

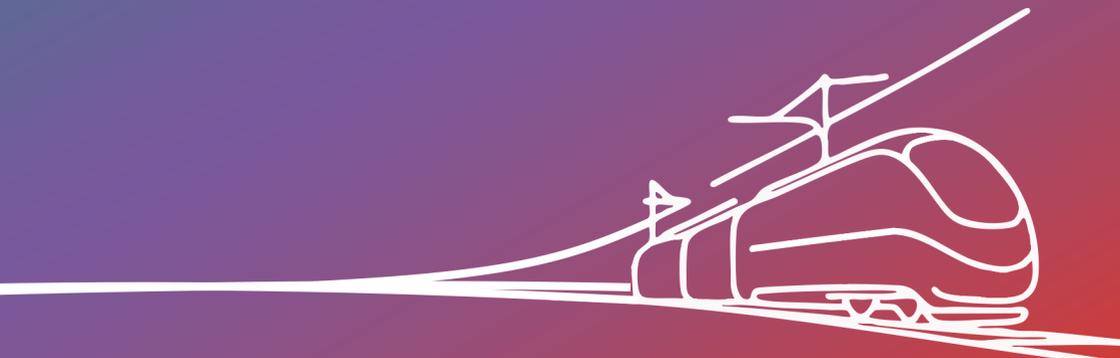
ALLIANCE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

LA DÉROUTE DES ROUTES

SUD RAIL

MOINS DE ROUTES, PLUS DE TRAINS

POUR UN AUTRE
FINANCEMENT
DES TRANSPORTS



Alliance écologique et sociale

<https://alliance-ecologique-sociale.org/>

L'Alliance écologique et sociale (AES) est née en janvier 2020 de la volonté de syndicats et d'associations de montrer qu'**une rupture écologique peut et doit être synonyme de progrès social**, et l'imposer aux décideurs politiques et économiques. Ce collectif était initialement baptisé *Plus jamais ça* (PJC).

Convaincu-es de la fausse opposition entre la fin du mois et la fin du monde, nous avons décidé de porter ensemble des propositions fortes de rupture avec le système capitaliste défaillant. Nos combats sont basés sur des actions concrètes, collectives et ancrées dans la réalité des luttes. Ils apportent une réponse aux crises que notre société traverse, qu'elles soient sociales, environnementales, économiques ou sanitaires.

Pendant des mois, AES s'est engagée aux côtés de l'intersyndicale cheminote pour empêcher la liquidation de Fret SNCF (voir [notre analyse](#)), effective depuis le 1^{er} janvier 2025. L'intersyndicale cheminote a cependant obtenu un moratoire social, qui permettra aux ex-salarié-es de Fret SNCF de conserver leurs acquis sociaux (en fait des conquêtes sociales) pendant trois ans. Du point de vue de l'AES, **c'est une première victoire qui en appelle d'autres**.

Le 5 mai 2025, le gouvernement a lancé sa conférence de financement « Ambition France Transports. Financer l'avenir des mobilités », alors que de toutes parts des collectifs d'usager-es et des syndicats du rail s'élèvent contre la fermeture de lignes de desserte fine du territoire : des lignes qui pour nous sont vitales. L'AES s'associe à la Déroute des routes, qui rassemble plus de 60 collectifs en lutte partout sur le territoire contre de nouveaux projets routiers et pour des alternatives au tout routier, pour peser sur le gouvernement. Cette note rassemble nos analyses et propositions pour le financement des transports.

Défendons les lignes ferroviaires menacées dans nos territoires. Pour refuser l'abandon de nos campagnes et défendre un train accessible et écologique pour toutes et tous, chaque voix compte.

Signez notre pétition pour exiger un plan national ambitieux de sauvegarde et de développement du réseau ferroviaire de proximité et le mettre à l'agenda du Conseil économique, social et environnemental.



laderoutedesroutes.com

Sommaire

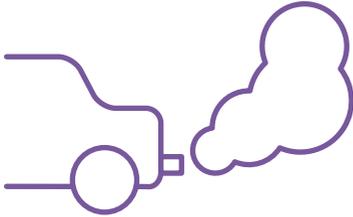
Synthèse	5
Les critères de la rentabilité dans les transports	6
Les activités de transport ne sont jamais autofinancées	6
Miser sur les transports les plus utiles.....	6
Organisation intégrée vs myriade d'opérateurs	7
Que pèse le rail, que pèse la route ?	8
Ordres de grandeur.....	8
Nos lignes de train sont nos lignes de vie.....	8
Les autoroutes : une manne financière privatisée	9
Les coûts cachés de la route	10
Distance spatiale, distance sociale	10
Le transport routier de marchandises comme seule boussole.....	11
Un désastre écologique	11
Le financement du ferroviaire en France	12
Les modes de financement	12
La dette de la SNCF ?	12
Des choix politiques dans le ferroviaire à rebours des besoins	13
Le coût pour les usager-es et pour les régions.....	13
Le coût pour les cheminot-es et pour la sécurité.....	13
Les mirages de la concurrence	14
Dans le fret.....	14
Pour les voyageurs et voyageuses.....	14
De l'argent, il y en a !.....	14
Nationaliser les autoroutes, investir dans les alternatives de transport.....	14
Le consentement aux péages.....	15
Nos propositions : moins de routes, plus de trains !.....	16
Étape 1 : suspendre la politique du tout routier.....	16
Étape 2 : définir les objectifs de la politique des transports.....	16
Étape 3 : flécher les investissements vers les modes de transport pertinents.....	17
Étape 4 : orienter l'activité vers les modes de transport les plus utiles	18
À toute les étapes : la justice sociale	19
Nos revendications	19





31 % DES ÉMISSIONS

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France.



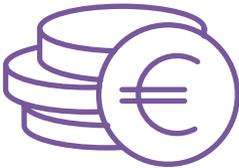
9 À 14 X PLUS POLLUANT

Le transport routier de personnes et de marchandises est bien plus polluant que le train.



