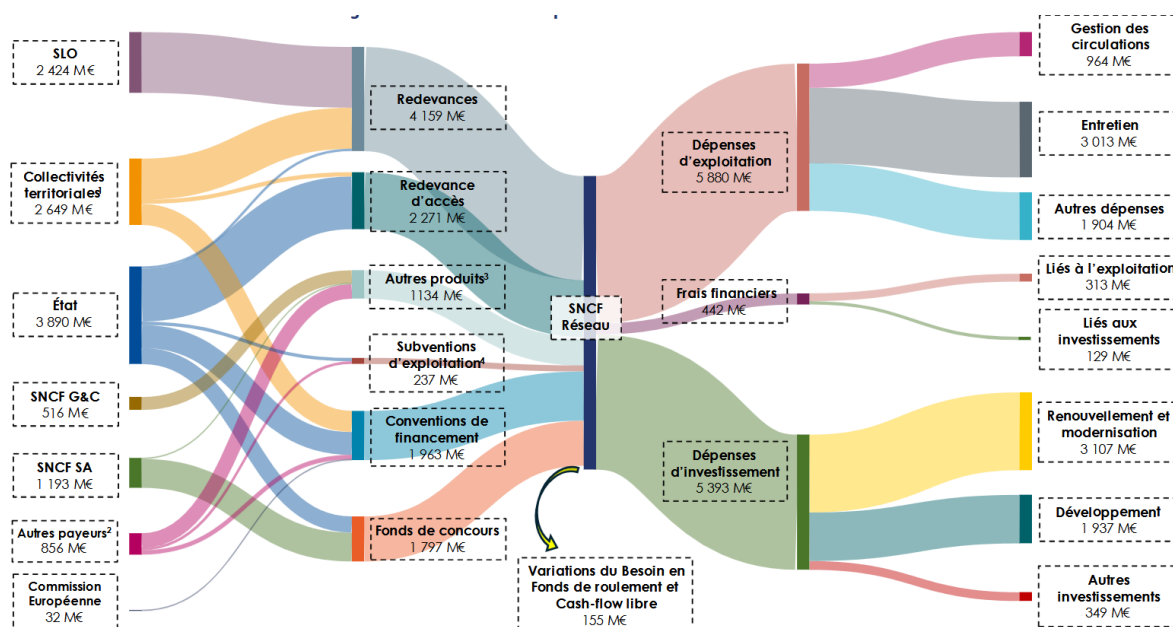
Le budget 2025 de SNCF Réseau prévoit que 1 494 M€ de performance cumulée seront réalisés, soit 130 M€ de plus que ce que prévoyait le contrat.

Règle d'or et concurrence

Il s'agit d'un ratio de la dette nette sur la marge opérationnelle de 6 à ne pas dépasser. Inscrite dans le code des transports (Article L2111-10-1) en application de la loi du 28 juin 2018, elle interdit à SNCF réseau tout investissement dans des créations de lignes nouvelles et le permet à partir de 2027 avec cette contrainte de ratio. En 2024, ce ratio est toujours de 9,3 quand le contrat prévoyait un ratio de 7,1. Le budget 2025 table quant à lui sur un ratio à 7,6 contre 6,3 au contrat.

Pourtant, il s'agit du réseau ferré national, aménageur du territoire et répondant aux besoins sociaux, économiques et environnementaux. C'est sur décision de l'État qu'il se développe.

Ainsi, la loi SERM du 27 décembre 2023, a créé la Société des Grands Projets (SGP) pour contribuer à financer les nouveaux projets de SERM, contournant la règle d'or imposée à SNCF Réseau et la concurrençant. À ce stade, 14 territoires ont sollicité la SGP à ce titre et des conventions de financement ont été signées pour 5 projets. En 2024, la SGP a consacré 11 millions d'euros au titre de cette nouvelle activité qui demeure. Les dépenses d'investissements relatives aux projets de SERM ont notamment vocation à être financées par les avenants transports (2023-2027) aux CPER. Ces derniers prévoient des financements pour les études et premiers travaux pour un total de 2,7 milliards d'euros, dont 891 millions d'euros de contributions apportées par l'État. Au total, d'après les estimations les plus actualisées, le coût des investissements nécessaires pourrait se situer entre 20 et 30 milliards d'euros, dont 9 milliards d'euros pour le seul projet de SERM de l'Étoile ferroviaire lilloise.



Source : ART d'après SNCF Réseau

La Loi de Finances 2025 et besoins de financement.

521 045 millions d'Euros de dépense au total, ont été réalisées dans les transports en 2023, dont 79 427 d'investissements réparties comme suit :

348 401 pour la route (dont 44 624 d'investissement) ;

42 349 pour le rail (dont 7 618 d'investissement) ;

Sur ce sujet aussi, le rééquilibrage entre les modes est nécessaire.

Devant l'Assemblée nationale, le nouveau ministre des Transports a dû reconnaître que les investissements pour le réseau ferroviaire, tels qu'ils ressortent de la loi de Finances 2025 adoptée en ce mois de février, sont en recul de 600 millions d'euros par rapport à 2024 (3,7 Mds€ contre 4,3 Mds€), sachant que ce montant inclut 1,3 milliards d'euros en provenance du groupe SNCF via le fonds de concours. S'il indique que le « Plan d'avenir pour les transports » reste la feuille de route, force est de constater qu'au vu de la baisse du budget de l'AFIT, cela ne se traduit pas dans les faits.

Si nous enregistrons déjà un retard précieux par rapport aux préconisations du COI, tant en régénération qu'en modernisation, il est clair qu'en affichant des objectifs bien faibles pour le mode ferroviaire, le PLF 2025 n'inversera pas la tendance de la dégradation de notre réseau national, et que le manque de moyens alloués conduira in fine à des arbitrages sur les lignes de dessertes fines du territoire, les installations nécessaires au fret ou les travaux de développement tels les SERM, les contournements ou des projets de LGV.

Toujours selon le ministre, le seul budget de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) diminue de 900 millions d'euros. En 2024, l'Agence a déjà réduit de 267 millions d'euros ses crédits de paiement par rapport au montant budgété. Or, sur 4,3 milliards des crédits de paiement de l'AFITF en 2024, 38,5% financent l'infrastructure ferroviaire, principalement les projets régionaux de développement (via les CPER), mais aussi le démarrage des projets de SERM.

On notera néanmoins une hausse des crédits inscrits au programme 203 (infrastructures et services de transport tout mode) qui passerait à 4.98 Mds (4.34Mds au PLF 2024) en autorisations d'engagement et 4.47Mds (4.38Mds au PLF 2024) en crédits de paiement, une augmentation liée notamment à « la hausse des redevances d'accès payées par l'État à SNCF Réseau » ainsi qu'au « relèvement de l'aide aux services de wagons isolés » qui atteindra 100M€.

Concernant l'engagement des régions, leur situation financière tend à se dégrader, limitant leurs moyens d'intervention. Un rapport de la Cour des comptes, publié l'an dernier, souligne l'accroissement régulier de leur dette, son encours cumulé passant de 28 milliards d'euros en 2019 à 35,5 milliards d'euros en 2023. Si c'est une première avancée, ce n'est pas l'extension du versement mobilités, mesure incluse dans la dernière loi de Finances et dont le potentiel de rendement est estimé au mieux à 700 millions d'euros (de l'ordre de 50 à 70 millions par région), qui suffira à changer la donne. D'autant que plusieurs collectivités, à l'image des Hauts-de-France ou d'AURA, ont fait savoir qu'elles n'appliqueraient pas ce prélèvement sur les entreprises.

Partie 2

Financer les infrastructures pour moderniser et développer le service public ferroviaire.

La défense et le développement du service public ferroviaire sont dans notre ADN. Le droit de se déplacer est une liberté fondamentale. Pour rendre ce droit concret partout et pour tous, il est nécessaire, au préalable, de penser en complémentarité les différents modes de transport, et ce, en dehors des logiques de marché qui, par essence, se fondent sur la rentabilité et les profits potentiels.

Un droit fondamental

C'est donc à contre-courant de la libéralisation des transports qu'œuvre la CGT, qu'elle travaille et propose ses alternatives pour défendre le service public à l'instar des projets de la Fédération CGT des cheminots : « la voie du service public » ou encore « ensemble pour le fer ».

Le transport ferroviaire public est un atout incontournable pour garantir ce droit fondamental notamment au regard de sa capacité à transporter la masse et du maillage de son réseau qu'il convient d'entretenir, de régénérer et de développer.

