

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

CONTACT

Thomas CAVEL

thomas.cavel@cfdtcheminots.org
06.70.64.25.25

Fabrice Chambelland

fabrice.chambelland@cfdtcheminots.org
06.27.70.45.58

RAPPORT COI

COMMUNIQUÉ

Le conseil d'orientation des infrastructures a rendu son rapport définitif.

Le rapport pointe le fait que la trajectoire financière du ferroviaire en matière d'investissements publics est en retard par rapport au scénario de planification écologique. -650 M€ en Autorisation d'engagements et -900 M€ en crédit de paiement expliquant que ce retard est lié à une maturité insuffisante des projets ferroviaires (réalisation sous exploitation souvent complexe tant pour les aménagements du réseau, notamment pour les SERM, que pour les travaux en gares.

PLUS DE FERROVIAIRE NE PEUT SE FAIRE QU'AVEC PLUS DE CHEMINOTES ET CHEMINOTS.

Le rapport pointe également les dérives des dérangements, des limitations temporaires de vitesse. Il dénonce aussi les retards dans la régénération et modernisation ferroviaire :

Écart de -1 250 M€ en autorisation d'engagement et -200 M€ en crédits de paiement budgétaires (cumul sur 3 ans).

Cet écart s'explique principalement par l'absence d'inscription de crédits au budget de l'AFIT France, en dehors de 100 M€ en 2023. Le rapport souligne que la différence a été pour partie prise en charge par un abondement du fond de concours du groupe SNCF

(790 M€ : 100 M€ en 2023, 300 M€ en 2024 et 390 M€ en 2025), ce qui justifie une nouvelle fois que c'est par le travail des cheminots d'aujourd'hui que le système ferroviaire de demain se développe.

Pour la CFDT cheminots, il est donc temps d'envisager un juste retour financier de ces efforts consentis par les agents du groupe SNCF.

Daté d'avril 2026, ce rapport n'a pas pris en compte le dramatique accident de passage à niveau ayant entraîné la mort d'un conducteur de train et plusieurs autres blessés le 7 avril dernier dans le Nord de la France. La CFDT cheminots le regrette vivement, il n'y aura donc dans ce rapport, aucune préconisation pour mettre un frein aux conséquences de 15000 intersections ferro-routières pourtant mortelles chaque année.



LES PROJETS FERROVIAIRES REPRIS DANS CE RAPPORT APPORTENT DES PRÉCISIONS POUR LES CHANTIERS SUIVANTS :

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN (LNMP) :

- ▶ 2 phases,
- ▶ Avis favorable,
- ▶ Mise en place des SERM avec une phase de conception réalisation à lancer dès 2026.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR (LNPCA) :

- ▶ Préconisation d'engagement de la phase 2.
- ▶ Mise en service en 2035. Nécessité d'arrêter rapidement les plans de financements.

LIGNE NOUVELLE SUD-OUEST, (AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX, ET NORD DE TOULOUSE, 327 KM DE LGV.

- ▶ Phase 1 : Bordeaux Toulouse et Dax/Phase 2 : Dax-Espagne.
- ▶ Travaux nécessaires sur le nœud ferroviaire bordelais dans le cadre des Serm Renforcement Bordeaux Hendaye avec ERTMS.
- ▶ Modes de réalisation et de financements par partenariat public privé.

PHASE 2 LGV RHIN RHÔNE : PROLONGATION DE 15 KM À L'OUEST ET 35 KM À L'EST À ENVISAGER APRÈS RÉEXAMEN EN 2028-2032.

- ▶ Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) et Liaison Lyon Turin, Telt :
- ▶ marché des équipements et de maintenance à attribuer en 2027. Livraison estimée en 2035 plutôt que 2033.
- ▶ Possible financement en service du tunnel par les péages routiers transalpins Travaux périphériques : modernisation Dijon Modane, contournement ferroviaire agglomération lyonnaise, mise à 4 voies Saint Fons/Grenay le rapport souligne le faible taux d'avancement des études nécessaires.