200 PROJETS ROUTIERS

pour un coût cumulé compris entre 13 et 20 milliards d'euros d'argent public



14,5 %

Les dépenses de transports constituent 14,5 % des dépenses de consommation des particuliers.

Synthèse

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, avec 31 % des émissions. Le transport routier de personnes et de marchandises est bien plus émetteur que le train, qui émet entre 9 et 14 fois moins de gaz à effet de serre. **La défense du service public ferroviaire est donc l'un des principaux leviers pour lutter contre le dérèglement climatique et atteindre réellement la neutralité carbone.** Le transport ferroviaire devrait ainsi être l'ossature d'une politique des transports qui tient compte de la crise environnementale.

Or, **privilegier le train sur la route est aussi une mesure de justice sociale.** Le modèle du tout routier pèse lourd dans le budget des ménages, en particulier dans les territoires ruraux quand l'absence de transports en commun contraint à posséder un voire plusieurs véhicules motorisés. Les dépenses de transports constituent 14,5 % des dépenses de consommation des particuliers. La route était aussi responsable en 2023 de 3167 décès, contre 2 décès de voyageurs sur train (et 16 de piétons ou cyclistes dans des accidents de passage à niveau, ainsi que 59 accidents de personnes non-autorisées traversant des voies).

Les choix faits en termes de financement des transports ont donc des conséquences concrètes importantes pour les voyageurs et voyageuses, mais aussi pour les collectivités, l'emploi et l'aménagement du territoire.

Au moment où des choix décisifs sont faits en matière de financement des transports, **le gouvernement continue à s'enfermer dans le tout routier, avec 200 projets routiers en cours, pour un coût cumulé compris entre 13 et 20 milliards d'euros d'argent public.** Dans le même temps, au nom de l'austérité budgétaire, **des lignes de desserte fine du territoire sont menacées de fermeture. Les services publics de transport sont notre bien commun.** Leur disparition accroît la distance sociale entre les territoires et diminue l'accessibilité d'autres services publics, du travail, des loisirs.

Il est urgent de prononcer un moratoire sur les projets routiers. Nous recommandons de reporter les investissements publics de la route vers le train pour un report modal des marchandises et des personnes. Nous pouvons également rediriger les recettes engendrées par les péages des autoroutes, aujourd'hui captées par les sociétés de concessions autoroutières privées, vers des alternatives de transport, par le biais de la nationalisation des profits des autoroutes. **Le financement d'un plan national ambitieux de sauvegarde et de développement du réseau ferroviaire de proximité est donc possible, nécessaire, et vertueux** : en dirigeant les marchandises vers le fret ferroviaire, on dispose par exemple d'un levier pour revitaliser les lignes de desserte fine du territoire, des lignes qui sont vitales.

Les critères de la rentabilité dans les transports

Les activités de transport ne sont jamais autofinancées

Les activités de transport, quelles qu'elles soient (routier, maritime, ferroviaire, aérien), ne sont jamais autofinancées par le prix du service. Par différents biais, le coût de l'infrastructure est très majoritairement pris en charge par la puissance publique :

- Les routes ont été construites et sont entretenues à 100 % sur deniers publics (même les autoroutes aujourd'hui concédées).
- Les canaux pour la navigation fluviale n'ont jamais été que des décisions de la puissance publique, financés sur deniers publics.
- Les infrastructures aéroportuaires autres que les grands aéroports internationaux reçoivent de nombreuses subventions, et singulièrement en France où l'équipement aéroportuaire est très supérieur aux autres pays européens pour une utilité sociale souvent limitée.
- Pour le transport maritime, les infrastructures portuaires ont été construites et développées, via les chambres de commerce, avec également des subventions publiques.
- Pour le ferroviaire, la construction des réseaux s'est faite au XIX^e siècle sur financement de l'État, l'exploitation étant ensuite attribuée par concession. L'illusion « SNCF » à partir de 1937, puis de 1983 (passage en EPIC) aura été de laisser croire que, parce que la SNCF portait tout le système ferroviaire, la logique d'auto-financement d'une entreprise devait s'appliquer à l'ensemble du système ferroviaire. Ainsi a-t-on parlé de la « dette de la SNCF » alors qu'il s'agissait du coût de développement et d'entretien des infrastructures.

Quel que soit le mode, les transports sont donc des infrastructures publiques, dont l'utilité et le coût ne peuvent être appréciés qu'à l'échelle d'un pays, et qui ne s'autofinancent jamais en totalité sur le mode du « marché ».

Miser sur les transports les plus utiles

Pour la route, le ferroviaire et les voies navigables intérieures, le coût de l'infrastructure représente le même montant, que l'on fasse circuler un ou cent mobiles dessus. On peut même dire que, dans le ferroviaire, il peut y avoir un surcoût lié à la non-utilisation, tandis que les poids lourds usent la chaussée, avec une sensibilité des coûts de maintenance au volume trafic plus importante pour le routier.

Pour une activité économique dont le modèle est à coûts principalement fixes, tout l'enjeu est d'essayer de saturer la capacité de production de l'infrastructure

afin de répartir le coût global de l'infrastructure sur un maximum d'unités produites de biens ou de services.

S'agissant des transports, comme cela se fait dans l'industrie, l'action rationnelle devrait donc être de déterminer les modes – ou plus exactement la combinaison des modes – qui offrent la meilleure utilité sociale, de diriger les investissements vers cette combinaison de modes, et de penser leur exploitation pour en saturer le plus possible les capacités. Et sur ce plan, le transport ferroviaire offre, en termes d'utilité sociale, un compromis entre les nuisances (espace occupé, imperméabilisation des sols, pollutions de l'air et des sols liées à la construction et l'exploitation, bruit, etc.) et les bénéfices (rendement énergétique, niveau de maillage, service des marchandises comme des personnes, etc.) très favorable.