L'ensemble des modes de transports, dont principalement les transports collectifs, en complémentarité, constituent un moyen de répondre « en grand » à ce droit fondamental, si tant est que leur accès ne soit pas limité, voire empêché, quel que soit le lieu de vie ou de travail...

L'égalité d'accès est donc à adosser à une tarification « sociale » et à des infrastructures suffisantes irriguant l'ensemble du territoire. C'est une question de justice sociale.

S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, cette tarification doit être fondée sur les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tous points du pays. À ce titre, les tarifications régionales, par exemple, doivent être harmonisées à l'ensemble des régions sur le territoire. Là aussi, seul le transport public – et, pour ce qui nous concerne directement, le transport ferroviaire –, est en mesure de le garantir !

Les canaux de distribution (billetteries) doivent également être repensés, par exemple, avec des guichets ouverts et accessibles. Il ne s'agit pas de s'opposer aux progrès technologiques dans ce domaine, mais bien de garantir un accès égalitaire partout et pour tous !

Un défi environnemental

L'activité humaine contribue, sans conteste, au dérèglement climatique, lequel constitue un défi historique pour l'avenir de l'humanité et de la planète tout entière. À ce jour, pour la majorité de nos concitoyens, répondre à ce défi est une nécessité évidente, particulièrement prégnante chez les jeunes.

Le transport en général est le premier secteur d'activité responsable du tiers des émissions de gaz à effet de serre. Le rail, lui, ne représente que 2 % de l'énergie consommée et 0,8 % du CO2 émis par le secteur des transports, pour moins de 10 % des trafics.

Il est aussi le mode de transport le plus économe en énergie fossile et le moins émetteur de pollution. La solution est là ! Seule la puissance publique, dotée d'un outil public, la SNCF, peut répondre véritablement à cet enjeu environnemental en organisant le report modal de la route vers le rail.

Malgré le processus de privatisation en cours, auquel nous faisons face, à la SNCF, particulièrement marqué par la liquidation de Fret SNCF au 31 décembre 2024, la CGT défend des alternatives crédibles qui sont appuyées par les luttes locales, régionales et nationales.

D'ailleurs, lorsqu'elles sont portées et mises en débat en dehors de l'entreprise auprès des usagers, des élus locaux et plus largement des populations, que ce soit localement ou régionalement, elles trouvent un accueil souvent favorable.

C'est un des leviers à actionner afin d'influer sur les décisions politiques, en faveur du train public – dont le fret public –, et des installations ferroviaires indispensables (gares de triages, embranchements) à réhabiliter, voire à recréer.

Pour le Fret, la Fédération CGT des cheminots revendique, par exemple, le raccordement des zones portuaires au réseau ferré et l'exploitation des trafics qui en découleraient par une entreprise publique réunifiée, la SNCF.

Mais pour cela, comme préalable indispensable en vue de son développement et de son retour au sein d'une entreprise unique, Hexafret, filiale née des cendres de Fret SNCF, doit être autorisée à se repositionner au plus tôt sur l'ensemble des trains entiers dédiés, dont les 23 flux que la discontinuité a imposé à Fret SNCF de céder.

Un atout industriel

La France a vu la part de ses industries diminuer considérablement ces dernières décennies à cause de politiques tournées vers le service. À ce jour, les discours gouvernementaux soi-disant en faveur de l'industrie ne masquent pas la poursuite de son recul qui se matérialise par plus de 300 plans sociaux sur le territoire national. Mais, les événements de ces dernières années, de la crise sanitaire du Covid-19 révélant l'incapacité à trouver et produire un vaccin, à fabriquer des bonbonnes d'oxygène, en passant par la crise énergétique, ont pointé l'absolue nécessité de retrouver une indépendance nationale, notamment industrielle. Ce constat constitue un des nombreux points d'appui pour exiger, reconquérir et développer le tissu industriel du pays.

L'efficacité du rail pour le transport de masse (un train de 35 wagons équivaut à 55 poids lourds de 32 tonnes) en fait un atout indispensable en matière d'approvisionnement des sites industriels ou de mise à disposition des produits finis issus de ces derniers.

Pour être concrets, nous pouvons citer en exemple le raccordement ferroviaire nécessaire du site industriel de Valdunes qui fabrique des roues, des axes et des essieux pour le matériel ferroviaire roulant revendiqué par la Fédération CGT des cheminots.

