



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 04 septembre 2020

PLAN DE RELANCE

PLAN DE RELANCE... MAIS DE QUOI ?

Depuis plusieurs mois, le Gouvernement monte un évènement autour de son plan de relance de l'économie.

Celui-ci a été révélé et la baudruche se dégonfle pour ne laisser qu'un plan de communication visant probablement les prochaines échéances électorales. Décryptage.

En annonçant 100 milliards pour la relance de l'économie, pour un pays dont le PIB est de 2400 milliards, et pour stopper une récession prévue autour de 10%, le Gouvernement n'était déjà pas très ambitieux. Mais aujourd'hui nous apprenons qu'il s'agit en fait de 80 milliards, dont la moitié proviendrait du plan européen et n'arriverait que dans plusieurs mois... Comme à chaque fois, les entreprises bénéficient de cadeaux concrets, sans contrôle, alors que les salariés et les retraités devront se contenter de promesses et de leçons de morale sur la bonne utilisation de l'argent public. Le ferroviaire en est une illustration...

Quels sont les besoins ?

Le service public ferroviaire a vu ses ressources largement amputées par les pertes commerciales liées au confinement, et par les baisses de dotation des régions dont la principale recette (le versement transport) n'est pas collectée en cas de chômage partiel. Si elle se jette dans un énième plan d'austérité, la SNCF réduira ses dépenses, donc impactera très négativement le service offert aux usagers et l'emploi cheminot, mais aussi le BTP chargé des gros travaux, l'industrie ferroviaire, et de nombreux fournisseurs de biens ou de services. Cela renforcerait un cercle infernal de récession.

La question d'un soutien financier public était donc posée pour le maintien de l'activité.

Se rajoute à cela le besoin de redonner confiance dans les transports collectifs alors que le repli individuel peut sembler être une bonne solution pour éviter toute contamination. Malgré la démonstration que très peu de foyers épidémiques sont issus des transports collectifs, l'impact sera durable si rien n'est fait pour inciter les citoyens à dépasser leurs a priori et leurs craintes. Un plan d'aide à la baisse des tarifs domicile-travail, ou un droit à réduction annuelle très importante sur un aller-retour national pour faire « préférer le train » tout en favorisant le droit aux vacances, auraient été de bonnes impulsions pour soutenir économiquement l'entreprise publique, les usagers et toute la filière ferroviaire.

Au-delà de l'impact de la crise, il y a aussi des besoins sur les sujets qui ne sont pas réglés ou mal réglés depuis 2 ans.

À la suite du rapport Duron sur les infrastructures, qui proposait entre 48 et 80 milliards d'investissements en 20 ans, le Gouvernement a opté pour 54 milliards, autofinancés à 97 % par la SNCF. Autrement dit, le niveau est loin de répondre à l'ensemble des besoins élémentaires pour améliorer la vie des usagers et le manque de contribution publique n'a pas été remis en cause.

En outre, ce dossier ne traitait pas des « petites » lignes, qui nécessitent 6,5 milliards d'euros supplémentaires pour éviter leur fermeture et assurer leur régénération pour 30 ans.



Rajoutons à cela les besoins du FRET, dont une association d'employeurs (4F) a chiffré les besoins à 12,5 milliards pour les infrastructures dédiées à cette activité (triages, installations terminales, portiques de transbordement...) et la subvention du mode ferroviaire dans le transport des marchandises.

C'est donc pas moins de 45 milliards sur 20 ans qui manquent selon différents acteurs du monde ferroviaire.

C'est le coût d'une véritable réorientation de la politique des transports dans notre pays.

Selon les comptes de la Nation, les administrations centrales et locales dépensent 41,5 milliards d'euros par an dans le transport quel que soit le mode. Une politique clairement ferroviaire avec des moyens massifs ne représenteraient donc qu'une hausse de 5 % de ce budget.

Qu'annonce le Gouvernement ?

Un ensemble de subventions au FRET ferroviaire pour environ 150 millions d'euros par an (sur le prix des sillons, l'aide au combiné et au wagon isolé). C'est la seule annonce vraiment concrète.

Si nous ne pouvons pas rejeter une mesure de soutien, il ne s'agit pas d'un plan de relance. C'est un plan de stabilisation des entreprises ferroviaires qui étaient toutes en difficulté.

Un report modal massif de la route vers le rail, pour répondre aux enjeux environnementaux et réduire la congestion des villes, n'est toujours pas à l'ordre du jour.

L'autre mesure annoncée est un plan d'aide de 4,7 milliards, qui s'avère en fait être un engagement pour plus tard, étalé sur plusieurs années et dont la réalisation concrète n'est pas assurée. Par un jeu d'écritures comptables entre la SNCF et l'État, cette « recapitalisation virtuelle » servira surtout à rassurer les agences de notation qui devaient dégrader fortement la note de la SNCF, conséquence de la réforme ferroviaire de 2018 et du changement de statut des entreprises.

Nous sommes très loin des moyens nécessaires pour améliorer et développer le service public ferroviaire.

Enfin, une annonce est faite sur la relance de 2 lignes de trains de nuit. Cela ressemble plus à un saupoudrage pour répondre à des barons locaux, qu'à une véritable stratégie commerciale et industrielle rompant avec les décisions précédentes. La mise en œuvre étant renvoyée à 2022, on comprend qu'elle ne constitue, elle aussi, qu'une promesse.

Ce que le Gouvernement n'annonce pas

Des créations d'emplois de cheminots, des créations de lignes, des achats de matériels roulants, la date de retour du Perpignan-Rungis... bref, tout ce qui pourrait traduire une vraie relance du mode ferroviaire.

Ce plan n'est ni ambitieux pour le pays, ni cohérent, ni adapté aux attentes et aux besoins pour le mode ferroviaire. La Fédération CGT invite l'ensemble des cheminots à participer à la journée d'action interprofessionnelle organisée le 17 septembre.

