



A St Denis, le Lundi 25 Janvier 2021,

4,7 milliards de plan de « relance » ... Mais FRET Ferroviaire agonise et le budget de SNCF Réseau supprime plusieurs centaines d'emplois !

A grand renfort de communication, le gouvernement annonçait en septembre 2020 un plan de relance de 4,7 milliards pour le ferroviaire... A l'époque déjà, SUD-Rail affirmait que la plupart chiffres annoncés relevaient de la manipulation, d'investissements déjà budgétés ou d'obligations réglementaires non financées depuis des années ! Le budgets à FRET SNCF et les orientations à SNCF Réseau le démontrent, ces annonces n'étaient que de la poudre au yeux !

Des recrutements annoncés non réalisés et un budget 2021 de rupture sur l'emploi.

Avec près de 500 recrutements non réalisés en 2020 et plus de 800 emplois supprimés au budget 2021 de SNCF Réseau, ce sont plus de 1200 suppressions d'emplois. Dans le même temps, le gouvernement clame partout que la régénération du réseau ferroviaire est une priorité et fait la tournée des régions avec des promesses plein les poches. **Pour la Fédération SUD-Rail, il est urgent de revoir ce budget et de mettre réellement en place les moyens humains et matériels nécessaires aux ambitions affichées.**

Malgré les annonces, un FRET Ferroviaire à l'agonie !

« Il faut développer massivement le FRET Ferroviaire » annonçait le président Macron, « l'objectif est de doubler la part modale du FRET Ferroviaire d'ici à 2030 » renchérisait le 1^{er} ministre. Mais une fois l'effervescence médiatique retombée, les chiffres sont là... L'activité de Fret ferroviaire du groupe public unifié SNCF a vu ses effectifs fondre de plus 700 agent·e·s en 2020 et une nouvelle purge de près de 600 salarié·e·s est prévue en 2021, soit plus de 20% des effectifs en 2 ans, avec à la clé une baisse des volumes transportés. Aujourd'hui, seuls 70 millions d'euros de subvention sont prévus pour atteindre les ambitieux objectifs gouvernementaux. **Pour la Fédération SUD-Rail, seules des mesures législatives fortes favorisant le report modal permettront de transporter plus de marchandises sur les trains plutôt que sur la route.**

Des arbitrages gouvernementaux systématiquement en défaveur du groupe public !

A l'image de l'échec de l'appel d'offres Intercités Bordeaux/Nantes/Lyon déclaré infructueux alors même que seule la SNCF via une filiale dédiée avait candidaté, les arbitrages défavorables au groupe public unifié SNCF et les promesses non-tenues s'enchaînent. Un premier décret qui encadre le transfert des petites lignes et des petites gares à des entreprises privées avec le versement de compensations financières et la mise à disposition de personnel par SNCF Réseau, va faire payer aux cheminot·e·s les conséquences de l'art 172 de la Loi d'Orientation sur les Mobilités. En dépit des demandes incessantes du gouvernement de maintenir des liaisons en dessous du seuil de rentabilité, le refus systématique de compenser financièrement l'activité TGV fortement impactée par la crise aura également des conséquences fortes sur le nombre de dessertes et la pérennité de certaines destinations et liaisons transversales.

Le constat est là, malgré les effets d'annonces d'un plan qui ne fait que répondre aux carences laissées par la contre-réforme ferroviaire de 2018, le ferroviaire, déjà fortement impacté par la crise COVID, subit un ensemble d'arbitrages et de décisions qui ne vont pas dans le sens du développement du transport ferroviaire public de voyageurs et de marchandises mais plutôt dans le sens d'un démantèlement annoncé du groupe public unifié SNCF !