La route offre un maillage beaucoup plus fin et indispensable mais au prix de nuisances proportionnellement supérieures. Quant à l'aérien, il induit des nuisances beaucoup plus importantes pour des bénéfices moindres (capacités, maillage). Il est donc aberrant, par exemple, de créer et d'entretenir un réseau autoroutier au bénéfice du transport routier de marchandises longue distance avec toutes les nuisances induites, en laissant périliter un réseau ferroviaire parallèle bien plus rentable socialement (c'est-à-dire économiquement, du point de vue de l'environnement et de la sécurité).

En revanche, de nombreuses voiries routières de proximité ne sont pas entretenues comme elles le devraient faute de financement, alors qu'aucun autre mode de transport ne peut assurer un maillage aussi fin. Mais le champ de pertinence de ces « routes de desserte très fine du territoire » est celui des services très locaux, privés (véhicules particuliers, appelés à diminuer de moitié au moins, selon les estimations de l'association négaWatt, pour sortir du thermique sans rendre exponentielle notre demande en métaux pour les voitures électriques) ou publics (ramassage scolaire, distribution postale, ambulances, pompiers, taxis, etc.).

Organisation intégrée vs myriade d'opérateurs

Les transports sont d'autant plus performants que leurs composantes peuvent être mutualisées au sein d'une entité unique qui dispose d'une unité de stratégie et d'action pour arbitrer au mieux les aléas qui viennent en permanence perturber le fonctionnement programmé du système. L'éclatement du système ferroviaire entre plusieurs autorités organisatrices, plusieurs gestionnaires d'infrastructures, plusieurs détenteurs et fournisseurs du matériel roulant, plusieurs mainteneurs d'infrastructures et plusieurs mainteneurs de matériel roulant, plusieurs distributeurs de tarifications, plusieurs prestataires en gare, etc., exigent de multiplier des investissements industriels lourds concurrents (on augmente donc les coûts fixes tout en diminuant l'assiette de leur amortissement possible), empêche la fluidité de l'exploitation car les moyens humains comme matériels ne sont pas mutualisables, et induisent une quantité phénoménale de relations contractuelles croisées pour faire fonctionner le système, extrêmement coûteuse.

Or, si une certaine organisation du système – en l'occurrence une organisation intégrée – est plus frugale qu'une autre – en l'occurrence une organisation éclatée entre des milliers d'opérateurs – pour un certain niveau de services rendus,

c'est aussi une réponse aux problèmes du financement. Si la simple organisation intégrée est moins coûteuse de plusieurs milliards par an, cela permet d'allouer une même quantité de ressources à la régénération et à la maintenance d'un réseau performant au lieu de le perdre dans des doublons, des prestations parasites, des coûts de gestion administrative excessifs, sans aucun « plus » pour la production des biens et services.

Que pèse le rail, que pèse la route ?

Ordres de grandeur

Le système ferroviaire est composé d'une part d'un réseau de 48 828 km de voies (27 586 km de voies principales et 21 242 km de service), de 3000 gares et de 26 compagnies ferroviaires. C'est l'État qui est propriétaire du réseau et des gares, il sous-traite à SNCF-Réseau et SNCF Gares & Connexions leur gestion.

Du côté des opérateurs, le marché du ferroviaire est complètement ouvert à la concurrence depuis 2006 pour le fret et 2019 pour les voyageurs et voyageuses. En 2023, on comptait 26 compagnies ferroviaires ; 6 pour les voyageurs et voyageuses (SNCF Voyageurs, Eurostar Trenitalia, Renfe, Transdev en Bretagne et OUIGO Vitesse Classique) et 21 de fret (Fret SNCF, DB Cargo, Linéas, Europorte, Captrain...). La France a ainsi le trafic voyageur le plus important d'Europe, tandis qu'elle est dans la moyenne basse au niveau européen pour le fret.

En France, le système autoroutier est organisé sous forme de concessions. L'État, à travers un contrat, confie à un acteur privé (le concessionnaire) des missions de conception, de financement, de construction, d'entretien et d'exploitation d'une infrastructure autoroutière. En contrepartie, les péages acquittés par les usagers et usagères reviennent au concessionnaire. La concession a une durée limitée dans le temps.

Le réseau autoroutier français, quant à lui, a été concédé à des entreprises privées depuis la privatisation décidée par le gouvernement en 2005. Il compte 9 100 km d'autoroutes gérées par 19 sociétés de concessions autoroutières : 7 SCA historiques qui appartiennent à 3 groupes : Vinci, Eiffage et Albertis, 10 plus récentes et deux sociétés d'économie mixte pour exploiter les tunnels alpins transnationaux.

Nos lignes de train sont nos lignes de vie

La France possède un système ferroviaire unique au monde. En effet, la France est dotée à la fois de 2700 km de LGV avec le plus fort trafic voyageur de grande vitesse d'Europe, tout en ayant le seul réseau de petites lignes d'Europe. Ces deux particularités contribuent grandement à l'aménagement du territoire.

La France a aussi un système ferroviaire dit de Mass transit en Île-de-France qui n'a pas d'équivalent en Europe, avec le réseau ferroviaire francilien. Le système TER est efficace et en plein développement, en grande partie grâce aux régions.

Le ferroviaire, c'est 10 % des déplacements en France pour 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports. Donc il ne peut y avoir de politique de réduction des GES sans développement du ferroviaire.

Le système ferroviaire est, de plus, très sécurisé pour les voyageurs et voyageuses. En 2023, il y a eu 2 décès de voyageurs en train (et 16 de piétons ou cyclistes dans des accidents de passage à niveau, ainsi que 59 accidents de personnes non-autorisées traversant des voies), contre 3167 par la route, une véritable hécatombe qui touche prioritairement les classes populaires.