LIGNES NORD OUEST BRETAGNE PAYS DE LOIRE :

- ▶ Nécessité d'aménagements de capacité et de robustesse sur Rennes et Nantes dans la perspective des SERM, développement de l'ERTMS
- ▶ LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE/ PARIS SAINT LAZARE :
- ▶ Nécessité de développer la capacité voyageurs et fret, notamment pour les ports de Rouen et du Havre,
- ▶ Aucun investissement massif. Aucune perspective de développement de ligne nouvelle ou d'ERTMS.

FACE À CES PREMIÈRES CONCLUSIONS ET SANS PRÉSAGER DES DÉCISIONS ULTÉRIEURES QUI SERONT PRISES DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE SUR LA BASE DE CE RAPPORT, LA CFDT CHEMINOTS FORMULE LES REMARQUES SUIVANTES :

Dans des perspectives économiques moroses, la volonté d'un développement territorial à plusieurs vitesses avec des zones privilégiées et des zones totalement oubliées. La fracture territoriale s'agrandit entre les citoyens des zones denses et ceux des zones diffuses. Pas un mot dans ce rapport pour les lignes Paris Clermont ou Paris Orléans Limoges Toulouse, pourtant vilipendées régulièrement pour ces états de service dégradés,

Le manque d'ambition globale de l'État dans la poursuite des investissements de développement du ferroviaire, absence de projets nouveaux par rapport au précédent rapport datant de 2023,

L'absence réelle de perspectives nouvelles pour le fret ferroviaire ou l'intermodalité, à l'instar de déclarations incantatoires sur l'axe Paris Normandie pour rallier les ports du Havre ou de Rouen, mais sans réel projet sérieux,

La recherche de financements par des partenariats publics privés dans le ferroviaire, notamment pour les LGV du Sud-Ouest. Le rapport reconnaît pourtant que le PPP représente un surcoût financier par rapport à un financement public direct, renvoyant ainsi aux générations futures le poids de ces financements aléatoires. La CFDT cheminots dénonce le fait que malgré plusieurs échecs dans les PPP du ferroviaire (dont Perpignan Figueras et le PPP GSMR Synérail), le choix d'y recourir de nouveau soit fortement envisagé.

La CFDT cheminots estime que les évolutions climatiques et leur impact sur les coûts et les stratégies d'investissements dans le ferroviaire sont sous-estimés, rendant ainsi très probables des erreurs stratégiques dans l'élaboration des cahiers des charges par la minimalisation des évolutions climatiques et rendant probables les risques de dérives, ceux-ci étant alors supportés, en termes de responsabilité par le maître d'ouvrage, donc par SNCF Réseau.

Le rapport préconise la nécessaire poursuite de la régénération et la modernisation du réseau existant, mais sans exposer de stratégie chiffrée.

Ce rapport a enfin le mérite de pointer les augmentations des minutes perdues cause dégradation du réseau ou ralentissements, mais sans jamais évoquer celles et ceux qui en assurent la maintenance, les cheminots de moins en moins nombreux pour relever des dérangements.

EN CONCLUSION, CE RAPPORT RENVOIE AUX NÉCESSAIRES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE LA SA RÉSEAU.

LA MONTÉE DES PHASES D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES, LE DÉVELOPPEMENT MASSIF DES GRANDS PROJETS, LES ATTENTES DE L'ÉTAT SUR DES CHIFFREMENTS, LES PROCÉDURES ET PHASES DE CONCERTATION, LE NÉCESSAIRE LOBBYING POUR FAIRE ÉVOLUER L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS SUR UNE FAUSSE BONNE IDÉE. LES PARTENARIATS PUBLIC PRIVÉ, L'INGÉNIERIE DE PROJET NÉCESSAIRE À LA PRISE EN COMPTE DES PROJETS, OU DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, TOUT CONCOURT À JUSTIFIER LE RELÈVEMENT DES EFFECTIFS AU SEIN DE LA SA RÉSEAU, TANT EN QUALITÉ QU'EN QUANTITÉ, PAR LA GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES, PAR LA NÉCESSAIRE ANTICIPATION DES BESOINS DE DEMAIN, AU MOYEN DE PÔLES D'EXCELLENCE DANS LE RECRUTEMENT ET DANS LA FORMATION.