Ré-industrialiser le pays et son économie tout en respectant les objectifs environnementaux est possible seulement en y associant la défense et le développement du ferroviaire public.

L'aménagement du territoire

Développer le rail public c'est aussi répondre à un enjeu d'aménagement du territoire national. La métropolisation, par exemple, provoque une concentration des populations et des marchandises, donc une désertification de pans entiers du territoire. L'apparition et l'accentuation d'inégalités sociales d'une région à l'autre et au sein d'une même région sont des conséquences de cette politique. De plus, les mouvements de populations qui caractérisent une désertification conduisent à la réduction voire au retrait de moyens et/ou à l'absence d'investissement dans ces territoires oubliés.

La concentration au sein des métropoles influe d'autre part sur le prix de l'immobilier et sur la disponibilité locative, poussant les plus modestes, mais pas seulement, à s'éloigner des lieux de travail. Cette dynamique fait émerger de nouveaux besoins de transports dans ces métropoles, concentrant une part importante des investissements, par ailleurs insuffisants à ce jour. Il est donc nécessaire de repenser l'aménagement du territoire et de conduire celui-ci en s'appuyant notamment sur le développement du train public de voyageurs et de marchandises (réouvertures de lignes, de gares, réhabilitation et création d'embranchements).

Les inquiétudes sont grandes quant à la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), un projet pourtant porteur de report modal de la route vers le rail, pour une mobilité plus efficace et écologique. Si l'intention de renforcer les liaisons ferroviaires au sein et autour des grandes agglomérations est louable, les modalités de financement et de mise en œuvre, telles qu'elles se dessinent, font craindre une aggravation des inégalités territoriales et un affaiblissement du service public ferroviaire dans son ensemble.

Le risque majeur est de voir le développement des SERM se faire au détriment du transport régional existant. Il est impensable que les moyens financiers, humains et matériels nécessaires à la mise en place des SERM soient ponctionnés sur les budgets alloués aux liaisons régionales, qui assurent le maillage des territoires moins denses et sont un service public essentiel pour de nombreux usagers. La création des RER métropolitain ne doit pas signifier la mort lente des trains régionaux !

Il est impératif que la mise en place des SERM s'accompagne d'un engagement financier fort et pérenne de l'État et des régions. Le transport ferroviaire est un service public essentiel qui nécessite un investissement à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux. Il est inacceptable de faire reposer une part aussi importante du financement sur les seules métropoles, au risque de creuser les inégalités et de fragiliser l'accès à la mobilité pour une partie de la population.

La sécurité ferroviaire : une nécessité et une priorité absolue !

La sécurité ferroviaire fait partie de l'ADN des cheminots et de la CGT. Autrefois forte dans l'identité de la SNCF, la sécurité ferroviaire semble ne plus être la priorité absolue de l'entreprise publique. L'époque où chaque accident ferroviaire engendrait un renforcement de la réglementation en érigeant « des boucles de rattrapages » semble aujourd'hui révolue. Pire encore, ces dernières années, l'entreprise a supprimé certaines d'entre elles comme par exemple la fin de l'autorisation de départ ou encore la généralisation progressive des trains dit « agent seul », c'est-à-dire circulant sans contrôleur.

Si les accidents ferroviaires ont fait de nombreuses victimes par le passé, la sécurité des cheminots est elle aussi en péril et certains le paient de leur vie.

La sécurité ferroviaire subit une érosion progressive, insidieuse, sous le poids des impératifs budgétaires et des politiques libérales des dernières années. La recherche incessante d'optimisation financière se traduit par une politique du risque calculé, où les marges de sécurité sont réduites, les effectifs de maintenance diminuent par le biais de l'externalisation des travaux et du délitement des formations et des savoir-faire des cheminots. Le renouvellement des infrastructures vieillissantes est reporté. Cette approche, motivée par la compression des coûts, fragilise gravement les fondations mêmes de la sécurité globale du système.

Le sous-investissement chronique dans la maintenance et la modernisation du réseau est un symptôme alarmant de cette tendance. Les fonds nécessaires pour garantir l'intégrité des infrastructures et la performance des équipements peinent à suivre l'usure naturelle et l'obsolescence du réseau. Cette carence engendre un accroissement latent du risque d'accidents, avec des conséquences potentiellement désastreuses.

