



INTOX FIPECO : Droit de réponse aux Fake News !

Comme chaque année le site Fipeco stigmatise les cheminot-e-s et la SNCF en sortant des soi-disant chiffres astronomiques sur le coût de la SNCF. Comme chaque année, certains médias reprennent bêtement les chiffres avancés et comme chaque année, la direction de la SNCF n'apporte aucun démenti à ces mensonges, laissant les cheminots et la SNCF en proie à la vindicte médiatique. Non la SNCF ne coute pas 20 milliards au contribuable et non, le système ferroviaire et la SNCF ce n'est pas la même chose.

Le système ferroviaire, c'est quoi ?

Le « système ferroviaire » est composé d'une part d'un Réseau de 27 860 KM de voies et de 3 000 gares. C'est l'Etat qui est propriétaire du réseau et c'est SNCF Réseau et Gares&Connexions qui en ont la gestion. Du côté des opérateurs, il faut rappeler à FIPECO que le monopole de la SNCF, c'est fini ! Le marché du ferroviaire est complètement ouvert depuis 2006 pour le Fret et 2019 pour les voyageurs. Aujourd'hui, on compte une trentaine de compagnies ferroviaires ; 4 pour les voyageurs (SNCF Voyageurs, Trenitalia, Renfe et Transdev) et une vingtaine à Fret (Fret SNCF, DB Cargo, Linéas ...). Par conséquent quand l'Etat finance le réseau, il ne finance pas la SNCF mais un réseau ouvert à tous. Un bien commun nécessaire pour réussir la transition écologique.

Mais d'où sort ce chiffre de 20 milliards de subventions ?

Les rédacteurs de FIPECO mélangent tout pour pouvoir sortir un chiffre mais quand on analyse les détails, c'est tout de suite moins choquant !

L'Etat et les Régions versent au total 6,8 Milliards pour financer les trains de service public (TER/Transilien et Intercités). **3,3 milliards pour les Transiliens** (6 000 trains qui transportent 3,4 millions de voyageurs chaque jour). Par ailleurs même si le Pass Navigo est financé au 2/3 par IDF Mobilités et les employeurs, sans ce financement public et privé le Pass Navigo coûterait à l'usager 252 euros chaque mois. **3,5 milliards pour les TER** (8 200 trains TER et 1 800 cars qui transportent chaque jour 1,2 millions de voyageurs) Cette dotation permet également une prise en charge des abonnements TER qui, s'ils sont variables en fonction des régions, ne prennent en compte qu'un ¼ des coûts d'exploitation. **364 millions pour les Intercités** (80 Intercités qui transportent 24.600 voyageurs chaque jour). A titre de comparaison, les subventions au transport urbain de voyageurs (hors Ratp), **c'est 4,2 milliards par an.**

C'est aussi **200 millions d'euros d'aide pour l'ensemble des opérateurs de Fret.** Le financement du Fret est d'ailleurs riche en enseignements. En effet il est proportionnellement bien plus subventionné par l'Etat que les trains de voyageurs en open access (TGV). Comme quoi la concurrence n'est pas synonyme de baisse des subventions.

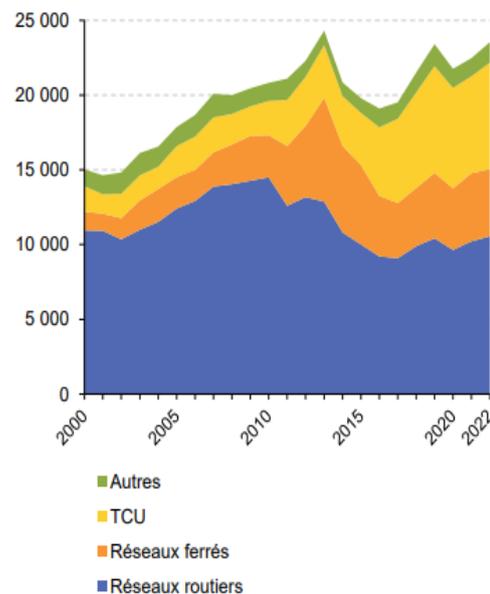
La maintenance et la régénération du réseau, c'est **3,3 milliards pour financer une partie des coûts.** 1,2 milliards de financement des 11.000 Km de petites lignes. Sans ces subventions 1/3 du réseau ferroviaire devrait fermer. Ce serait une catastrophe en matière d'aménagement du territoire et de continuité territoriale. Ajouté à cela **2 milliards de financement des péages** au profit des régions. Comme nous avons les péages ferroviaires les plus élevés d'Europe, l'Etat prend en charge une partie de ces péages. Soyons clairs, *l'ensemble de ces mesures viennent aider les régions. Avec ou sans la SNCF ces financements perdureraient !*

Fipeco pense qu'une entreprise privée serait plus efficace que SNCF Réseau pour gérer le réseau ferroviaire ?! On l'a bien vu en GB, 3 ans après la privatisation du réseau anglais, des dizaines de morts et un réseau déclinant, l'Etat a retiré au privé la gestion du réseau. En France, une expérimentation a été lancée. Lisea, filiale de Vinci gère pour l'Etat la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Résultat des courses, cette portion de ligne est ... la plus chère de France. Les péages y sont tellement chers que la SNCF a du mal à rentabiliser les TGV Paris/Bordeaux !