Le corps social cheminot dispose encore de professionnel·les avec des connaissances techniques indispensables et fiabilisées (conducteur de TGV, caténariste, soudeur, agent du matériel...). Mais attention, les casses successives de tout ce qui faisait ces compétences et l'attrait de ces métiers, sont en train de « normaliser » le rapport au travail dans les SNCF. On le voit notamment avec le *turn over*, qui était très faible mais qui ne cesse d'augmenter depuis 2018. Or, le ferroviaire ne peut se permettre le même *turn over* que la plupart des secteurs professionnels. Dans certains pays, les opérateurs n'arrivent pas à garder les cheminot·es et se retrouvent en sous-effectif chronique avec des abaissements de plan de transport (Allemagne, Grande-Bretagne).

Ce maillage ferroviaire permettrait le report d'une partie des marchandises vers le rail si l'on menait une politique dirigée cohérente priorisant les solutions ferroviaires et restreignant voire interdisant le transport routier sur le même parcours dès lors que la solution ferroviaire existe.

Les autoroutes : une manne financière privatisée

D'un point de vue économique, le secteur des autoroutes est depuis longtemps caractérisé par une rentabilité très élevée et des enjeux financiers importants. Le modèle de la concession est marqué par des investissements très lourds au moment de la création de la société et de la construction de l'autoroute ; investissements qui entraînent un déficit. L'équilibre financier qui permet d'enregistrer des marges n'est retrouvé qu'après plusieurs années de pertes. Cependant, une fois revenus à l'équilibre, les concessionnaires génèrent des profits de plus en plus importants, de sorte que l'exploitation des autoroutes n'est pas un marché risqué mais provoque une rente considérable assise sur les contributions des usagers et usagères et qui profite à quelques grandes sociétés privées.

L'évolution du chiffre d'affaires des sociétés de concessions autoroutières (SCA) a de quoi faire pâlir plus d'un secteur économique, entre 2015 et 2023 il est passé de 9,4 milliards d'euros à 12,3 milliards d'euros. Cette évolution est principalement due à la forte augmentation des péages autoroutiers. Le résultat net des SCA, qui traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice, a doublé sur la même période, passant de 2,2 milliard d'euros à 4,4 milliards d'euros. Enfin, en 9 ans, les SCA ont versé 29,3 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires. En effet, les actionnaires ont reçu la totalité des bénéfices des SCA dans les années qui ont suivi la privatisation, tandis que les sociétés qui géraient les autoroutes auparavant (les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute et Cofiroute) distribuaient environ la moitié de leurs bénéfices à leurs actionnaires.

En 2014 déjà, l'Autorité de la Concurrence relevait dans son avis n°14-A-13 du 17 septembre que le secteur était « *caractérisé par une rentabilité très élevée malgré une augmentation limitée du trafic autoroutier* » dopé par la progression du trafic, la mise en circulation de nouvelles portions autoroutières et bien sûr l'augmentation du tarif des péages. L'autorité de la Concurrence reconnaissant dans ce même avis que « *l'État a privatisé les SCA au moment même où leur rentabilité a commencé à croître fortement* » et que les concessions autoroutières n'ont pas un profil de risques si élevé (tarifs des péages voués à augmenter, charges maîtrisées et prévisibles, dette soutenable) qui justifierait ces taux de rentabilité exceptionnels.

Dans le même sens, le rapport du Sénat de septembre 2020 sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières démontre des perspectives de rentabilité très supérieures aux estimations initiales. D'après le rapport, la rentabilité des concessions attendue serait atteinte autour de 2022 pour Vinci autoroutes et pour Eiffages et la durée de concessions sur laquelle a été calculée initialement cette rentabilité, serait donc trop longue de 10 ans environ. Par ailleurs, les concessionnaires s'étaient engagés sur des investissements qui n'ont jamais vu le jour : 37 élargissements et 13 échangeurs.

Pour les groupes bénéficiant de ces contrats de concession, l'activité autoroutière est une manne financière stratégique. Ainsi, pour Vinci, si l'activité « concessions », qui regroupe notamment les autoroutes et les aéroports, n'est à l'origine que de 14,8 % du chiffre d'affaires, elle contribue, cependant, pour 63,6 % au résultat net du groupe en 2022 soit 2,2 milliards d'euros.

Les coûts cachés de la route

Distance spatiale, distance sociale

Nous sommes aujourd'hui bloqué-es dans le modèle du tout routier, un modèle insoutenable. C'est d'abord le cas pour les usager-es, particulièrement dans les territoires ruraux, quand l'absence de transports en commun contraint à posséder un voire plusieurs véhicules motorisés pour se déplacer. La voiture n'est pas soutenable pour les ménages : selon le Datalab du ministère de la Transition écologique, « avec 196,7 milliards d'euros en 2022, les dépenses de transport (y compris l'assurance) représentent 14,5 % des dépenses de consommation des ménages ».

Ce problème est en lien direct avec le développement des routes et des autoroutes, qui modifient en profondeur les territoires. Elles induisent une urbanisation supplémentaire, avec des zones commerciales et des zones d'activités économiques souvent déconnectées des besoins réels des populations. Leur construction favorise une métropolisation excessive, accentuant les inégalités sociales entre villes et campagnes. Les territoires ruraux sont délaissés ou transformés en périphéries sans véritable vie locale, au profit d'un modèle urbain centralisé.

Le transport routier de marchandises comme seule boussole

Les projets routiers, présentés comme une réponse à des besoins locaux, sont en réalité pensés pour augmenter et fluidifier la circulation des marchandises par la route, en consolidant et étendant les axes de transport de marchandises qui quadrillent l'espace commercial européen.

Cet aménagement du territoire autour de la circulation des marchandises par la route est visible et tangible dans toutes les villes de France. Les modèles de production, de consommation et de libre-échange engendrent des besoins illimités en nouvelles infrastructures routières dédiées au commerce longue distance, comprenant zones commerciales et entrepôts logistiques. Dès qu'un projet d'autoroute est lancé, le réseau des promoteurs s'active : ZAC, entrepôts logistiques, étalement urbain... Tout cela accompagne une consommation importante de l'espace (c'est la partie immergée de l'iceberg, dont l'autoroute n'est que la partie visible).