La sécurité ferroviaire doit impérativement être la pierre angulaire du système ferroviaire, sortie de toute équation financière. Elle ne saurait être une variable d'ajustement, une ligne budgétaire compressible. La sécurité des millions d'usagers et des cheminots exige un engagement financier inconditionnel et pérenne.

Nous dénonçons avec force cette politique du risque calculé, qui met en péril des vies humaines au nom de l'efficacité économique à court terme. La sécurité ne se calcule pas en euros et ne saurait tolérer de compromis. Seul un investissement massif et continu dans la maintenance, la modernisation, la formation et le renforcement des effectifs permettra de restaurer et de garantir un niveau de sécurité ferroviaire à la hauteur des enjeux et des attentes légitimes de la population et des cheminots.

Partie 3

Nos pistes de financement

Confirmée à l'automne 2024, une conférence de financement des infrastructures de transports a été décidée dans le cadre de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) votée en décembre 2023. Elle a débuté le 05 mai dernier. Initialement, cette dernière était exclusivement destinée à financer les projets SERM. Face à la démultiplication des luttes locales, régionales, elle devrait pouvoir étendre son champ d'action au financement des lignes de dessertes fines du territoire.

Le désengagement financier progressif de l'État et des régions dans le financement de l'offre de transport n'est pas sans conséquence. L'annonce que les régions ne prendraient en charge que 50 % des coûts d'exploitation des SERM, laissant le fardeau restant aux métropoles, est inacceptable. Cette logique comptable risque de créer une fracture entre les métropoles, celles capables d'investir massivement, et celles aux moyens plus limités, qui pourraient se retrouver marginalisées et privées de ces nouvelles infrastructures.

Plus alarmant encore est le financement des infrastructures des RER métropolitains. Avec une participation étatique limitée à seulement 30 %, nous alertons sur la capacité réelle des régions et des agglomérations à supporter la charge restante. Cette situation pourrait conduire à des arbitrages budgétaires douloureux, voire à l'abandon de projets pourtant essentiels pour l'amélioration de la mobilité de nombreux citoyens.

Plusieurs pistes sur le financement des infrastructures sont sur la table comme la fin des concessions autoroutières à terme, l'évolution de la TICPE, le développement de taxations locales pour contribuer à financer les grands projets, l'évolution du modèle de tarification de l'infrastructure ferroviaire et le modèle économique des gares avec, parallèlement, des sujets de fonds à traiter sur la création de valeur générée par le développement d'infrastructures de transports, l'affectation de taxes à l'AFIT ou encore une tarification pour les réseaux routiers.

Pour rester attractif, l'exploitation du mode ferroviaire doit maintenir son niveau de subventionnement : si les AO demeurent maîtres de la tarification des transports du quotidien (TER et TN), des mécanismes incitatifs pourraient être mis en place pour garantir une limitation du prix du billet / de l'abonnement à la stricte évolution de l'indice des prix. En l'état, les annonces de hausses des tarifs du billet ou de l'abonnement TER en 2025, supérieures à l'inflation, constituent un signal néfaste. Ce n'est pas à l'usager (ni à personne d'autres...) de financer la préparation de l'ouverture à la concurrence.

Concernant les moyens qui pourraient être mobilisés pour le financement du service du quotidien, on pourrait imaginer une réorientation des dépenses superflues liées à l'ouverture à la concurrence que nous combattons :

- ⇒ **Arrêt des indemnités versées aux candidats non retenus dans le cadre des appels d'offres** : À l'heure où les régions communiquent sur leurs difficultés financières, il n'est pas concevable qu'elles dilapident leur budget dans des indemnités à des entreprises privées, ou à des entreprises publiques comme RATP-Dev...) ou semi-publiques comme Transdev.

Ces montants ne sont pas négligeables puisque ce sont entre 50 et 100 M€ d'argent public qui devraient être gaspillés par ce mécanisme.

Les usagers ont rapporté 1,7 Mds€ de recettes tarifaires TER en 2023 : en supprimant ces indemnités, la manne permettrait de supporter 4 années d'inflation à 1.4 % (prévision 2025 à date).

- ⇒ **Arrêt des créations de SPL et les transferts d'actifs** (matériel roulant et ateliers de maintenance) : ces transferts ne sont pas neutres pour les Régions. Certes, ces dernières ont largement subventionné le matériel et les ateliers, diminuant ainsi le prix de cession de ces actifs lorsqu'elles en demandent le transfert de propriété (rappelons que le prix de cession correspond à la valeur d'acquisition du bien, diminué de son usure – l'amortissement, et de la subvention antérieurement versée).

