



CONCURRENCE FERROVIAIRE : LA GRANDE ARNAQUE !

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS NE FAIT QU'ACCENTUER LES DÉFAILLANCES DE L'OFFRE DE TRANSPORT.

PAGE 2

POINT D'ORGUE DU DÉMANTÈLEMENT DE LA SNCF, L'ABANDON DU TRANSPORT VOYAGEURS AUX INTÉRÊTS LIBÉRAUX PAR LE GOUVERNEMENT SE FAIT AU DÉTRIMENT, VOIRE AU MÉPRIS DES BESOINS DES VOYAGEURS.

En 2018, les cheminots engageaient une longue lutte contre le projet de réforme dite du pacte ferroviaire, portée par le gouvernement. À l'époque, ils posaient les questions suivantes : « *Qui veut la peau de la SNCF ?* » et « *Pourquoi en finir avec le train public ?* » Ces interrogations semblent aujourd'hui trouver réponse dans la casse sans précédent de l'entreprise publique SNCF, VOTRE entreprise publique.

DES VOYAGEURS SACRIFIÉS

Ouverture à la concurrence à grand renfort d'argent public, probabilité d'une réduction de l'offre ferroviaire dans certains territoires, découpe du réseau par lots, démantèlement du statut social des cheminots... Toutes ces mesures relèvent d'un même projet idéologique dont les victimes principales sont les usagers et les cheminots.

LA FIN DU TRANSPORT PUBLIC

Depuis plusieurs années, les attaques contre les services publics, la fonction publique et le secteur public se sont multipliées : « ouverture du capital », organisation des entreprises publiques calquée sur le modèle privé, privatisations. Ce démantèlement général se traduit par la remise en cause des fonctions sociales et économiques de l'État, l'affaiblissement des statuts particuliers des entreprises publiques et du statut social des salariés et la fermeture de nombreux services publics de proximité.

NE NOUS LAISSONS PAS DIVISER

En vérité, une offensive idéologique a été menée contre les services publics et leurs agents, afin d'opposer les salariés du public et ceux du privé.

À ce jour, le seul résultat tangible de cette stratégie, c'est le recul notable dans les territoires des services publics en général et du service public ferroviaire en particulier.

CHOISIR UNE AUTRE VOIE

Les gouvernements successifs ont donc sciemment fait le choix de priver la Nation d'un service public essentiel et intrinsèque à l'aménagement des territoires.

Pourtant, il est possible de faire autrement et nous savons comment faire ! C'est l'objet de cette nouvelle édition de *La Vraie Info* diffusée à 500 000 exemplaires sur l'ensemble du territoire.

Bonne lecture ! ■

2

UN SERVICE SACRIFIÉ À LA RENTABILITÉ

De quelle façon les entreprises privées vont-elles procéder pour produire des profits ?

3

21 PROPOSITIONS DE LA CGT CHEMINOTS

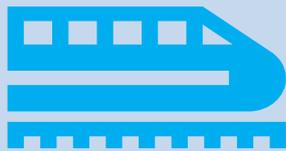
En réponse à la libéralisation du système ferroviaire, la Fédération CGT a produit un rapport listant 21 propositions.

4

L'ESCROQUERIE DES APPELS D'OFFRES

Ce que révèle un système gangrené à la racine par la recherche de profits et les intérêts privés.

GRÂCE AUX CHEMINOTS, LA SNCF C'EST :



14 600
TRAINS PAR
JOUR



5 140 000
VOYAGEURS
PAR JOUR

ARNAQUE À TOUS LES ÉTAGES

Loin de régler toutes les défaillances de l'offre de transport, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs ne fera que les accentuer. Les seuls bénéficiaires seront les opérateurs privés ou les filiales du Groupe SNCF.

Selon le gouvernement, l'arrivée des opérateurs privés sur le territoire devait être un bien - et la seule solution - pour le train du quotidien. Depuis trois ans, il n'a de cesse de nous convaincre d'adhérer à cette thèse : des trains moins chers, pour tous les territoires, du « sur-mesure » élaboré par la concertation dans les territoires. Bref, un monde parfait !

UNE ÂPRE RÉALITÉ

Dans les faits, le rêve a tourné au cauchemar. Les décrets et ordonnances votés depuis 2018 ont renforcé un peu plus la réforme du ferroviaire et dynamité le chemin de fer public d'aujourd'hui et de demain.

