

# C.A...VOUS!

**La SNCF brade le patrimoine...**

**Loin des intérêts de relance du ferroviaire !**



La SNCF est le deuxième plus gros propriétaire de France avec 8 millions de m2 de bâtiments industriels et tertiaires. Souvent installés dans les centres-villes, ces terrains sont particulièrement convoités. Depuis 2015, la SNCF a vendu pour 1 milliard d'euros de biens immobiliers. Pour la période 2022/2032, la direction prévoit d'augmenter ce chiffre à 1.6 milliard d'euros de vente.

## **Des emprises ferroviaires... vendues !**

Cela peut hélas poser des problèmes notamment lorsque ces friches ferroviaires, une fois vendues, ne permettront plus à la SNCF de relancer le ferroviaire. Cela ne sert à rien de dire qu'il faut doubler la part modale du train par rapport à la route, si l'on se débarrasse de milliers d'hectares de terrains ferroviaires. C'est par exemple ce qui s'est passé avec la gare de Bercy qui a arrêté son activité de trains porte-auto afin de vendre 18 hectares d'emprises ferroviaires aux alentours.

## **Des logements sociaux ... vendus !**

La SNCF est également propriétaire de logements avec un patrimoine de 95.000 logements dont 85.000 sont sociaux. Quand on voit les difficultés que rencontrent les cheminot-e-s pour se loger via ICF, on a du mal à croire à l'étendue de ce parc immobilier social. Trop souvent ces logements SNCF...ne sont pas accessibles aux cheminot-e-s.



## **Des ateliers de maintenance ... vendus !**

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la loi prévoit que l'Autorité Organisatrice, déjà propriétaire du matériel roulant, puisse récupérer les ateliers de maintenance de la SNCF afin qu'ils puissent être utilisés en cas de perte de marchés. Nous allons donc assister au transfert de propriété des ateliers SNCF vers les régions. Par exemple la SNCF va vendre 4 ateliers (2 à Nice, 1 à Cannes et 1 à Marseille) à la région PACA dans le cadre

de la perte de marché au profit de Transdev. Cela veut surtout dire que l'un des premiers effets de l'ouverture à la concurrence, sera que les AO devront acheter des ateliers pour en devenir propriétaire.

Donc des millions d'euros vont être dépensés par les AO, non pas pour faire circuler plus de trains ou améliorer le service, mais juste pour changer l'acte de propriété des ateliers. Lorsqu'on expliquait que la concurrence entraînerait une augmentation des coûts, on ne croyait pas que cela allait se voir aussi rapidement.

# Nouvelle convention TER Centre-Val de Loire 2022-2031... Avec une date de mise en concurrence !

Les TER Centre-Val de Loire, ce sont 420 trains transportant 70.000 voyageur-euse-s par jour. Cette convention est d'une durée de 10 ans pour 3.4 milliards d'euros. **L'ouverture à la concurrence de ces TER devraient commencer à partir de 2030, sans qu'on sache exactement le nombre de lots, ainsi que leur périmètre.** Le nouveau contrat n'apportera pas un grand changement en dehors de l'arrivée de 32 Régio2N en 2023 pour remplacer les rames Corail. L'offre ferroviaire serait quant à elle quasiment identique en passant de 12.840 à 13.350 KT/Km. On est donc très loin du doublement nécessaire du nombre de trains si l'on voulait réellement réduire l'usage de la voiture. Nous sommes particulièrement déçus par le manque d'ambition de l'AO, dans le développement de l'offre ferroviaire. **La région préfère mettre les moyens sur les études concernant l'ouverture à la concurrence plutôt que sur le développement de l'offre ... Minable !**

## Quand la SNCF paye les dettes d'investissements décidés par d'autres !



**C'est un peu l'histoire de la SNCF, des travaux décidés par l'État dont la facture est payée par... la SNCF. Ce fut le cas avec le TGV, c'est aujourd'hui le cas avec EOLE et CDG Express.**

### L'exemple du CDG Express :

L'Etat a décidé la construction pour 2 milliards d'euros d'une nouvelle ligne de 32 Km reliant l'aéroport de CDG à Paris via un train automatique dont les projections les plus optimistes visent seulement 20.000 voyageur-euse-s par jour. Ce train automatique devait être livré en janvier 2024. Finalement face à l'étendue des travaux et afin de ne pas trop dégrader les conditions de transport des voyageur-euse-s du nord de Paris, l'État a repoussé l'inauguration au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Or la crise du Covid, les difficultés à obtenir des autorisations de la ville de Paris et les différents jugements du tribunal de Montreuil ont repoussé l'inauguration de ce projet au 1<sup>er</sup> janvier...2027 soit 3 ans de retard. Ce décalage dans le temps va donc immanquablement augmenter la facture de ce projet et si aujourd'hui personne peut nous dire de combien, certains parlent de 1 milliard supplémentaire, faisant passer la facture à 3 milliards. Comme SNCF Réseau est actionnaire de la société de gestion d'infra CDG Express, ce sera donc en partie à elle d'éponger les surcoûts. Sur un projet qui n'a pas été décidé par SNCF Réseau, c'est pourtant bien elle qui verra sa dette augmenter.

### à noter!

### Pour EOLE, on paie pour la concurrence !?

Le projet EOLE consiste à prolonger la ligne E vers Mantes-La-Jolie. Pour cela un tunnel de 8 km a été creusé à Paris afin de relier Haussmann à Nanterre. 3 nouvelles gares ont également été construites dans ce projet. D'un montant initial de 3.7 milliards d'euros nous sommes maintenant passés à un coût de 5.4 milliards. Face à l'augmentation des coûts due en partie à l'arrêt des travaux pendant le Covid, la SNCF va devoir encore mettre la main au portefeuille. Pourtant la ligne E sera ouverte à la concurrence à partir de 2027 et donc rien ne garantit que la SNCF récupère ce marché. C'est pourtant SNCF Voyageurs, via son fond concours qui va mettre plus de 150 millions d'euros supplémentaires afin de combler les budgets. **Les cheminot-e-s seront content-e-s de savoir que les gains de productivité gagnés sur leur dos vont servir à financer les travaux d'une ligne qui risque de basculer...au privé.**