Par exemple, autour de l'A69, 8 000 hectares supplémentaires auraient été bétonnés, en plus des 360 hectares d'emprise de l'autoroute, pour l'aménagement du barreau Lavarut Revel pour les camions, des déviations, et des ZAC. Plusieurs centrales à bitume, parmi les plus importantes d'Europe en termes de production, y étaient également contestées, en raison des impacts catastrophiques sur la santé et l'environnement.

Les infrastructures de transport sont fondamentalement dimensionnées pour le transport de marchandises – donc surdimensionnées pour d'autres usages. Or, si ce dernier ne représente en moyenne que 15 % des kilomètres parcourus, il contribue très largement à l'usure de la chaussée. En effet, l'impact d'un véhicule sur une chaussée n'est pas proportionnel mais exponentiel au poids et l'exposant est au moins égal à quatre (parfois beaucoup plus selon le type de pneu, revêtement, etc.). Autrement dit, un véhicule deux fois plus lourd qu'un autre n'abîme pas la route deux fois plus, mais au moins 16 fois plus. Mais le fret routier ne paie pas les investissements de construction ni leur entretien, et cela met directement en concurrence l'économie locale, en rendant moins coûteux le transport de marchandises sur de longues distances, ce qui entraîne des marchandises moins chères. Un chiffre emblématique : les poids lourds qui rentrent en France pour simplement traverser le pays représentent 44 % des camions qui franchissent une frontière.

Un désastre écologique

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, avec 31 % des émissions. Le transport routier de personnes et de marchandises est bien plus émetteur que le train, qui émet entre 9 et 14 fois moins de gaz à effet de serre. La défense du service public ferroviaire est donc l'un des principaux leviers pour lutter contre le dérèglement climatique.

Les autoroutes structurent le développement économique et déterminent l'usage

des espaces, dans une logique court-termiste de croissance, au détriment de la durabilité d'une économie locale circulaire et de la préservation des terres agricoles pour assurer l'autonomie alimentaire des territoires. Avec des impacts sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des riverains et riveraines. Ceci est une constante : les coûts cachés (pour la société comme pour les individus) sont souvent oubliés dans l'équation.

La notion d'« autoroute verte », souvent présentée comme une solution écologique permettant de réduire l'impact environnemental du transport routier, n'est qu'une fuite en avant. Elle nécessite des infrastructures (par exemple, dans le cas de l'électrification des poids lourds, une taille des batteries très importante et des bornes de recharges très performantes) qui auront des impacts environnementaux colossaux : ceux des mines d'où sont extraits les métaux requis pour leur fabrication. L'électrification du transport routier de marchandises ne règle pas de manière satisfaisante la problématique de l'impact environnemental de ce secteur.

Le financement du ferroviaire en France

Les modes de financement

Le réseau appartient à l'État, la logique voudrait donc que ce dernier le finance à 100 %. C'est le cas partout en Europe, mais pas en France, où il existe un triple système de financement. D'abord des subventions publiques, pour les travaux de régénération et de modernisation, pour environ 3,5 milliards d'euros par an. Un deuxième financement s'opère par les péages, et un troisième par le Fonds de Concours, payé exclusivement par le Groupe SNCF, ce qui pénalise ce dernier par rapport à ses concurrents. Entre 2016 et 2024, le Groupe SNCF a payé 5,1 milliards de Fonds de Concours. Il est prévu qu'il en paie 6,5 entre 2025 et 2027.

Les opérateurs payent les péages pour faire circuler leurs trains sur le réseau et leur donner accès aux gares. Les péages sont élevés sur les trains en services librement organisés (SLO) c'est-à-dire non subventionnés (les TGV en France). À titre de comparaison, ils sont deux fois plus élevés qu'en Espagne, cinq fois plus qu'en Italie et en Allemagne.

La dette de la SNCF ?

En 2019, la dette du Groupe SNCF était montée à 60 milliards d'euros. L'État en a récupéré 35 milliards dans son budget propre entre 2020 et 2022. Aujourd'hui, l'endettement du Groupe SNCF est de 24 milliards d'euros en 2023. Systématiquement la « reprise » de la dette par l'État est perçue comme un cadeau pour la SNCF. Rien n'est plus faux. L'État a juste transféré une dette d'un compte d'une de ses structures (les SNCF étaient des Établissements Publics Industriels et Commerciaux, donc des démembrements de l'État) vers celui d'une autre structure (le budget propre de l'État). Cette dette, qui résultait de ce que l'État avait demandé à sa structure « SNCF » de porter financièrement le développement du réseau par recours à l'emprunt, a toujours été une dette de l'État.

Des choix politiques dans le ferroviaire à rebours des besoins

Le coût pour les usager-es et pour les régions

9 voyageurs-euses sur 10 utilisent des trains conventionnés (1,2 milliard de passager-es en 2023), c'est-à-dire des TER ou des grandes lignes (hors TGV). Ces trains sont subventionnés en moyenne à 75 %, par conséquent le voyageur n'en paie que 25 %. Le prix moyen d'un billet TER en 2022 était de 4,6 euros et celui d'un Intercités de 25,9 euros. Un voyageur sur 10 prend un TGV (151 millions de passager-es en 2023). Ces trains n'ont quasiment aucune subvention publique.

En 2023 98 % des revenus des TGV venaient des recettes commerciales (7,3 milliards) et 2 % des subventions (151 millions d'euros). Le prix d'un billet TGV en 2022 était de 41,2 euros en moyenne. Le prix des billets de TGV de SNCF Voyageurs subit à la fois la charge des péages les plus élevés d'Europe et la contribution au Fonds de Concours pour financer l'infrastructure. Mais cette donnée ne correspond même pas au vécu des usager-es car ce qui caractérise la tarification TGV depuis les années 2000, c'est le « *yield management* », une technique logicielle issue de l'aviation qui modifie en permanence les contingentements de billets aux différents tarifs selon la demande, de sorte que le prix varie d'un voyageur à l'autre de manière incompréhensible.