L'USAGER PRIS À PARTIE

Au résultat, les promesses d'accès au train pour tous et du choix de l'opérateur ont volé en éclat : les conseils régionaux pourront octroyer l'exclusivité de l'exploitation d'une ligne à d'autres opérateurs que la SNCF et un seul opérateur sera autorisé sur la même liaison. Exit donc le choix pour l'utilisateur entre la SNCF et un train privé. Par contre, les rames de trains utilisées actuellement par la SNCF, propriétés du conseil régional, seront données au nouvel opérateur de transport.



DES TARIFS ALÉATOIRES

Les prix des billets seront quant à eux fixés par les conseils régionaux et seront donc différents selon les régions, créant des inégalités entre elles et signant la fin de la cohérence tarifaire sur l'ensemble du territoire. Les conditions mirobolantes offertes par certaines régions aux candidats (entre +10 et +118 % par rapport à la convention avec la SNCF) présagent déjà une explosion des coûts, avant même la circulation du premier train.

DES CONDITIONS DÉLÉTÈRES

Enfin, des incertitudes sérieuses demeurent sur l'exploitation des lignes, à cause, notamment, du flou contractuel de la plupart des concessions. Un impact social extrêmement néfaste est également à craindre avec la suppression de nombreux emplois chez les cheminots avec, à la clé, la fin de la garantie de sûreté et de qualité de service pour les usagers. Entre les promesses et la réalité, il existe donc un fossé important : il est le lit du mensonge ! ■

Un service sacrifié à la rentabilité

De quelle façon les entreprises privées, voire les filiales de la SNCF de droit privé vont-elles procéder pour produire des profits ?

Contrairement à l'entreprise publique, un opérateur privé cherche une rentabilité financière la plus importante possible. Pour ce faire, il supprime de l'emploi, dégrade les conditions de travail et les conditions sociales des salariés restants, impose la polyvalence et réduit les budgets consacrés à la formation professionnelle des personnels. Il économise sur la maintenance des infrastructures et des trains, il ferme des guichets, voire des gares, si le « chiffre d'affaires » n'est pas à la hauteur de ses appétits financiers.

Les entreprises privées, tout comme les filiales de la SNCF de droit privé, parfois créées pour l'occasion, vont utiliser la même recette libérale, cherchant à augmenter leur marge de profit au maximum, « quoi qu'il en coûte... » pour l'utilisateur.

La concurrence dans le ferroviaire selon le gouvernement c'est donc : moins d'offres de transport, moins de personnel à votre disposition, une dégradation lente mais certaine des infrastructures et des trains. Tout ça pour ça ? ■

TÉMOIGNAGES

Ce que vous en pensez

« En trois ans, j'ai vu les trains se raréfier. Les horaires ne sont plus adaptés. Pour se rendre au travail c'est devenu un véritable casse-tête. Du coup, je prends la voiture, mais ça a un coût... On doit faire des sacrifices. »

Nadine, 40 ans, intérimaire, (64)

« Le conseil régional nous a informés que la gare de notre ville allait fermer car le nouvel opérateur qui pourrait récupérer l'exploitation de la ligne

ne trouverait pas l'arrêt rentable. La desserte la plus proche est à 10 km. Comment on fait sans voiture ? C'est inadmissible ! »

Norbert, 25 ans, informaticien, (06)

« La concurrence pourquoi pas ? Mais si la SNCF a les moyens de fonctionner mieux, pourquoi pas elle ? On paye des impôts après tout ! »

Habib, 60 ans, artisan, (13)



AU SERVICE DES USAGERS

Relancer le service public voyageurs

En réponse à la libéralisation du système ferroviaire, la Fédération CGT des cheminots a produit un rapport listant les 21 principales conditions permettant de développer le transport public de voyageurs par train. En voici quelques-unes.

REFONDER ET AFFIRMER LA VOLONTÉ POLITIQUE EN MATIÈRE FERROVIAIRE

La capacité à répondre aux attentes et aux besoins ne tient en rien à la concurrence, mais davantage à une volonté politique tournée vers le développement et l'investissement public, au service des populations.

ATTRIBUER DES MOYENS CORRESPONDANT AUX OBJECTIFS

L'État doit prendre ses responsabilités en transformant la totalité de la dette du système ferroviaire en dette publique et en dégageant de nouvelles pistes de financement largement atteignables pour pouvoir soutenir les objectifs fixés.

DÉMOCRATISER LES PRISES DE DÉCISION

Il faut renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des autorités organisatrices, tout en maintenant la cohérence nationale du système.

