

Saint-Denis, le 6 février 2026

# UNE LOI-CADRE SUR LES TRANSPORTS, 100% LIBÉRALE

**À la suite de la conférence Ambition France Transports de juillet 2025 et du constat partagé d'un déficit de financement de 1,5 milliard € par an pour maintenir le réseau ferroviaire, le ministre des Transports s'était engagé à faire une proposition de loi-cadre en 2026.**

SUD-Rail a eu accès à ce projet de loi prévu d'être examiné au parlement au printemps, ainsi qu'à son étude d'impact. Le moins que l'on puisse dire c'est que derrière les bonnes intentions d'une loi-cadre sur les Transports se cache un projet qui vise à faire payer tout le monde, sauf l'État et le patronat. Quant aux autres grandes décisions, elles sont renvoyées à une hypothétique loi de programmation qui verrait le jour... après les élections de 2027 !



## Augmentation des prix des billets TER pour les voyageurs

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, à minima au niveau de l'inflation, mais bien au-delà de l'inflation. En effet, l'objectif affiché est d'augmenter significativement, voire de doubler

la contribution des voyageurs, qui aujourd'hui « n'est que de 17% » pour passer à 30%.

Le but est à la fois de ne pas mettre plus à contribution les employeurs via le versement de transports, mais également d'anticiper l'augmentation des coûts issus de l'ouverture à la concurrence; augmentation des coûts due notamment aux multiples démutualisations (entretien, ADC, ASCT, Fonctions Transverses ...).

## On ne revient pas sur la privatisation des Autoroutes

La loi-cadre ne reviendra pas sur la privatisation des autoroutes, alors que les sondages montrent 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 flétrir des ressources venant des autoroutes. Le problème c'est que l'argent ne viendra pas avant

2031, voire 2036, date de la renégociation de l'ensemble des concessions. Mais de 2026 à 2036, quels seront les leviers de financement de notre système ferroviaire ?



## L'État se désengage et repousse à plus tard ses objectifs de désendettement de SNCF Réseau

Bien loin des promesses d'investissements de 100M€ d'E. Borne, l'État, pour cacher son inaction, revient sur la trajectoire de désendettement imposée à SNCF Réseau.

Donc après avoir endetté la SNCF, jusqu'en 2020, puis avoir repris 35 Milliards de dette en imposant des règles strictes, l'État va maintenant demander à Réseau de se substituer au financement institutionnel promis ! Quelle incohérence, quel revirement stupide ... Encore un élément qui montre que la loi pacte ferroviaire de 2018 est mauvaise et sabote le système ferroviaire !

## Face au renoncement, de l'argent privé pour les chantiers ferroviaires !

Face aux obligations européennes (et des concurrents) d'installer l'ERTMS sur les lignes TGV Paris/Lille et Paris/Tours et faute de financement pour ces investissements, le ministère intègre dans la loi-cadre transports un dispositif de financement via un recours à des filiales qui ouvriraient leur capital à des financements privés monnayant

une rémunération mensuelle ...

Il est donc demandé à SNCF Réseau de créer des filiales avec « des investisseurs privés » pour faire ces travaux et ainsi assurer la rémunération de ces fonds de pensions ou autres investisseurs institutionnels, bien loin du monde ferroviaire !

## Les TGV d'aménagement du territoire ... circulez, y a rien à voir !

Rien sur le financement et la pérennité des TGV d'aménagement du territoire assurés par la SNCF. Aucune obligation pour Trenitalia, Velvet, Renfe et consorts de participer aux financements ou à la réalisation de cette continuité territoriale qui restera à la charge de la SNCF.

A peine de petites réductions de 1 à 2% des péages pour 27 gares TGV, afin d'inciter la SNCF à maintenir ces dessertes. Dès 2018,



SUD-Rail alertait sur les missions de service public du TGV et la mise en danger de la péréquation qui permet de faire vivre le système ... Il n'y a donc toujours aucune solution, le risque de suppression des dessertes devient de plus en plus réel !

## Les petites lignes sont les grandes absentes de la loi-cadre

Pour ce qui est des LDFT (Lignes De Desserte Fine 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 3.668 kilomètres de voie, 12% du réseau en 12 ans, une catastrophe !

## Des millions d'euros pour le Fret ... routier

Pour le Fret ferroviaire, le néant !! Dans le projet de loi, il y a uniquement une stratégie de décarbonation des camions poids lourds et la construction d'équipements de recharge électrique ... à grand coût de subventions publiques.

Rien pour les trains de marchandises, rien pour les triages ferroviaires, rien pour les autoroutes ferroviaires, rien sur une stratégie de report modal... alors que leur part modale est tombée à 9.1% et que le gouvernement visait les 18% en 2030 !



## Entre SNCF Réseau et la SGP, le gouvernement choisit ce dernier pour gérer les SERM

Les 26 projets de SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) seront gérés par la Société du Grand Projet qui deviendra l'opérateur d'État en charge du déploiement des SERM.... Encore un tour

de magie pour permettre à l'État de se désengager et de refiler les investissements nécessaires à la SGP qui, avec son statut d'EPIC, peut s'endetter à la place de l'État.

## Fonds de concours : La SNCF reste la vache à lait du système ferroviaire

Depuis 2014, l'État a mis en place un mécanisme de financement du réseau ferroviaire via un fonds de concours payé uniquement par le groupe SNCF.

éte pris à la SNCF afin de financer un réseau d'État. A partir de 2027, le groupe SNCF devra rajouter 500 millions supplémentaires dans ce FDC. Fond financé grâce aux réorganisations et par une disette salariale à la SNCF.

Entre 2016 et 2025, c'est 6.6 Milliards d'euros qui ont

Finalement, un projet de loi-cadre qui permet à l'État de se désengager et de reporter à plus tard les décisions nécessaires pour stopper l'attrition et la balkanisation de notre système ferroviaire !



Nos alternatives avec nos partenaires de l'Alliance Ecologique et Sociale à télécharger ici