Pour autant, ces montants mis bout à bout sont significatifs. Par exemple, la région Nouvelle-Aquitaine avait versé 6 M€ à SNCF Voyageurs dans le cadre du transfert partiel du matériel roulant en 2023, la Région Sud avait versé près de 22 M€ pour 4 ateliers de maintenance en 2021...). De même, dans le cadre du transfert des actifs aux SPL, ces dernières ont levé des dettes aux montants faramineux (par exemple la SPL Grand Est Mobilités a levé 1.2 Mds€ auprès d'un pool bancaire pour acquérir les droits d'utilisation du matériel roulant). Les intérêts liés à ces dettes sont un énième surcoût totalement improductif...

Si ces ressources sont, pour la CGT, amenées à disparaître dans le cadre d'un retour à une entreprise unique et intégrée, la SNCF, revendiqué par la CGT, il n'en demeure pas moins qu'en l'état, la réorientation de ces dépenses inutiles dans le financement du service de transport permettrait son développement.

Concernant les investissements :

- ⇒ **Renationalisation des autoroutes** : Selon l'ART, les sociétés d'autoroute ont réalisé un bénéfice global de 4,4 Mds€ en 2023, en hausse de 3,1 % par rapport à 2022. Ces profits n'ont évidemment aucun bienfait sociétal, puisqu'ils ont été quasi-intégralement destinés à financer les dividendes versés aux actionnaires : 4,1 Mds€, en hausse de 7 % par rapport à 2022. La reprise en main de cette manne doit passer par la résiliation des concessions (article 38 de leurs contrats) et la renationalisation par l'État des autoroutes.

En ordre de grandeur, les dividendes issus des sociétés d'autoroutes représentent 1,4 fois le budget de l'AFITF au budget 2025.

- ⇒ **Captation d'une partie des plus-values foncières résultant du déploiement des SERM** : Cette proposition émane de dispositions présentes dans les lois "Grand Paris" et "Grenelle II" de 2010 qui avaient institué un dispositif similaire, le rapport Carrez ayant conclu que l'arrivée d'une nouvelle gare provoquait une hausse des prix immobiliers estimée entre 10 et 20 %. On peut imaginer que les investissements dans les SERM, et la hausse de fréquence d'un train desservant une couronne au cœur de la métropole, aura également une répercussion, à la hausse, du prix du logement.

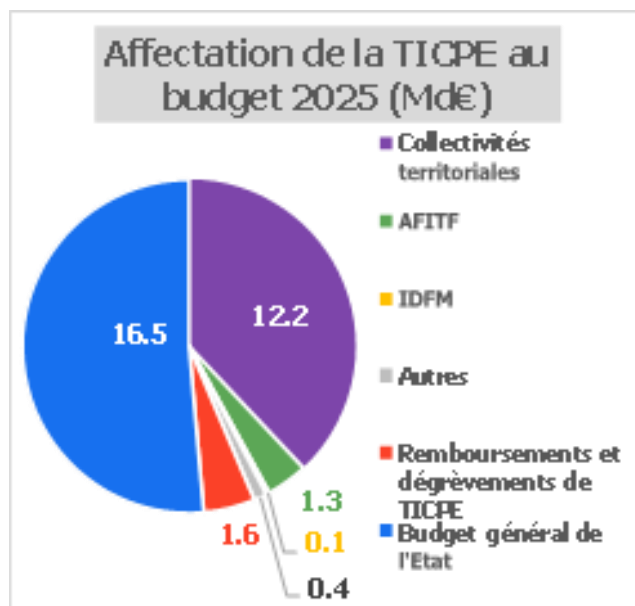
On pourrait ainsi imaginer une taxation de la plus-value foncière réalisée lors de la cession d'une résidence secondaire située sur le périmètre de desserte d'un SERM. Toutefois, l'estimation de la ressource générée est aléatoire et nécessite une étude d'impact approfondie (quel périmètre ? Combien de transactions ? Quel taux de taxation ? etc.)

- ⇒ **Fléchage des quotas carbone** : En raison de son mix électrique historiquement décarboné, la France peut vendre aux enchères ses quotas carbone auprès des autres États membres européens. En raison d'un volume de ventes élevé, mais aussi de la forte hausse du prix du carbone, la France a vu les recettes issues de ces ventes augmenter fortement : en 2023, elle a vendu pour 2,1 Mds€ de quotas, qu'elle a utilisé à hauteur de 650 M€ pour l'ANAH (l'Agence nationale de l'habitat : finançant par exemple le programme "Ma prime renov"), le solde alimentant le budget général de l'État.

Cependant, à partir de 2024, la directive SEQE oblige les États à flécher 100 % des recettes vers des dépenses pour le climat. Ainsi, le solde (après versement à l'ANAH) de ces recettes pourrait alimenter le fonds de dotation au financement du réseau ferré national, ce qui serait conforme à l'obligation faite par SEQE : en valeur 2023, la contribution aurait ainsi été de 1 450 M€. Le budget 2025 prévoit une affectation aux transports publics de... 50 M€...

D'autres ressources nous paraissent pertinentes à explorer

- ⇒ **La mobilisation des fonds FEDER** : Pour rappel, les fonds FEDER répondent à 5 objectifs ; parmi eux, "une Europe plus intelligente – transformation économique innovante et intelligente (OS 1)", "une Europe plus verte et à faibles émissions de carbone (OS 2)", ou encore "une Europe plus proche des citoyens – développement durable et intégré des zones urbaines, rurales et côtières au moyen d'initiatives locales". Les règles européennes obligent les États à affecter au moins 30 % à l'OS 2 et au moins 85 % entre l'OS 1 et l'OS 2. Sur la période 2021-2027, les fonds FEDER en France s'élèvent à 9.1 Mds€. Ils pourraient être mobilisés pour financer des investissements ferroviaires relatifs aux nouvelles technologies (ERTMS) pour répondre à l'objectif OS1, et au développement / régénération du RFN pour répondre à l'objectif OS2.
- ⇒ **Fléchage de la TICPE** : Le budget 2025 prévoit une ressource totale de 32,1 Mds€ au titre de la TICPE. L'affectation de cette manne est contestable, puisque 16.5 Mds€ (51.4 %) seraient reversés au budget général de l'État (dont désendettement), alors que la taxe a essentiellement vocation à participer au report modal de la route vers les modes plus vertueux. Il en va du financement des transports vertueux comme de l'acceptabilité de l'impôt et de la taxe, que de réorienter ces 16,5 Mds€, tout comme les 1,6 Mds€ de remboursements et dégrèvements, soient 18,1 Mds€, vers les modes durables (ferroviaire, maritime et fluvial).



- ⇒ **Faire appliquer partout le versement mobilité additionnel** : La loi de finances pour 2025 a instauré un versement mobilité régional à un taux de 0,15 % assis sur la masse salariale. Cette ressource pourrait rapporter environ 30 M€ par an par région, soit environ 375 M€ par an. Il faudrait étendre l'assiette du versement mobilité à toute entreprise, en supprimant le seuil de 11 salariés. Le déplacement du salarié étant occasionné par son contrat de travail, il est normal que tout employeur participe au financement des infrastructures de transport en commun du quotidien.
- ⇒ **La réorientation des financements de la SGP** : Comme vu précédemment, la SGP a massivement recouru à de la dette (dont des green bonds) et bénéficie de ressources fiscales dédiées. Or, les rapports de la Cour des Comptes ont pointé les défaillances de sécurité et les dérapages budgétaires de la SGP : l'unification du système ferroviaire, gage d'efficacité tant financière qu'opérationnelle et sécuritaire impose de transférer les ressources et compétences de la SGP vers SNCF Réseau (en supprimant de surcroît la règle d'or imposée au gestionnaire d'infrastructure).
- ⇒ **Mise en place de l'écotaxe** : Le transport routier en France ne s'acquitte pas de l'écotaxe qui pourtant s'applique dans les autres pays et de fait, il ne participe pratiquement pas à l'entretien du réseau bien que ce soit ce mode qui le dégrade le plus. Pour l'usure de la chaussée, un camion est l'équivalent d'un million de voitures. C'est sans compter les coûts de l'accidentologie et les conséquences sanitaires, supportés par les assurances et la Sécurité sociale, évaluée à 3 milliards d'euros par an.