Malgré ce coût, le service baisse en qualité. L'infrastructure, mal financée, se dégrade, entraînant retards, pannes et risques de fermetures de lignes. L'État a transféré toujours plus de compétences, et donc de coûts, aux régions sur les TER, sans transférer les ressources correspondantes. Aujourd'hui, c'est le financement des lignes de desserte fine du territoire qui est compromis, avec la perspective de fermetures définitives en nombre. Ces lignes sont pourtant vitales.

Le coût pour les cheminot-es et pour la sécurité

L'ouverture à la concurrence des trains conventionnés se fait sur la base d'un *dumping* social et donc de la remise en cause des droits sociaux dans le ferroviaire. Or, il existe aujourd'hui une pénurie structurelle de cheminot-es (tant les conducteurs et conductrices que les agent-es du service commercial train, que les aiguilleurs et aiguilleuses, et même les mainteneurs de l'infrastructure). Ce qui va donc entraîner une baisse de qualité de service, comme cela s'est vu dans les transports urbains.

La course à la productivité imposée aux cheminot-es détruit le sens du travail et dégrade les conditions de travail et la sécurité. L'ouverture à la concurrence engendre le basculement de l'immense majorité d'entre elles et eux dans des filiales ou chez les concurrents qui achèveront définitivement ce qui constituait la conscience d'appartenir à un corps social attaché à un service public à l'échelle de tout le pays. Ceci explique des tensions sociales permanentes à la SNCF, tant sur la question des rémunérations, que des réorganisations sans fin et des risques croissants qu'on fait prendre vis-à-vis de la sécurité (autant la sécurité au travail que la sécurité du système ferroviaire).

Les mirages de la concurrence

Dans le fret

Les gouvernements successifs font croire que c'est la concurrence qui va permettre de développer le ferroviaire en France. Le cas du fret montre l'inverse : la concurrence, c'est plus de subventions pour toujours moins de trafic. Depuis quelques années, l'État finance le fret afin d'atteindre ses objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Pour cela il met 281 millions d'euros d'aides pour les 21 opérateurs de fret. Le financement du fret est d'ailleurs riche en enseignements. En 2006 : il y avait un seul opérateur de fret, la SNCF. 0 euro de subvention publique pour 48,1 milliards de tonnes-km transportés (une tonne-km est une unité de mesure dans le transport de marchandises : le transport d'une tonne de marchandise sur un km). En 2023 : il y avait 21 opérateurs fret, 281 millions d'euros de subventions publiques pour 29,4 milliards de tonnes-km de marchandises. La libéralisation du fret coûte donc plus cher au contribuable pour moins de marchandises.

Pour les voyageurs et voyageuses

De même, il est ruineux et fragile d'ouvrir les TER ou les Transiliens à la concurrence par des lots distincts indépendants les uns des autres, ce qui engendre une multiplication artificielle des coûts d'encadrement (chaque société dédiée disposant de lignes hiérarchiques complètes pour toutes les fonctions), et ce qui génère surtout une rigidification du système, car par exemple, on ne pourra pas prendre un conducteur disponible de l'équipe de l'Etoile de Nice (confiée à SNCF-SUD Azur) pour aider à dégager un train de la relation Nice-Marseille (confiée à Transdev) qui risque de décaler toutes les dessertes suivantes sur cet axe, et par répercussion perturber la gestion de l'Etoile de Nice. C'est au final toute la partie Provence du TER PACA qui peut se retrouver perturbée parce qu'on a mis des barrières juridiques entre tous les opérateurs isolés. Or, la prévention et la gestion des perturbations d'exploitation a un coût, et si l'on peut l'éviter ou le réduire au maximum, grâce au maintien d'un opérateur unique, c'est aussi du financement.

De l'argent, il y en a !

Nationaliser les profits des autoroutes pour investir dans les alternatives de transport

Au vu du niveau de rentabilité des concessions autoroutières, les contrats de plusieurs d'entre elles pourraient faire l'objet d'une fin anticipée. C'est en effet une des options retenues par l'Inspection Générale des Finances qui fait le constat dans un rapport de 2021 (publié en 2023) que le seuil de rentabilité des concessions prévu au moment de la signature des contrats en 2006 est déjà largement dépassé. Sur la base de constat l'IGP propose deux options : raccourcir la durée des contrats, certains pourraient ainsi prendre fin dès 2026 ; réduire les péages d'environ 50 %.

Le raccourcissement de la durée des contrats de concession permettrait de dégager rapidement de nouvelles recettes pour financer le développement des alternatives de transport. Néanmoins, cette possibilité n'ayant pour l'instant pas été préparée, il semble compliqué d'envisager à ce jour une fin anticipée de certains contrats dès 2026. Cette occasion manquée doit servir de signal d'alerte pour anticiper et préparer au plus vite l'avenir des concessions autoroutières. En effet, la grande majorité des contrats de concession arriveront à échéance à partir de 2031. Entre 2031 et 2036, les contrats de 94 % du réseau autoroutier concédé arriveront ainsi à échéance.

Partant du double constat de la manne financière considérable que représentent les concessions autoroutières et des enjeux de financement, également considérables, pour organiser la transformation écologique et sociale de notre mobilité, la nationalisation des profits générés par les concessions autoroutières est un enjeu incontournable.

Le *think tank* TDIE, spécialisé sur les transports, a envisagé trois scénarios de nationalisation des profits des autoroutes, dans sa note « [Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique ?](#) ». Le premier est celui des concessions publiques qui existait avant la privatisation et qui est toujours en vigueur pour les tunnels du Mont Blanc et de Fréjus : c'est la gestion directe des autoroutes par l'État, actionnaire unique ou principal (avec des collectivités) de la société concessionnaire. Le deuxième est celui de la gestion indirecte des autoroutes par l'État, où l'exploitation quotidienne reste assurée par des concessions privées, mais où une société concessionnaire publique porte l'intégralité des risques (trafic, exploitation, travaux à venir), donc reçoit les produits des péages. Le troisième scénario est le même que le deuxième, cependant ce sont des collectivités locales (régions ou métropoles) qui détiennent la société concessionnaire publique.

