



CONFÉRENCE DE FINANCEMENT

UN FINANCEMENT POUR LE FER ?

Après deux mois de débats, la conférence de financement vient de s'achever le 9 juillet dernier, avec comme seul produit de sortie quelques pistes esquissées et la promesse de deux textes législatifs à venir, dont une loi-cadre fin 2025, dont le contenu reste, pour l'heure, à déterminer.

Deux mois de palabres et des conclusions à la main du ministre dans un contexte où le Premier ministre s'apprête à annoncer des coupes budgétaires et des reculs sociaux à venir, dans le cadre des projets de loi de Finances et de Financement de la Sécurité sociale. Les besoins en financement additionnel des infrastructures tous modes confondus ont été évalués à 3 milliards supplémentaires. Pour le ferroviaire, l'évaluation est de 1,5 milliard par an à compter de 2028, dont 500 millions d'euros seraient apportés par la SNCF via le fonds de concours.

Les axes et pistes suivants ont pour autant été confirmés :

- **Pas de renationalisation de la gestion et de l'exploitation des autoroutes**, les concessions seront renouvelées, avec une promesse de flécher 2,5 milliards d'euros liés aux recettes des péages à l'horizon 2036. Les profits des multinationales du BTP sont donc préservés (4,4 milliards en 2023).
- **Un autofinancement du réseau accru par la SNCF via le fonds de concours**, avec 500 millions d'euros supplémentaires apportés qui devrait dépasser les 2 milliards à l'horizon 2028 ; les autres opérateurs continuant par ailleurs à bénéficier de rabais sur les péages pour lancer leurs nouvelles relations. Ils demeurent par ailleurs exemptés de toute desserte d'aménagement du territoire pour pouvoir se concentrer sur les dessertes rentables.
- **Le recours aux Partenariats Public Privé (PPP) est conforté** pour le financement des grands projets d'infrastructure, malgré les surcoûts documentés notamment pour les LGV construites sur ce modèle. Par exemple, le consortium choisi pour la LGV Perpignan-Figueras a fait faillite et a été renfloué et repris par les États français et espagnols. Le taux de rentabilité de la ligne Bretagne-Pays de Loire est de plus de 10 % par an sur 50 ans, alors que les financements ont été apportés majoritairement par des fonds publics.
- **Confirmation du rôle prépondérant de la Société des Grands Projets** pour la mise en place des Services Express Métropolitains, au détriment de SNCF Réseau qui reste contrainte par la règle d'or imposée par la réforme de 2018.
- **Un recours aux Certificats d'Économie d'énergie (CEE) concernant les travaux**, permettant de réaliser des économies d'énergie, et notamment le renouvellement des caténaires qui pourrait concerner SNCF Réseau. Le volume financier pourrait à peine représenter 200 millions d'euros par an.
- **Mise en œuvre du plan ULYSSE** prévoyant d'allouer un montant de 4 milliards d'euros sur 10 ans, sans que l'on puisse établir d'où viendraient les financements, ni même s'ils incluent les aides sectorielles déjà allouées.



Au-delà de ces annonces, aucune remise en cause de l'ouverture à la concurrence et de ses surcoûts identifiés, tels que la rémunération des entreprises répondant aux appels d'offres, la construction d'ateliers du matériel dédiés à chaque lot ouvert à la concurrence, la multiplication des services d'information et des systèmes de distribution régionaux. Certaines estimations reprises par la presse évoquent un montant de l'ordre de 1 milliard d'euros !

Pourtant, d'autres pays ayant engagé la libéralisation de leur réseau ont fini par le renationaliser. C'est le cas du Royaume-Uni, c'est le cas aussi de la Suède qui, après avoir privatisé une partie de son réseau, fait machine arrière en raison de la vétusté et du manque d'investissements par des acteurs privés soucieux de leurs seuls profits.

La Fédération CGT des cheminots et les fédérations constitutives de l'Union Interfédérale des Transports CGT ont interpellé les forces constitutives du Nouveau Front Populaire en vue l'élaboration d'une loi pluriannuelle de financement des infrastructures, des réseaux et des matériels de transport, qui permette de financer durablement les services publics de transport tant de voyageurs que de marchandises à partir des sources de financement identifiées et proposées par la CGT.