



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Montreuil, 04 juin 2025

CONFÉRENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE C'EST POSSIBLE !

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer 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, comme l'y contraignent les réformes ferroviaires de 2014 et 2018.

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

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.

La Fédération CGT des Cheminots met plusieurs propositions en débat :

1) Des moyens pour financer le quotidien des cheminots et des usagers

- **Arrêt des indemnités versées aux candidats non retenus** dans le cadre des appels d'offres : entre 50 et 100 M€ d'argent public disponible par an.
- **Arrêt des créations de SPL et les transferts d'actifs** (matériel roulant et ateliers de maintenance). 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...

Si ces ressources sont, pour la CGT, amenées à disparaître dans le cadre d'un retour à une entreprise unique et intégrée : « la SNCF », il n'en demeure pas moins qu'en l'état, la réorientation de ces dépenses inutiles pourrait financer une partie de la production ferroviaire donc améliorer les conditions de travail des cheminots et les conditions de transport des usagers.

2) Des moyens pour financer les investissements

- **Renationalisation des autoroutes** : Selon l'ART, en 2023, les sociétés d'autoroute ont réalisé un bénéfice global de 4,4 Mds € (4,1 Mds € de dividendes versés aux actionnaires).
- **Captation d'une partie des plus-values foncières résultant du déploiement des SERM**. 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, auront également une répercussion, à la hausse, du prix du logement.



**CONTACT
SERVICE PRESSE
COMMUNICATION**
Cédric ROBERT
Tél : 01 55 82 84 32
com@cheminotcgt.fr

- **Fléchage de la TICPE** : Le budget 2025 prévoit une ressource totale de 32,1 Mds € au titre de la TICPE.
- **Faire appliquer partout le versement mobilité additionnel** : Cette ressource pourrait rapporter environ 30 M€ par an par région, soit environ 375 M€ par an au total.
- **La réorientation des financements de la Société des Grands Projets.**
- **Mise en place de l'écotaxe.**
- **L'arrêt de la remise faite par SNCF Réseau aux concurrents de SNCF Voyageurs** sur l'activité grande vitesse qui constitue un autre exemple de dilapidation de ressources via un manque à gagner par le gestionnaire d'infrastructure.
- **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.

Développer le rail public c'est répondre aux enjeux d'aménagement du territoire national, environnemental et sociétal qu'il convient de repenser 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).

Parallèlement, 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 usagers et des cheminots exige un engagement financier inconditionnel et pérenne.

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.

DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE C'EST POSSIBLE ET LA CGT A DES PROJETS RÉALISABLES !

Retrouvez la carte des projets CGT sur l'ensemble du territoire !



<https://dspf-cheminotcgt.fr/>



**Retrouvez la contribution de la CGT à la
conférence de financement**