



## DES MILLIONS POUR LE FRET !

*Déclaration au CSE FRET du 29 septembre 2020*

Durant cet été, de nombreuses annonces dimensionnantes ont émaillé le paysage ferroviaire, à commencer par celles du Président de la République lors de son interview du 14 juillet. Lors de cette intervention, le chef de l'État a fait écho aux conventions citoyennes sur le climat en annonçant, notamment, la volonté de développer les trains de nuit, les petites lignes et le fret ferroviaire. Pour rappel, ces propositions consistent, entre autres, à :

- Réduire la TVA sur les billets de train de 10% à 5,5%,
- Généraliser les mesures tarifaires attractives (déjà pratiquées par certaines Régions),
- Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...).

**Des propositions qui s'inscrivent pleinement et de longue date dans les revendications de l'UNSA-Ferroviaire, notamment sur la remise en état du réseau.**

Le Premier ministre Jean Castex, qui a bien compris l'utilité de la citation de Charles-Guillaume ETIENNE "*on n'est jamais mieux servi que par soi-même*", s'est également exprimé sur ce sujet. C'est ainsi que le 27 juillet dernier, il a annoncé la relance prochaine du célèbre train des primeurs reliant Perpignan à Rungis, qui servait surtout à transporter des fruits et légumes venus d'Espagne. Grâce à cela, il fait d'une pierre deux coups (politiques). En confirmant que l'État compte développer des autoroutes ferroviaires, il offre à l'Occitanie, sa région d'origine déjà bien servie, encore une belle évolution ferroviaire qui vient s'ajouter aux relations à grande vitesse de Toulouse / Bordeaux et Perpignan / Montpellier.

Le Premier ministre a également annoncé la gratuité des droits de péage pour tous les trains de marchandises en 2020 (et une prise en charge à hauteur de 50% en 2021), dans le cadre de la relance du fret ferroviaire.

Dans le même temps, la demande d'une "contrepartie sociale" est tombée avec l'allocution du ministre des Transports, Jean-Baptiste DJEBBARI, qui a annoncé "qu'il faut restructurer la gestion du fret ferroviaire et améliorer sa compétitivité", sans plus de précision. En appliquant cette méthode au Fret de l'opérateur historique, en très peu de temps, les effectifs ont fondu "comme neige au soleil", au fil des restructurations. L'actualité semble encore aller dans ce sens.

Nous rappelons, une nouvelle fois, que l'un des enjeux majeurs de la réussite de ce projet est la modernisation du réseau ferroviaire et qu'il existe de nombreux projets d'infrastructures en attente qui nécessitent des financements fléchés et dédiés.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce changement de cap marque une rupture avec la politique ferroviaire menée ces dernières décennies. Nous attendons avec impatience le calendrier et les moyens permettant la mise en œuvre pragmatique d'un transport ferroviaire efficace sur l'ensemble du territoire.

**L'UNSA-Ferroviaire est et restera force de proposition pour faire progresser le mode de transport ferroviaire en cohérence avec des conditions de travail et un haut niveau social pour les salariés du secteur.**

Le 3 septembre 2020, lors de son allocution, le Premier ministre a enfin tracé les grands contours de la vision gouvernementale sur le sujet. C'est maintenant arbitrable. 4,7 milliards d'euros seront affectés à SNCF Réseau, aux Entreprises Ferroviaires (EF) de Fret, aux petites lignes, à la modernisation et à la sécurité du réseau. Par ailleurs, l'État débloquera 550 millions d'euros pour accélérer les travaux sur les infrastructures de transport.

Mais, le manque de précision de ce plan de relance suscite de nombreuses interrogations. Le Gouvernement veut-il appliquer un pansement de soutien sur la "lésion ferroviaire" ? Veut-il, comme en 2008, remettre au goût du jour certains projets déjà instruits mais qui n'avaient pas abouti par manque de financement ?

Toutes ces annonces politiques récentes contrastent malheureusement avec certaines réalités criantes du terrain.

L'exemple de la ligne 27 Pont Saint Vincent / Blainville en est symptomatique. Dans le cas où les travaux ne seraient pas réalisés en 2021, cette ligne fermerait. Le propriétaire, SNCF Réseau, soustrait les travaux d'entretien à SECORAIL, filiale d'Europoste. Deux entreprises sont principalement concernées par la desserte de cette ligne : la SAM, client historique Fret SNCF et VICAT, qui a contractualisé avec l'EF EUROPOSTE.

La seule solution pour que Fret SNCF garde son client serait de passer directement de Pont St Vincent à Nancy. Mais la déclivité de la ligne étant tellement importante, il faudrait des engins moteurs « 60 000 » en UM (Unités Multiples) contre un « 60 000 » en US (Unité Simple) actuellement. Fret SNCF devra par conséquent facturer au client le surcoût engendré par l'utilisation du 60 000 supplémentaire. Qu'en sera-t-il si celui-ci ne veut pas payer l'engin supplémentaire ? La desserte sera-t-elle supprimée purement et simplement ?

Pour finir, nous avons appris également à travers le flash info RH N°3 de septembre 2020 de l'Usine NORIF que l'atelier Bourget Bobigny offrirait des possibilités de parcours professionnel en proposant aux agents de devenir CRLO puis CRLO+. C'est une opportunité intéressante qui devrait être généralisée sur tous les sites.

**En conclusion, l'UNSA-Ferroviaire se félicite de constater que le ferroviaire, qui est depuis de si nombreuses années "l'oublié de service", a enfin un financement dédié. Cependant, l'UNSA-Ferroviaire restera très vigilante quant au passage de la parole aux actes concrets sur le terrain et sera très attentive aux éventuelles contreparties sociales.**

**Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : [cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)**