



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

CONGRÈS DE RÉGIONS DE FRANCE 2022

L'UNSA, PRÉSENTE

L'UNSA-Ferroviaire s'est rendue à la 18^e édition du Congrès de régions de France, qui s'est tenu au Palais des congrès, à Vichy, les 15 et 16 septembre derniers.

**IL EST URGENT
DE RATTRAPER
NOTRE RETARD SUR
LE FINANCEMENT DE
L'INFRASTRUCTURE
FERROVIAIRE !**

DEUX ATELIERS SUR LES MOBILITÉS ÉTAIENT PROPOSÉS

« Renouveler les modèles économiques des infrastructures de transport » et « Développer les services de mobilité dans les territoires peu denses ».

LES QUESTIONS QUI ONT ÉTÉ POSÉES

Quel rôle pour les régions, quels financements pour assurer la pérennité des réseaux ferroviaires et routiers ? Quelles organisations, quels financements pour répondre aux besoins de mobilité en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ? ...



CONTACTS



Didier Mathis
06 19 46 12 30



Jean Carl Millet
06 34 47 19 89



“ Pour moi,
c'est l'UNSA ! ”



UNSA-FERROVIAIRE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Il est urgent que l'État réalise un investissement massif sur le réseau (estimé par la SNCF à 100 milliards d'euros sur 15 ans) afin de contribuer à la décarbonation des transports en doublant la part modale du train. ”
Jean Carl Millet, secrétaire fédéral UNSA-Ferroviaire

... Aujourd'hui, le financement du réseau ferré français est l'enjeu prioritaire pour le développement des mobilités. L'UNSA-Ferroviaire défend, certes, un financement *croisé* concernant l'infrastructure ferroviaire (cofinancement de l'ensemble des acteurs État & régions), mais c'est à l'État de prendre ses responsabilités !

CE QUE L'UNSA-FERROVIAIRE DÉPLORE

La France est le mauvais élève européen en matière d'investissements sur le réseau qui, rappelons-le, a une vétusté de 30 ans, contre 17 ans en Allemagne. Depuis de nombreuses années, l'État a fait le choix de moins investir dans le réseau (deux fois moins qu'en Allemagne par exemple). La modernisation de la signalisation avec un investissement massif dans des systèmes de commande centralisée afin de réduire le nombre de postes d'aiguillage est également un fort enjeu.

DEVANT CE BILAN

La concurrence ferroviaire qui semble être la priorité pour certaines autorités organisatrices n'est pas une solution ! Un faible niveau des péages engendrera, certes, une augmentation de l'offre avec davantage de circulations et l'arrivée de nouveaux opérateurs, mais cette hausse du trafic ne pourra pas être réalisée sans un réseau fiable et pérenne. Il est également essentiel, en matière de financement, que les lignes rentables puissent financer les lignes déficitaires dans une dynamique globale de croissance de l'offre TER. L'ambition pour TER reste la conquête de la clientèle occasionnelle qui n'acceptera pas les trains du quotidien avec des retards répétitifs, des limitations de vitesse ou des fermetures de lignes de desserte fine du territoire. Le réseau structurant est trop fragile !

L'UNSA-FERROVIAIRE ENCOURAGE LES RÉGIONS À NE PAS SE PRÉCIPITER SUR CES FAUSSES SOLUTIONS (LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET ALLOTISSEMENT DES LIGNES) ET À PRIVILÉGIER UN RÉSEAU FERROVIAIRE SIMPLIFIÉ, INTÉGRÉ ET GLOBAL POUR UN ACCÈS DE TOUS AUX MOBILITÉS.