Dans certains pays européens, l'écotaxe peut aller jusqu'à 30 centimes d'euros du kilomètre. Tous les camions en transit qui traversent la France du nord au sud bénéficient donc d'un cadeau de l'ordre de 300 €. Ramener aux millions de camions étrangers qui fréquentent notre réseau routier, cela représente plusieurs milliards d'euros de manque à gagner pour les finances de l'État.

Cette écotaxe doit être reversée à une structure dédiée. Puis, il faut la généraliser progressivement au pavillon français qui s'acquitte pourtant de cette taxe dans d'autres pays européens.

- ⇒ **L'arrêt de la remise faite par SNCF Réseau aux concurrents de SNCF Voyageurs sur l'activité grande vitesse** : Le mécanisme qui consiste à faire accorder par SNCF Réseau des réductions de péages aux concurrents de SNCF Voyageurs au cours des 3 premières années d'exploitation en France constitue un autre exemple de dilapidation de ressources via un manque à gagner par le gestionnaire d'infrastructure.

Pour rappel, le régulateur a validé des rabais de 37 % au cours de la première année, de 16 % sur la seconde année et de 8 % sur la troisième année d'exploitation. Pour redonner au gestionnaire d'infrastructure des ressources, il doit être mis fin à ce système.

Selon nos estimations, les redevances versées à SNCF Réseau par Trenitalia étaient de 49 M€ en 2023, soit près de 30 M€ de manque à gagner pour le gestionnaire sous forme de remise, rien que pour l'opérateur filiale de l'entreprise publique italienne.

- ⇒ **Le retour à une coopération européenne sur la grande vitesse en lieu et place à une concurrence** : La concurrence européenne entre les entreprises publiques nationales est génératrice de surcoûts inefficaces, qui pourraient être évités avec un retour à un système de coopérations.

Comme sources d'économies, citons les dépenses relatives aux réponses à appels d'offres (à ce titre, la SPL Grand Est Mobilités évaluait entre 2 et 3 M€ le coût d'une réponse à un lot tel que « Bruche-Piémont-Vosges »).

On peut imaginer que ce montant soit bien plus significatif sur un appel d'offres plus volumineux tel que celui répondu par SNCF Voyageurs en Espagne). On peut également pointer la multiplication de sociétés dédiées en Europe, dont le coût administratif est important alors que la profitabilité / rentabilité n'est pas assurée.

L'exemple de Ouigo Espagne est marquant, la filiale employant près de 400 personnes sans que l'équilibre économique ne soit atteint, près de 5 ans après son démarrage d'activité. Ce, sans compter les dépenses opérationnelles complémentaires qui ont également coûté (hispanisation des rames).

Le retour à une coopération avec les entreprises publiques européennes représente ainsi un gisement d'économies.

Conclusion

Les batailles conjointes, syndicats CGT de cheminots et associations d'usagers, particulièrement avec la Convergence Nationale Rail (CNR) ainsi qu'avec les élus progressistes, fleurissent dans le pays.

Elles témoignent de ce regain d'attrait pour le train public au sein de la population. Dans toutes les régions, des mobilisations se construisent pour maintenir, développer, ouvrir une ligne ferroviaire, une gare, un guichet... Elles rassemblent, à l'appui de propositions concrètes, mais se heurtent, dans beaucoup de cas, à la question du financement.

Sans installations ferroviaires, sans cheminots, pas de trains ! Sans financement à la hauteur des enjeux, pas de service public, pas de report modal ! Ces évidences placent le financement du train public au centre des débats.

Le réseau doit être entretenu, régénéré et développé pour répondre à un nécessaire réaménagement harmonisé du territoire, aux besoins de transports croissants, aux ambitions environnementales. Cela doit être envisagé comme un investissement dans le temps.

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer comme l'y contraignent les réformes ferroviaires de 2014 et 2018, avec la règle d'or imposée à SNCF Réseau (forte limitation d'emprunt) et le versement d'une part conséquente des bénéfices au fonds de concours destiné au réseau par SNCF.

Il faut donc revoir le financement du système ferroviaire, en créant les conditions pour que l'État retrouve sa place stratégique en la matière.

Pour se faire, à l'appui de ressources existantes, permettant de financer les besoins en infrastructures sans créer d'impôts ni de taxes supplémentaires, la fédération CGT des cheminots propose l'élaboration d'une loi pluriannuelle de financement qui permette d'établir un calendrier, de fixer des priorités et d'avancer sur les investissements nécessaires au développement et à la modernisation du service public ferroviaire.