



BRÈVES HISTOIRES DE TRAINS

L'année 2022 commence avec une nouvelle qui devrait rassurer un peu les cheminots. En effet, l'État va alléger de dix milliards d'euros la dette de la SNCF. C'est la seconde et dernière étape d'un plan d'action engagé par l'État en 2018. En marge des négociations compliquées autour de la réforme ferroviaire, Bercy s'était engagé à effacer une dette de 35 milliards d'euros engageant la société publique.

QUOI MA DETTE ? QU'EST-CE QU'ELLE A MA DETTE ?

En janvier 2020, 25 milliards d'euros de cette dette s'étaient donc déjà envolés, avec l'accord de l'Union européenne. Les 10 milliards restants disparaîtront « dans les prochains jours », a assuré Bercy. Un vrai soulagement pour la SNCF. Récemment, Jean-Pierre Farandou, PDG de la société ferroviaire, avait confié « être obligé d'emprunter sur les marchés financiers pour payer les salaires de décembre ».

Nous ne sommes cependant pas encore tirés d'affaire. **Depuis quelques années, la dette de la SNCF est repartie à la hausse.** Pour la direction, ce serait la faute des différentes grèves puis surtout celle du Covid-19 et du recours massif au télétravail. **En 2019, la dette totale atteignait déjà 60 milliards d'euros.** Depuis, elle a encore augmenté de trois milliards, mais, grâce à la générosité publique, elle n'atteint plus « que » 38,4 milliards, et devrait donc prochainement baisser à 28 milliards. **Ce renflouement permettra à la SNCF d'économiser 1,5 milliard d'euros de frais financiers par an !**

Un joli cadeau public, donc, pour bien commencer l'année 2022.

TRAIN DE CAILLOUX

Client historique du fret ferroviaire, la Société des Carrières de Voutré innove en développant un flux multimodal chargé dans les deux sens. Le premier retour chargé de terres d'extraction a circulé entre Trappes et Voutré. Une évolution plus qu'intéressante qui démontre que le transport multimodal est également une solution pour l'équilibre des flux dans le cadre d'un transport de vrac. Cette optimisation des capacités permet à Captrain de rendre ce trafic de basaltes rentable. **Le train couvre ainsi tous les besoins du BTP**, tant sur l'approvisionnement des matériaux que pour l'évacuation des terres extraites.

Pour les Carrières de Voutré, cette massification apporte une solution au remplissage des carrières désaffectées. Cela répond à la double problématique du retour à vide et d'une situation aberrante où l'on délaisse les solutions de massification malgré des volumes colossaux. Avec 25 millions de tonnes de terres excavées par an en Île-de-France et transportées en grande majorité par camions, **le transport routier du BTP représente un désastre écologique majeur** dans la région. La route reste massivement utilisée malgré ses externalités négatives. L'utilisation de solutions massifiées apparaît comme une évidence.

TRAIN NUCLÉAIRE

Orano et Fret SNCF signent un partenariat stratégique. **Le leader du nucléaire et des solutions dans l'énergie s'est associé avec Fret SNCF** pour développer le fret ferroviaire. Suite à l'acquisition de la Société de Transports Spéciaux Industriels (STSI), Orano souhaite favoriser le ferroviaire pour ses acheminements en France et en Europe. Connu pour ses convois nucléaires (wagons châteaux et conteneurs) depuis les différentes centrales nucléaires vers le terminal de Valognes, mais aussi entre son centre de Bessines et le Tricastin, Orano souhaite encore augmenter sa part dans le ferroviaire. La sécurité, la qualité et la décarbonation du transport sont autant d'atouts mis en avant par l'industriel lors de la signature de ce partenariat le 2 novembre dernier. La capacité de Fret SNCF à offrir des solutions par trains complets ou par wagon isolé permet à Orano d'envisager de nombreux développements à l'avenir.

TRAIN FRET PORTÉ DISPARU EN BRETAGNE SUD

À l'heure de la relance et des investissements en faveur du ferroviaire, l'industriel Eureden se retrouve seul face à des frais qu'il ne peut plus assumer. Il se voit contraint d'abandonner le rail. Le financement nécessaire pour moderniser la ligne Rosporden – Coat-Conq est trop élevé. De plus, des difficultés de circulation ont provoqué la suppression de deux trains sur les sept prévus depuis janvier... Une nouvelle scandaleuse alors que la région Bretagne investit dans les gares TER et ferme les yeux sur le fret ferroviaire. Eureden était le dernier client fret dans le Finistère. **Dans le Finistère comme ailleurs en Bretagne, le fret décline et est délaissé face aux services voyageurs qui bénéficient de choix avantageux.** Il faut souligner que SNCF Réseau se repose trop souvent sur les chargeurs et collectivités pour financer les travaux, alors que les clients payent cher l'utilisation du réseau pour leurs trains depuis des dizaines d'années.

TRAIN PAS EN SÉCURITÉ

Le Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez (SFLF) a décidé la **suspension de l'exploitation des 150 kilomètres de ligne de fret entre Giroux et Courpière, dans le Puy-de-Dôme**. Les services touristiques seront aussi réduits pour la prochaine saison estivale. Faute d'avoir reçu des assurances financières auprès de l'État et la région Auvergne - Rhône-Alpes et après les résultats alarmants de la dernière inspection de sécurité, aucun contrat ferroviaire ne sera renouvelé. **Résultat : 2 000 camions remis sur la route et 20 000 touristes en moins. 38 000 tonnes de fret par an seront désormais acheminées par la route.** Ces décisions, justifiées par des raisons de sécurité, sont provoquées par l'absence de réponse concernant la demande effectuée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2021/2027. Comme pour d'autres sollicitations, les échéances électorales à venir ne plaident pas en faveur d'une réponse rapide.

TRAIN DE CHINE

La ligne Xi 'An - Valenton opérée par FORWARDIS passe à la fréquence d'un train par semaine et nous ne pouvons que féliciter le groupe RLE. Cette liaison régulière pallie les difficultés récemment rencontrées par le transport maritime dues au contexte sanitaire. Elle met également en avant les avantages du ferroviaire en termes d'impact environnemental et de durée de transport. **FORWARDIS estime ainsi doubler ses trafics France - Chine sur l'année 2022.** En résumé, nous constatons qu'après Captrain, c'est maintenant au tour de Forwardis de développer ses activités fret.

Les élus UNSA-Ferroviaire posent une seule et simple question à laquelle les dirigeants peinent à répondre : **quand Fret SNCF compte-t-elle vraiment développer son activité fret ?**

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org