



FICHE N°4

Réforme : les suites

PÉAGES ET TRAJECTOIRE FINANCIÈRE

Ces propositions s'inscrivent dans le cadre contraint de la loi. La CGT continue de combattre cette réforme. Elle exige l'abrogation des dispositions législatives qui constituent « le pacte ferroviaire ». Elle porte une proposition globale pour une entreprise publique de service public unique et intégrée, qu'elle a remise au Premier ministre sous la forme du rapport « Ensemble pour le fer ».

CE QUE PRÉVOIT LA LOI

- Modification du calcul des redevances d'infrastructure pour tenir compte notamment « de la situation du marché » ;
- Ce calcul doit respecter les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires, lorsque le marché s'y prête ;
- SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise ;
- La soutenabilité des redevances est évaluée afin de prendre en compte l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices (les usagers TER et TET conventionnés peuvent être sollicités davantage).

Objectif : faire baisser les redevances pour permettre l'ouverture à la concurrence, tout en limitant au maximum les subventions de l'État. Cela laisse augurer des suppressions de lignes, dont la régénération n'est plus financée. Des gains de productivité importants pourraient peser encore davantage sur SNCF Réseau.

ÉCHÉANCES PRÉVUES DE MISE EN APPLICATION

- Situation financière de SNCF Réseau, financement des investissements : novembre 2018
- Nouvelle « Règle d'or » : novembre 2018
- Règles de détermination des redevances d'infrastructure : mai 2019 (pour DRR 2020)
- Charte d'accessibilité au Réseau : mai 2019



ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- Le RFN, qui concourt à l'aménagement du territoire, est un tout pour l'ensemble de ses composantes de toute nature, y compris les lignes UIC 7 à 9. Il doit être développé ;
- L'Etat doit s'engager pour le renouvellement, le développement, la modernisation du réseau au travers des objectifs clairs (y compris pour le FRET ferroviaire) et des engagements financiers décennaux, fixés par la loi. Ces engagements ne peuvent se traduire par les seuls CPER (Contrat de Plan Etat/Région) ;
- La redevance doit correspondre aux charges de fonctionnement (maintenance et gestion des circulations) de l'infrastructure ;
- La péréquation sur les charges de maintenance afin qu'un même train circulant sur des voies à performance similaire paie la même redevance (ce n'est pas la rentabilité unitaire du train qui doit conditionner le montant de cette redevance) ;
- La garantie du fonctionnement « nominal » et la disponibilité de l'infrastructure (pas de LTV...) ;
- La ré-internalisation des charges et l'arrêt du recours à la sous-traitance.

ENSEMBLE POUR LE FER