



**LE FINANCEMENT
POUR LE FER !**

Le financement pour le FER !



Le réseau ferré ferroviaire souffre d'un **sous-investissement chronique** qui menace la sécurité, dégrade la qualité de service, tout en laissant apparaître le **risque de fermetures de milliers de kilomètres de voies**.

Les moyens actuels reposent en grande partie sur les péages versés par les entreprises ferroviaires et répercutés à hauteur de 40% sur le prix des billets.

Au **recul de l'investissement public** vient s'ajouter une productivité accrue imposée aux cheminots. Cette asphyxie organisée des moyens de production passe par une **réduction significative des effectifs**. Cette équation ne permet pas d'assurer de manière correcte la régénération, la modernisation et le **développement du réseau ferré national**.

Depuis 2014, la mise en place de **l'autofinancement du système ferroviaire** s'est accentuée par le versement d'une large partie des bénéfices réalisés par le groupe SNCF à un fonds de concours.

Ce mécanisme témoigne d'un énième **désengagement de l'État**. Cette politique ne favorise pas le développement du service public ferroviaire permettant de **répondre aux besoins de transport des usagers et des chargeurs**.

Sans installations ferroviaires, **sans cheminots, pas de trains** ! Sans financement à la hauteur des enjeux, pas de service public, pas de report modal !

Le **réseau doit être entretenu, régénéré et développé** pour répondre à un nécessaire réaménagement du territoire, aux besoins de transports croissants, aux ambitions environnementales.

Pour la CGT, des moyens existent. Vous en trouverez les principaux dans ce document.

LES PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

Il faut des moyens pour la production ferroviaire, pour la régénération, le développement et la modernisation du réseau.

● **Renationalisation des autoroutes** : En 2023, les sociétés d'autoroutes ont versé 4,1 Mds € de dividendes aux actionnaires.

● **Fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)** : Le budget 2025 de l'État prévoit une ressource totale de 32,1 Mds € au titre de la TICPE. Une part de celle-ci doit être fléchée, notamment dans le cadre de la « contribution Climat Énergie », vers l'investissement ferroviaire.

● **Application du versement mobilité additionnel** sur l'ensemble du territoire : Cette ressource pourrait dégager environ 375 M€ par an au total.

● **Arrêt des indemnités versées aux entreprises** non retenues dans le cadre des appels d'offres : jusqu'à 100 M€ d'argent public disponible par an.

● **Retour à une coopération européenne des entreprises historiques** en lieu et place de la concurrence génératrice de surcoûts inefficaces. Pour exemple, OUIGO Espagne représente un investissement de 600 millions d'euros et reste toujours déficitaire 4 ans après son lancement.

● **Arrêt de la création de Sociétés Publiques Locales** permettant le transfert du matériel roulant et des ateliers de maintenance SNCF. Ces sociétés mobilisent l'argent public des régions et accentuent le désengagement de l'État. Ainsi, la région Nouvelle-Aquitaine a versé 6 M€ à SNCF Voyageurs dans le cadre du transfert partiel du matériel roulant en 2023, la Région PACA a versé près de 22 M€ pour 4 ateliers de maintenance en 2021.

● **Mise en place de l'écotaxe poids lourds** qui s'applique dans les autres pays.

● **Arrêt du mécanisme qui contraint SNCF Réseau à attribuer des réductions de péage sur les lignes à grande vitesse aux concurrents de la SNCF**. Pour exemple : En 2023, 30 millions d'euros de remise ont été accordés à Trenitalia. C'est un manque à gagner pour l'entretien du réseau ferroviaire.

● **L'ensemble des moyens financiers disponibles doit être versé à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**, chargée de coordonner les grands projets de développement et de répartir les sommes attendues pour l'ensemble des modes de transport.

La Fédération CGT des Cheminots revendique le retour à une entreprise publique, unique et intégrée : LA SNCF

Développer le rail public c'est **répondre aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux.**

Parallèlement, la **sécurité ferroviaire doit impérativement être la pierre angulaire** du système ferroviaire et donc être sortie de toute équation financière. La sécurité des circulations, des usagers et des cheminots exige un **engagement financier inconditionnel et pérenne.**

Les services publics sont des outils pour l'égalité d'accès et de traitement pour tous et sur l'ensemble du territoire.

La CGT défend un modèle reposant sur la **complémentarité des modes de transport** dans laquelle le ferroviaire occupe une place centrale de par son maillage territorial. **En clair, la CGT se bat pour les trains des villes comme pour les trains des champs !**

La Fédération CGT des Cheminots revendique **l'établissement d'une loi pluriannuelle de financement des infrastructures** afin que l'État retrouve sa place de stratège et puisse planifier sur la durée le type et le niveau d'investissements nécessaires.

Cette loi pourrait s'appuyer sur des ressources existantes qui nécessitent d'être fléchées en direction des différents modes de transport, dont le ferroviaire et ce, **sans créer de taxes et d'impôts supplémentaires pour nos concitoyens.**

**Retrouvez l'intégralité
de nos propositions
en flashant ce code :**

