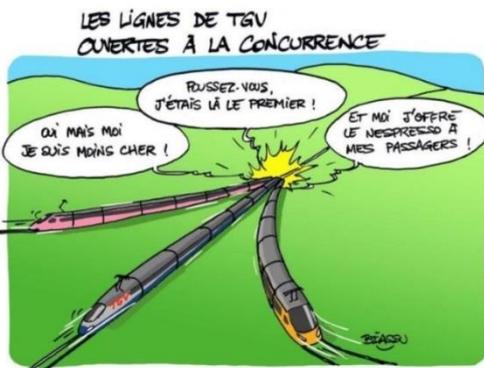


SUD-Rail le dit depuis la loi pacte ferroviaire de 2018 : l'ouverture à la concurrence va fragiliser le TGV en France.

Un article du journal le Parisien vient de mettre un coup de projecteur sur les conséquences néfastes du libéralisme dans le ferroviaire. A ce titre, la fédération SUD-Rail pointe deux éléments majeurs : Premièrement, le modèle économique du TGV, basé sur la péréquation afin de permettre la continuité territoriale, est aujourd'hui remis en cause par l'ouverture à la concurrence. **Alors que la concurrence vient se positionner sur les créneaux les plus rentables de la grande vitesse, la SNCF reste seule à assurer les origines/destinations les moins rentables mais vitales pour l'aménagement du territoire. Plus la concurrence va être amenée à se développer et prendre des parts de marché sur les parties rentables, moins la SNCF pourra financer les parties les moins rentables du réseau TGV, avec des risques importants de voir des liaisons disparaître ou fortement réduites.** Deuxièmement, à travers des péages importants et une usine à gaz que l'État dénomme « fonds de concours » et qui aspire seulement les bénéfices de la SNCF, sans contribution des autres opérateurs, les TGV payent aujourd'hui les engagements du gouvernement sur les travaux de modernisation et la régénération du réseau ferroviaire !



C'est ça le « cercle vertueux » de la loi ferroviaire de 2018 imposée par Elisabeth Borne : la SNCF devient la vache à lait du système ferroviaire tout en produisant ce que les nouveaux entrants ne veulent pas faire !

- les concurrents de la SNCF bénéficient de ristournes importantes sur les péages les premières années d'exploitation.
- les « nouveaux entrants » ne contribuent pas au fonds de concours (**3.4 milliards pour la SNCF entre 2016 et 2023**)
- les « nouveaux entrants » se positionnent uniquement sur les liaisons TGV rentables et abandonnent la notion d'aménagement du territoire.

Comme 6 liaisons TGV sur 10 lui font perdre de l'argent, la SNCF a donc décidé de trouver de nouveaux leviers de profit.

Consciente de l'impasse financière à venir, la direction de la SNCF tente de prendre des mesures en allant faire du TGV à l'international (*Italie et Espagne*), en rationalisant les dessertes TGV non rentables, en rationalisant son parc TGV et en faisant d'importants gains de productivité sur le dos des cheminot-e-s ... SUD-Rail le dit depuis 2018 : l'ouverture à la

concurrence va « balkaniser » le système ferroviaire français. Cela se traduit déjà par la suppression ou la réduction de dessertes TGV non rentables. C'est d'ailleurs ce qui se passe à chaque fois qu'une activité publique est ouverte à la concurrence, l'opérateur historique, se recentre sur les activités rentables et délaisse les missions de service public.

Que va-t-il se passer maintenant ?

C'est à ce moment que nous allons voir les politiques qui ne pensent qu'à privatiser la SNCF sortir du bois. Si ces élus se moquent que les bénéfices de la SNCF se fassent sur le dos des cheminots, **ils sont par contre très attachés à LEUR desserte TGV ... à n'importe quel prix !** Comme ces dessertes ne bénéficient d'aucune subvention, ils savent que les concurrents de la SNCF n'iront jamais desservir leur gare. Le risque pour eux c'est que la SNCF supprime ces dessertes déficitaires en entraînant un fort mécontentement des voyageurs/électeurs. **Ce risque est d'autant plus grand que certaines lignes aujourd'hui ont du vieux matériel qui nécessitera d'être changé prochainement.** Ces constats renforcent la conviction de SUD-Rail que l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, dans un contexte de crise écologique et sociale, est une mauvaise chose. Si le gouvernement veut continuer à l'imposer, il faut donc que ses promoteurs édictent des règles qui soient les mêmes pour tous et qui ne mettent pas en danger le système ferroviaire. Le gouvernement doit maintenant mettre **fin aux ristournes de péages des concurrents de la SNCF. Il doit revoir les contours et le financement d'un fonds de concours payé uniquement par la SNCF (1.7 milliards rien qu'en 2024), inscrire dans les missions de l'entreprise SNCF la mission d'aménagement du territoire et les financer en tant que telles !**

28 mars au 4 avril 2024
Dans nos Conseils
d'Administration

ON VOTE

Solidaires

SudRail