On parle d'investissements !?

Globalement, c'est 6,2 milliards d'investissements dans le ferroviaire, mais rentrons dans les détails, car FIPECO mélange tout, démêlons le vrai du faux ! Pour le matériel TER/Transilien ou Intercités, qui n'est pas la propriété de la SNCF mais des autorités organisatrices, **c'est 1,9 milliard**. Il est bon de préciser que ce matériel sera directement utilisé par les concurrents de la SNCF en cas de perte du marché comme Transdev à PACA qui vient de se faire offrir pour 250 millions d'euros de matériel par la région.

L'investissement dans le réseau ferroviaire, c'est **4,3 milliards pour l'entretien et la régénération**. Une partie de cette somme vient directement de la SNCF via un mécanisme de fonds de concours prélevé sur les bénéfices de la SNCF. En 2022 la SNCF a alimenté ce fonds à hauteur de 394 millions, 1,1 milliard en 2023 ... Globalement, l'investissement dans les infrastructures de transport, c'est 23,6 Milliards en 2022. 10,5 milliards pour la route, 7,1 milliards pour les réseaux urbains et 1,1 milliards pour les ports, les voies navigables et les aéroports.



Et la fameuse dette de la SNCF, on en parle ?!

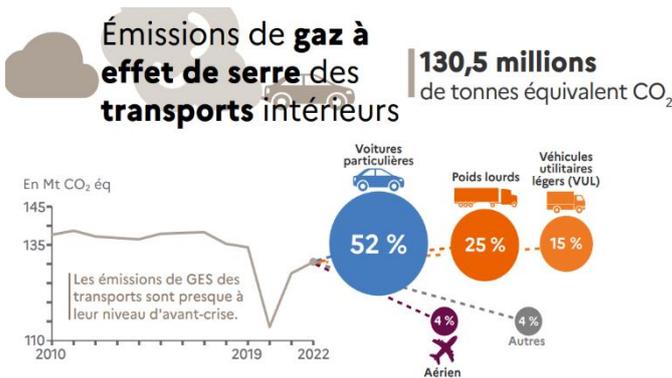
L'Etat a repris à son compte 35 milliards de la dette entre 2020 et 2022. Cette dette n'était pas une dette de la SNCF, mais une dette d'Etat, dans la mesure où la SNCF a construit **et pris en charge**, sur ordre de l'Etat, les coûts de construction de la quasi-totalité des lignes TGV. Cela nous a permis d'avoir le deuxième plus grand réseau de lignes TGV d'Europe avec 2.600 KM.

A titre de comparaison, la GB a fait construire une deuxième ligne à grande vitesse mais le gouvernement Britannique a dû arrêter les travaux en 2023. En effet, cette ligne, entièrement financée par le contribuable Anglais devrait coûter 127 milliards d'euros pour...230 KM de ligne à grande vitesse. Et si FIPECO le souhaite, on peut aussi reparler du PPP de Tours/Bordeaux qui en fait la LGV la plus chère d'Europe...

Le régime de retraite des cheminot-e-s ... 3,2 milliards € pour 235 000 retraité-e-s !

Il y a aujourd'hui 114.937 cotisants pour 234.900 retraités cheminots. Cela crée donc un déficit démographique voulu et financé par l'Etat. L'Etat compense d'ailleurs d'autres régimes de retraites déficitaires.

Donc que les cheminots soient en régime spécial ou affiliés au régime général, ce déficit démographique existerait toujours et il faudrait bien le compenser. En revanche, l'Etat ne paie pas les avantages spécifiques de notre régime de retraite. Ce sont les cheminots et la SNCF qui se les paient, par une surcotisation retraite. **En effet, 47,67% de cotisation retraite pour les cheminot-e-s au statut au lieu des 28% du régime général.**



Et le coût de la pollution, on en parle ?

En 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 2,3 % par rapport à 2021, après une hausse de + 12,4 % entre 2020 et 2021. Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 92 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants. **Le coût sanitaire estimé de la pollution de l'air en France est de 67 à 98 milliards d'€** (source : rapport du Sénat - 2015) ... Et là, les économies réalisées par le ferroviaire, Fipeco ne les compte pas !

Stop aux fake news et à la manipulation des chiffres !

En mélangeant financement du réseau, du matériel roulant, des missions de service public ..., Fipeco mélange des subventions qui n'ont rien à voir entre elles. L'objectif étant de grossir le chiffre, de stigmatiser la SNCF et de relancer le cheminot bashing.

Comme nous l'avons démontré, Fipeco ferait mieux de bosser ses dossiers au lieu d'alimenter les Fake news sur la SNCF !

