

SOLDES POUR LES NOUVEAUX ENTRANTS !?

DES RÉDUCTIONS POUR LES NOUVEAUX ENTRANTS ... ET ILS OSENT DIRE QUE C'EST POUR AIDER LA SNCF À S'EN SORTIR ?

Combien faut-il payer pour faire circuler un TGV sur le réseau ferroviaire français ? Et cette somme doit-elle varier selon la rentabilité de la ligne ? Ce sujet est au coeur des négociations discrètes que mène depuis des mois SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, avec l'Arafer, l'autorité de régulation du secteur. Ces discussions peuvent paraître très techniques, mais leurs conclusions auront un impact direct sur l'intensité de la concurrence qu'aura à subir la SNCF lorsqu'elle perdra son monopole sur les lignes TGV à la fin 2020, ainsi que sur sa capacité à maintenir toutes les dessertes qui existent aujourd'hui.

ARAFER, SNCF RÉSEAU... DES PRISES DE POSITIONS INCOMPRÉHENSIBLES, AVEC DES CONSÉQUENCES IMPORTANTES SUR LA CONTINUITÉ TERRITORIALE MAIS AUSSI SUR LES TRAVAILLEURS DU RAIL !

Dans le projet de Document de Référence Réseau 2021 présenté par SNCF Réseau on trouve des rabais inconditionnels pour favoriser l'installation des nouveaux entrants. Une règle de péage qui verra donc les nouveaux entrants payer moins cher que la SNCF pour au final, se concentrer sur les lignes rentables, supprimer les arrêts et les dessertes non-rentable pendant que l'ex entreprise publique devra payer plus cher pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et fera pression sur les conditions d'emplois des salarié(e)s SNCF pour compenser ! SUD-Rail dénonce cette manoeuvre contradictoire au grand service public ferroviaire promis par le gouvernement ! Le péage moins cher ne suffit pas, alors on va plomber les TGV SNCF ! Mais l'Arafer veut aller plus loin avec des péages déterminés en fonction du nombre de passagers transportés, ou du chiffre d'affaires généré par le train. Pour le régulateur, c'est également un moyen d'encourager l'arrivée de nouveaux entrants face à la SNCF et ses TGV à double étage, puisque ceux-ci paieraient moins de péages tant que leur taux de remplissage ne décollerait pas. C'est la remise en cause d'un système où les lignes rentables permettent de maintenir les lignes déficitaires. On a déjà vu les conséquences de ce choix sur le Fret Ferroviaire mais pour les libéraux de l'ARAFER, les questions d'aménagement du territoire, de maintien des dessertes et de politique de transports écologiques ne sont pas la priorité !

Le monopole garantissait la continuité territoriale !

Tant que la SNCF était en monopole, le maintien des dessertes TGV non-rentables était garanti par via les bénéfices des autres lignes par le biais d'une péréquation implicite. Mais

ce système va voler en éclats avec l'arrivée de la concurrence : les nouveaux entrants se concentreront sur les liaisons les plus rentables, comme Paris-Lyon, en laissant les plus déficitaires (souvent les gares en bout de ligne, les intersecteurs...) à la charge de la SNCF voire des collectivités qui devront mettre la main à la poche pour garantir les dessertes existantes... On est loin des engagements du gouvernement d'une concurrence censée augmenter l'offre ferroviaire !

La péréquation ce n'était pas si mal, il est encore temps d'arrêter la casse !

Ce principe vertueux de péréquation va disparaître avec l'ouverture à la concurrence et même si le gouvernement fait mine de proposer un mécanisme suggérant que les lignes rentables fassent l'objet de péages élevés et que pour celles qui le sont moins, ils soient abaissés... Il faudrait donc que SNCF réseau dont le budget tient aussi par ces rentrées, y renonce et se remette à fabriquer de la dette pour garantir les bénéfices des nouveaux entrants ! On marche sur la tête !

Des discours aux actes, un mensonge de plus de la loi ferroviaire !

Déjà interpellé sur cette question de continuité territoriale des dessertes TGV non-rentables et des petites lignes au moment du débat de la loi ferroviaire, le gouvernement avait voulu rassurer les collectivités et les cheminots en promettant des dispositifs pour financer et maintenir tout ça ... 1 an plus tard, les masques tombent, c'étaient bien des mensonges !

usagers / cheminots : Ensemble, réclamons un véritable service public pour toutes et tous afin de répondre à l'urgence écologique, au désenclavement des territoires

Il est encore temps de changer l'avenir !

Nous n'avons pas le choix, pour l'avenir de notre système de retraites, pour l'avenir de nos métiers et de nos conditions d'emplois, c'est par la lutte qu'il nous faut agir !

A partir du 5 décembre, en grève illimitée, sortons les poings !

Images à télécharger

 [Tract péages](#)