Le consentement aux péages

L'objectif de cette nationalisation des profits est de les rendre disponibles pour l'État ou les collectivités, pour financer des projets en matière de transports, d'aménagement du territoire et de reconversion écologique et sociale. Cela nécessite de maintenir une contribution des usager-es de type péage. Cependant, la gestion des autoroutes par l'État ou les collectivités pourrait permettre de corriger plusieurs dérives concernant la fixation des prix, en fixant quelques grands principes : rendre plus transparents les critères de fixation des prix, et fixer une trajectoire claire de leur évolution dans le temps, par exemple indexée sur l'inflation. Cette nationalisation devrait également permettre de faire davantage contribuer le transport routier de marchandises.

Enfin, il est indispensable de réaliser des études approfondies afin de mieux comprendre les différents usages des autoroutes concédées et leur répartition : motif de voyage, caractéristique socio-économique des usager-es, fréquence d'usage, etc. Très peu d'informations sont aujourd'hui disponibles alors que ces dernières sont indispensables pour éclairer le débat sur la fixation du niveau de prix des péages. Sur la base de ces informations et en attendant que le développement des solutions alternatives de transport soit jugé satisfaisant, plusieurs pistes

pourraient être explorées afin d'intégrer davantage d'équité dans la fixation du niveau des prix des péages :

- tarification différenciée selon les zones pour ne pas désavantager les habitant-es de territoire sans solution alternative de transport,
- tarification différenciée selon les usages et la fréquence des déplacements (par exemple avec un principe d'abonnement pour les trajets domicile-travail),
- tarification différenciée selon les revenus,
- tarification différenciée selon la taille du véhicule.

Nos propositions : moins de routes, plus de trains !

Étape 1 : suspendre la politique du tout routier

Notre réseau routier est l'un des plus denses au monde, mais nous poursuivons cette fuite en avant en voulant construire pas moins de 200 projets routiers, pour un coût cumulé compris entre 13 et 20 milliards d'euros d'argent public, et pour une longueur de plus de 1 575 kilomètres. Nous demandons un moratoire sur tous ces projets routiers. Ce moratoire est d'autant plus urgent à l'heure actuelle, notamment pour les projets autoroutiers, afin d'éviter que les concessions soient reconduites. Sortir du tout routier et donner une trajectoire claire d'investissement dans les alternatives à la voiture individuelle et au fret routier est désormais urgent et vital. Ces **13 à 20 milliards d'investissements publics doivent être réorientés vers les transports en commun.**

Si le gouvernement laisse entendre que toutes les options sont sur la table quant à l'avenir des concessions autoroutières, dans les faits **plusieurs nouveaux contrats de concessions ont récemment été signés ou sont en passe d'être signés.** C'est par exemple le cas du projet d'autoroute A412 entre Thonon et Machilly dont le contrat de concession a été signé en octobre 2024. D'autres contrats de concession pourraient également être signés au cours de l'année tels que celui du projet d'autoroute A133-134 à Rouen, vivement contesté. Afin de garantir la sérénité des débats sur cet enjeu crucial, **aucun nouveau contrat de concession ne devrait être signé avant la fin des débats sur l'avenir des concessions autoroutières.**

Étape 2 : définir les objectifs de la politique des transports

Il est primordial que soit arrêtée une véritable politique des transports, qui détermine la combinaison des modes la plus pertinente au regard de plusieurs critères :

- **l'égalité sociale réelle** par rapport aux biens et services publics essentiels,
- **la sécurité des personnes,**
- **les objectifs environnementaux** (GES, pollutions des sols, modes d'exploitation des sols notamment vis-à-vis des ressources en eau),
- **une politique d'aménagement du territoire qui déconcentre** au lieu de concentrer (hypertrophie francilienne et métropolisation régionales qui vident

les autres espaces dans les régions),

- **la relocalisation des activités économiques et des services publics.**

Parce que le transport ferroviaire public coche toutes ces cases, il doit être l'os-sature des transports collectifs.

Étape 3 : flécher les investissements vers les modes de transport pertinents

Une fois cette combinaison des modes de transport arrêtée, on peut flécher les investissements nécessaires là où chaque mode est pertinent. L'État doit prendre en charge directement le financement de la régénération et de l'entretien des infrastructures du réseau afin :

- **De baisser le niveau des péages** (tant TGV que TER ou Transilien), ce qui redonnera du souffle pour maintenir et développer des dessertes moins rentables mais importantes en termes de maillage du territoire par le chemin de fer.
- **D'atténuer la pression de la productivité sur les cheminot-es** qui remet en cause aujourd'hui des principes de gestion de la sécurité (déjà à l'origine de l'accident de Brétigny).
- **Maintenir les lignes vitales qui sont essentielles à un maillage du territoire par le ferroviaire**, et donc à l'attractivité globale du mode ferroviaire dans son ensemble (car le réseau capillaire a aussi un effet sur les dessertes grandes lignes qu'il contribue à alimenter ; ce ne sont pas deux modes de transports indépendants).

Dans « [Le vrai plan d'investissement dans les infrastructures de transport pour réussir la transition écologique](#) », **le Réseau Action Climat (RAC) évalue à plus de 4 milliards d'euros supplémentaires par an les besoins d'investissements nécessaires pour accélérer le développement du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo.** Dans le détail :

- **3 milliards d'euros supplémentaires par an pendant au moins dix ans seraient nécessaires pour faire du train un véritable moyen de transport de masse.** Ces investissements supplémentaires doivent garantir un bon entretien du réseau structurant et des lignes de desserte fine du territoire. Ils doivent aussi permettre d'accélérer la modernisation du réseau et notamment le développement des Services express régionaux métropolitains. Le fret ferroviaire et les trains de nuit devraient aussi bénéficier de ces investissements pour se développer.
- **Concernant le vélo, un investissement supplémentaire de 600 millions d'euros par an doit permettre de développer 50 000 nouveaux kilomètres de pistes cyclables** pour favoriser l'essor du vélo aussi bien dans les grandes agglomérations que dans les petites et moyennes villes ou dans les territoires ruraux.
- **Enfin, un financement régulier de 500 millions d'euros supplémentaires dans les transports en commun devrait permettre de soutenir le développement des infrastructures et services de transports en commun** y compris dans les zones moins denses afin de doubler la part des déplacements réalisés avec ce mode de transport.

