

Nouveau Pacte Ferroviaire

Point étape au 5 avril 2018



**L'UNSA-Ferroviaire demande au Gouvernement de traiter en priorité
le problème majeur du ferroviaire français :**

la dette de SNCF Réseau

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



ACTE III

Préavis de grève du samedi 7 avril 2018 à 20h00 au mardi 10 avril 2018 à 7h55

Le 1^{er} paquet européen sur le secteur ferroviaire avait posé un préalable pour l'ouverture à la concurrence du mode ferroviaire : le désendettement du secteur. **Cette directive date de 1991 et n'a jamais été appliquée en France, ni dans l'esprit, ni dans les faits.**

Fin 2017, la dette du Groupe Public Ferroviaire SNCF atteignait presque 55 Md€. Elle est partagée entre SNCF Mobilités (7,9 Md€) et SNCF Réseau (46,6 Md€). Si la dette de SNCF Mobilités est soutenable car elle représente moins de trois fois la marge que peut dégager l'Entreprise chaque année, celle de SNCF Réseau est un véritable boulet qui nous prive de capacités d'investissements dans la régénération du réseau classique et génère des frais financiers de 1,2 Md€/an.

Ceci est d'ailleurs confirmé par le rapport indépendant conduit par Yves Putallaz (IMDM), expert reconnu des infrastructures ferroviaires : *« Les comparaisons internationales montrent que la France investit sensiblement moins sur son réseau que la moyenne européenne ». « L'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures et la trajectoire définie par le contrat de performance se monte à environ 520 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2017-2026. Cet écart est composé de 130 millions par an pour les ouvrages d'art, 110 millions pour la voie et les appareils de voie, 160 millions pour les installations fixes de traction électrique et 120 millions pour la signalisation. »*

L'UNSA-Ferroviaire ne demande pas un traitement technocratique de la dette par un artifice financier qui pourrait créer une sorte de caisse de défaisance ferroviaire à l'intérieur de la SNCF ou un « nouveau RFF » pour cantonner la dette.

Ces dispositifs ont déjà été mis en œuvre durant les vingt dernières années :

- La création du Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) pour traiter la dette historique de SNCF ;
- La création de RFF pour isoler la dette non amortissable de l'infrastructure.

Ils ont montré leurs limites :

- La dette du SAAD était consolidée dans les comptes de SNCF (avec les normes IFRS) et avait reçu des avis très négatifs de la Cour des comptes. De plus, l'INSEE avait requalifié cette structure comme une dette publique ;
- À RFF, le défaut de financement par l'État de ses décisions d'investissement dans les lignes à grande vitesse et ses injonctions contradictoires ont conduit à une fuite en avant et à une dégradation dramatique du réseau classique.

La création d'une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire (CADEF) consolidée au sein de SNCF, s'inscrirait dans la même logique. Il faudrait ainsi négocier les dotations de la caisse en loi de finances, chaque année pendant plusieurs décennies, pour payer les frais financiers et l'amortissement de la dette. Ces trente dernières années, l'État n'a jamais respecté ses engagements financiers envers le secteur ferroviaire. Nous pouvons légitimement douter de la pertinence et de la durabilité d'un tel système.

L'UNSA-Ferroviaire réclame que la France assume SA responsabilité liée à SA politique d'aménagement du territoire, en reprenant intégralement SA dette, comme l'a fait l'Allemagne. Cette reprise de dette était estimée au moins à 35 Milliards d'Euros par des travaux du rapport Spinetta. Les services du Premier Ministre sont intervenus pour que le montant ne soit pas communiqué dans le rapport.

La reprise de la dette permettrait à SNCF Réseau de redevenir une Entreprise agile, dotée d'une politique industrielle et financière dynamique et de baisser à terme les péages, baisse qui se répercuterait sur le prix des billets. De plus, la reprise de la dette serait plus économique et plus vertueuse pour les finances de la Collectivité :

- L'État se finance à des taux plus bas que SNCF Réseau : 0,3% de spread, ce qui représenterait une économie de 100M€/an en frais financiers ;
- L'État se finance sur une maturité plus courte que SNCF Réseau (8 ans au lieu de 14 ans), ce qui diminue mécaniquement les taux d'intérêt (-0,5% d'écart soit 150M€/an d'économies supplémentaires).

Si le Gouvernement souhaite vraiment rendre le secteur ferroviaire attractif, c'est LA DÉCISION qui aura le plus d'effets bénéfiques pour l'ensemble des parties prenantes.

D'ailleurs, le candidat Emmanuel Macron l'avait bien compris en promettant une reprise de la dette, alors qu'il n'avait rien annoncé de particulier sur le Statut des Cheminots.

L'UNSA-Ferroviaire travaille et milite au quotidien pour une vraie politique des transports ferroviaires et de la mobilité.

Faire croire que les problèmes du ferroviaire seront réglés par :

- La fin du Statut des Cheminots ;
- La transformation de SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes à capitaux publics ;
- L'ouverture à la concurrence.

C'est se donner rendez-vous dans quelques années pour une vraie réforme !

Or l'État n'a que trop attendu, le ferroviaire, la compétitivité économique de la France et son excellence environnementale ne peuvent plus se le permettre.

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire





JE SUIS EN FACE
D'UN **BOULET**



L'Exécutif actuel demande au Groupe Public Ferroviaire SNCF et aux cheminot(e)s de courir au rythme effréné d'un sprint sur une distance d'un marathon, avec un énorme boulet attaché aux chevilles !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la dette n'est pas celle des Cheminot(e)s, mais bien CELLE DE L'ÉTAT, non assumée par les gouvernements successifs, à l'issue de plus de 30 ans d'investissements en faveur du TGV au détriment des lignes classiques.

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire

