



Après les festivités, les nuages s'amoncellent et le temps se couvre...

L'inauguration des deux nouvelles lignes à grande vitesse, le 1^{er} juillet 2017, a représenté un événement majeur pour le ferroviaire. Le président de la République a profité des festivités pour définir les grandes orientations et les priorités, bref un projet de transformations profondes dans le transport ferroviaire pour faire face à la concurrence et à la dette abyssale de la SNCF.

Si l'évènement a largement été relayé par la presse, le mode de financement de la ligne à grande vitesse de Tours à Bordeaux qui a fait l'objet d'un **partenariat public privé (PPP)**, ce qui constitue une première dans ce domaine, a été peu mentionné.

Le cout de la ligne s'élevant à 7,8 milliards d'euros a été financé de la façon suivante :

- État, collectivités et Union européenne : 3 milliards d'euros,
- SNCF : 1 milliard d'euros,
- LISEA : 3,8 milliards d'euros, les actionnaires de ce consortium sont Vinci (33,4 %), CDC Infrastructure – Caisse des Dépôts et consignations – (25,4 %), Meridiam (22 %) ainsi que des fonds gérés par Ardian, ex-Axa Private Equity, (19,2 %).

« ... cette ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est devenue inéluctable. »

Le consortium LISEA sera rémunéré sur l'ensemble de la durée de la concession (50 ans, 2011-2061) par les redevances liées au trafic versées par les exploitants ferroviaires, aujourd'hui SNCF Mobilités, et à partir de l'ouverture à la concurrence, en 2021, d'autres

opérateurs européens.

Les missions qui étaient historiquement du ressort de SNCF Réseau s'en trouvent bousculées.

En accordant des compétences d'exploitant d'infrastructures ferroviaires à un tel groupe, est-ce, à l'image des autoroutes françaises, un premier pas vers la privatisation de l'infrastructure ferroviaire ?

Mais revenons aux grandes orientations présidentielles dans le domaine ferroviaire pour faire de la SNCF « l'entreprise de référence au XXI^e siècle ». Elles s'articulent autour de trois thèmes qui ne manqueront pas de faire débat ces prochains mois.

Après le Grenelle de l'environnement (2008) et les Assises du ferroviaire (2011), c'est reparti depuis septembre pour les **Assises de la mobilité**. Les résultats des concertations devraient déboucher en 2018 sur une loi d'orientation de la mobilité. S'il est beaucoup question de covoiturage ou d'autopartage, la question des nouvelles infrastructures – et leur financement – devrait dominer les discussions. En attendant, tous les projets d'infrastructures de lignes à grande vitesse seront mis en sommeil !

Depuis l'adoption du quatrième paquet ferroviaire européen, qui prévoit « l'ouverture à la concurrence des services conventionnés dès la fin 2019 », cette ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est devenue inéluctable.

Elle concerne, à partir du 3 décembre 2019, les services conventionnés (TER et TET) et, à partir du 14 décembre 2020, les services non conventionnés (TGV).

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), pour éviter toute discrimination – et cela, dès cette année –, veille à garantir l'accès aux matériels roulants de ces entreprises aux ateliers de maintenance, et aux infrastructures du réseau au travers des documents de référence SNCF.

Après les propos du président de la République tenus auprès d'un groupe d'agents SNCF et relayés dans le journal interne de la SNCF *Les Infos* concernant le dossier de la **réforme des régimes spéciaux de retraite**, les suites concrètes de ces intentions sont attendues avec impatience par les cheminots et leurs syndicats. Ce dossier « brulant » touche le statut et la retraite des cheminots.

En échange (mais de quoi ? et pour qui ?), l'État pourrait reprendre une partie de la dette du groupe SNCF ! Ces travaux devraient démarrer pour déboucher sur une loi-cadre, courant 2018...

Et comme si ces thèmes qui sont de nature à révolutionner le ferroviaire en France ne suffisaient pas, début septembre les journaux ravivent un autre débat, celui des **facilités de circulation** des cheminots. Les agents de la SNCF seraient-ils les seuls salariés français à bénéficier d'avantages dans leur travail ?

Si la SNCF nie une volonté de remise en cause de cet acquis social, par contre, compte tenu de la situation financière très dégradée de l'État, sa fiscalisation par la prise en charge des contributions sociales (TVA, etc.) ne peut être totalement exclue.

Si aujourd'hui ces dossiers ne sont pas nouveaux pour les cheminots, ils font l'objet d'une communication hautement habile auprès du grand public. Nul doute qu'ils sont explosifs et qu'ils métamorphoseront le monde ferroviaire en France.

S'ils étaient mis en œuvre en l'état, que resterait-il de l'esprit cheminot ?

Joël Forthoffer