Ces besoins de nouveaux investissements pourraient être totalement financés grâce à la nationalisation des profits des concessions autoroutières. En effet, les bénéfices réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été évalués à 4,4 milliards d'euros en 2023.

À l'inverse, le gouvernement fait pour le moment le choix de réduire drastiquement les investissements en faveur des alternatives de transport. Les crédits du plan vélo ont par exemple tout simplement été annulés en 2024 et réduit à 50 millions d'euros pour 2025. Même chose pour le plan d'investissement ferroviaire annoncé en 2023 par Elisabeth Borne : 100 milliards d'euros dont le financement n'est toujours pas bouclé. Car si la SNCF s'est engagée à abonder de 500 millions d'euros supplémentaires le Fonds de Concours destiné à l'entretien et la modernisation du réseau, le gouvernement lui n'a pour l'instant pas pris d'engagement. **Nous revendiquons la suppression du fonds de concours**, qui impose des injonctions contradictoires vis-à-vis de SNCF Voyageurs (développer le train tout en dégageant toujours plus de bénéfices et atténuer la pression de la productivité sur les cheminot-es qui remet en cause aujourd'hui des principes de gestion de la sécurité (déjà à l'origine de l'accident de Brétigny et en partie de celui d'Eckwersheim).

Étape 4 : orienter l'activité vers les modes de transport les plus utiles

Une fois qu'on a investi pour régénérer ou développer les infrastructures ferroviaires, on oriente l'activité vers elles, au besoin de manière contraignante, pour saturer les capacités. C'est primordial pour le fret : c'est en faisant cela que la Suisse a une part modale du fret ferroviaire supérieure à 40 %. Or, il faut comprendre qu'une vraie politique du fret ferroviaire, en utilisant notamment le réseau des lignes de desserte fine du territoire, serait justement un moyen d'assurer des revenus pour le financement de ces lignes vitales. Plus de fret, et plus de fret sur les lignes vitales, c'est le gage de plus de dessertes voyageurs sur ces mêmes lignes.

De même pour les relations par autocar : on ne devrait pas mettre des dessertes autocar et train en concurrence sur un axe ferroviaire, mais ne concevoir les dessertes départementales ou régionales par autocar qu'en complémentarité des dessertes ferroviaires (pour qu'elles s'alimentent mutuellement au lieu de s'opposer). Enfin, il est aberrant de « balkaniser » la gestion des petites lignes entre SNCF Réseau et une myriade de structures sous-traitantes des régions, pour des morceaux de ligne.

Il est enfin essentiel de réorganiser l'espace afin de réduire l'étalement urbain et les déplacements. Cela implique de :

- **favoriser un partage de l'espace public** plus propice aux modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- **construire une offre globale de transport de personnes durable**, combinant transports en commun, vélo et marche ;
- **coordonner les politiques publiques d'aménagement, d'urbanisme et de transport** pour rapprocher logements, centres de services, activités professionnelles et lieux de loisirs.

À toutes les étapes : la justice sociale

Il est impensable que les conditions sociales ne soient pas les mêmes dans toutes les entreprises intervenant dans le ferroviaire, en attendant de les réunir le plus possible. Ces conditions sociales doivent respecter le travail, en termes d'exigences techniques et de sécurité : **formation suffisante, moyens adéquats, temps de travail et rémunération à la hauteur**. C'est un gage essentiel de performance, afin que les organisations du travail délétères, le *dumping* social et le *dumping* à la sécurité ne soient pas encouragés comme mode de financement du système. Ce qui est le cas aujourd'hui avec les pressions de productivité exercées sur les salarié-es.

Nos propositions impliquent la reconversion des entreprises qui vivent aujourd'hui du transport routier de marchandises. Cette reconversion ne peut se faire sur le dos des salarié-es de ces entreprises. Pour cela, de nouveaux droits doivent être créés, plus protecteurs, dans le cadre d'un statut du salarié de la transition écologique. **Nous exigeons un nouveau statut du travail salarié** basé sur une Sécurité sociale professionnelle constituée de droits individuels garantis collectivement, avec notamment des droits à la formation professionnelle qui ne soient plus seulement attachés à l'entreprise mais aussi à la personne, la continuité du salaire entre deux emplois, des périodes de formation intégrées au temps de travail, le maintien des droits du ou de la salarié-e (ancienneté, formation, etc.) et sa transférabilité dès l'obtention d'un nouvel emploi.

Nos revendications

- Un moratoire sur les projets routiers et sur les contrats de concessions autoroutières.
- Le report des investissements publics consacrés à des projets routiers vers le système ferroviaire (voyageurs/marchandises) et les transports en commun.
- Un plan national ambitieux de sauvegarde et de développement du réseau ferroviaire de proximité.
- La nationalisation des profits des autoroutes pour investir dans les alternatives de transport.
- Un système ferroviaire unifié dans une grande entreprise publique.
- Un nouveau statut du salarié pour les travailleurs et travailleuses des entreprises de la route appelées à se reconverter : droits à la formation, continuité du salaire et maintien des droits entre deux emplois et d'un emploi à l'autre.



Les Amis
de la Terre
France



attac



Confédération paysanne



F.S.U.

GREENPEACE

Union
syndicale
Solidaires



OXFAM
France

Signez notre pétition pour exiger un plan national ambitieux de sauvegarde et de développement du réseau ferroviaire de proximité et le mettre à l'agenda du Conseil économique, social et environnemental.

