



COMMUNIQUÉ
DE PRESSE

Contrats État/SNCF Réseau et Gares, c'est zéro pointé !

L'Autorité de Régulation des Transports (ART), mise en place pour faciliter l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, vient de rendre un avis au vitriol sur les contrats État Réseau et Gares & Connexions. Ces contrats structurent les liens entre l'État, propriétaire du réseau et des gares, et SNCF-Réseau et G&C, gestionnaires pour l'État de ces réseau et gares (la loi Pacte Ferroviaire est en effet revenue au régime d'avant 1997 l'État est propriétaire et remet les infrastructures aux SNCF pour les gérer, maintenir et développer). La loi ferroviaire est définitivement un échec, Le gouvernement Macron est responsable de ce fiasco !

Aveu d'échec de la loi ferroviaire 2018 !

A la promulgation de la loi ferroviaire, SUD-Rail alertait déjà sur les manques criants de financement concernant la régénération du réseau et l'absence de solutions viables et pérennes pour le maintien des petites lignes transférées aux régions. Il aura fallu 4 ans pour que l'État, à quelques semaines de l'élection présidentielle, finalise ces contrats État / Réseau et État / Gares & Connexions. Pour SUD-Rail, on est bien l'aveu de l'échec ou des mensonges de la loi ferroviaire de 2018, qui se sera contentée d'ouvrir le marché ferroviaire à la concurrence, supprimer le statut des cheminots et transformer l'entreprise publique en S.A... Et dire que les ambitions affichées étaient de développer un mode de transport écologique à travers une régénération massive du réseau.

Une dette qui va se reconstituer sous l'impulsion de l'État !

Le plan prévoit un investissement de 2,9 milliards par an afin de régénérer le rail, alors que l'ART et la Cour des comptes estiment qu'il faudrait *a minima* 3,5 milliards par an. Au final, ce sous-investissement ne permettra pas d'abaisser l'âge moyen de l'infrastructure, mais, pire, le réseau continuera son vieillissement (26,3 ans en 2019 à 28,4 prévu en 2030). Chaque année, le prix des sillons augmentera en moyenne de de 3,6%. Si on y ajoute les investissements imposés sur une série de grands travaux de construction de LGV pourtant abandonnée en 2017, nul doute que la fameuse dette du réseau (dont SNCF Réseau continue de payer les intérêts) se creusera inexorablement.

Le prix du ferroviaire va augmenter !

La couverture des coûts du réseau par SNCF Réseau va passer de 75% en 2019 à 86% en 2030. Pour cela, SNCF Réseau va augmenter ses redevances de 5,8 milliards en 2019 à 8,4 milliards en 2030. A titre de comparaison, les redevances d'accès étaient en 2000 de 1,5 milliards, soit une augmentation de 7 milliards en 30 ans.... Cela va se traduire par une majoration minimum de 3,6 % par an du prix des sillons, donc une contribution toujours plus importante des opérateurs, les obligeant à augmenter les prix des billets, à supprimer les trains non rentables (souvent les trains de continuité territoriale). C'est à l'arrivée l'exact opposé du discours officiel qui prétend vouloir rendre le train accessible et en faire un outil majeur de la continuité territoriale et d'une mobilité moins polluante (gaz à effets de serre, emprises au sol, perméabilisation des sols, pollutions atmosphériques, etc.) !

Après la dette du réseau, celle des gares !

Gares & Connexions devra investir 6,5 milliards dans les gares entre 2021 et 2026, dont 2,5 milliards sur fonds propres. Car d'importants travaux de mise en accessibilités doivent être réalisés, mais également de gros investissements patrimoniaux. A cela il faut ajouter des travaux visant à faire baisser la consommation des bâtiments en énergie et 70.000 places de vélo à construire d'ici 2025. Pour faire face à ces besoins, G&C va devoir s'endetter, avec une prévision de 1,6 milliards en 2026 (contre 792 millions en 2020). Pour le reste, G&C va augmenter les partenariats public/privé (qui ont démontré depuis 15 ans leur coût exorbitant pour les finances publiques). L'affligeant spectacle du projet en Gare du Nord montre l'ineptie d'un tel système. G&C va également augmenter les redevances d'accès en gare de 2,3% par an et transférer de nombreuses gares aux Autorités Organisatrices (AO)... Là aussi, le coût d'utilisation des gares va augmenter pour les usagers et les collectivités... quand elles ne seront pas transformées en « PANG » (point d'arrêt non gérés) !

Contacts presse :

JR. Delépine : 06.46.62.55.30

F. Dumas : 07.87.16.74.45