UNE TARIFICATION LISIBLE ET UN DROIT AUX TRANSPORTS

L'abandon de la tarification de marché est nécessaire pour revenir à une tarification au kilomètre, plus équitable, et améliorer les tarifs sociaux. En parallèle, un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire, quel que soit le canal utilisé, doit être mis en place. Enfin, le taux de TVA applicable aux transports publics (actuellement de 10 %) doit être réduit à 5,5 %, et la prise en charge des frais de transport domicile/travail doit être supportée à 100 % par l'employeur, sur l'ensemble du territoire.



FIABILISER LE MATÉRIEL

Le service public ferroviaire Voyageurs comme Marchandises (fret) doit utiliser un matériel roulant respectant plusieurs impératifs, dont la sécurité des circulations, des voyageurs et des marchandises transportées. Il doit donc être fiable, pouvoir s'adapter technologiquement pour répondre aux demandes de confort ainsi qu'aux besoins de la Nation et anticiper les évolutions futures, notamment les enjeux d'aménagement du territoire et de réduction de la consommation énergétique.

Cette exigence implique deux réponses cumulatives : le développement et l'innovation du matériel roulant, et sa maintenance sous maîtrise publique. ■



Notre rapport *21 conditions pour le développement du transport public voyageurs*

est consultable en intégralité sur <https://www.cheminotcgt.fr>

LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

En Angleterre, on renationalise !



Après le constat d'échec de la privatisation du service public ferroviaire en Angleterre, le gouvernement a choisi de renationaliser ses concessions.

Nous sommes directement concernés par l'expérience anglaise car la plupart des compagnies qui ont été impliquées dans la déliquescence du rail anglais et finalement expulsées, s'annoncent futures concurrentes de la SNCF en France !

L'infrastructure, abandonnée par les opérateurs privés du fait des coûts d'investissement a été la première à retourner dans le giron de l'État en 2002 pour restaurer la sécurité des circulations. La quête de rentabilité a également conduit à une dégradation de la qualité du transport et une augmentation des prix. Résultat : en 2020, 56 % des Anglais se déclaraient favorables à une nationalisation totale. Les chemins de fer de l'est de l'Angleterre (opérateur Virgin) ont été renationalisés en 2018. En 2020, c'est le réseau du nord exploité par Arriva, filiale de la Deutsch Bahn, qui a été repris par l'État en janvier, puis en octobre 2020, celui du Pays de Galles jusqu'alors aux mains de Keolis. Enfin, début 2021, l'Écosse a annoncé la reprise publique de la concession qui avait été confiée à Abellio. ■

La Vraie info est une publication de la Fédération CGT des cheminots Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex Tél. 01 55 82 84 40 **ISSN** 2606-0205 **Dépôt légal** mai 2021 **Directeur de la publication** : Laurent Brun **Responsable de la rédaction** : Cédric Robert **Création et réalisation** : pour Comtown Productions, Paris **Photos** : ©Fédération CGT des cheminots, Georges Bartoli, DR **Impression** : Rivet PE, Limoges



VRAIE info + 5,5 % C'EST LE TAUX DE TVA QUE REVENDIQUE LA CGT sur les billets de train.

L'enjeu des élections régionales

LES CONSEILLERS RÉGIONAUX, ÉLUS PAR LES CITOYENS, ONT UNE RESPONSABILITÉ IMPORTANTE SUR L'ATTRIBUTION DE L'EXPLOITATION DES LIGNES. LES ORIENTATIONS QU'ILS PRENDONT DEMAIN DÉPENDENT DONC DU CHOIX QUE NOUS FAISONS DANS LES URNES !

Les transports collectifs constituent l'un des premiers budgets régionaux. Les régions sont autorités organisatrices de transports (AOT). C'est-à-dire qu'elles sont responsables



et décisionnaires de l'organisation et du financement du transport ferroviaire régional, notamment pour les trains express régionaux (TER). Des conventions signées avec la SNCF ou d'autres opérateurs (depuis 2018) fixent les rôles et missions de chacun, notamment sur les dessertes, le nombre de trains, la qualité de service, la tarification et la présence humaine dans les trains et les gares.

La décision de l'opérateur relève d'un choix politique.

À partir de 2024, les appels d'offres seront obligatoires pour le TER, ce qui n'empêchera pas de retenir la SNCF comme opérateur par ailleurs. Les présidents de régions étant élus pour 6 ans, ce sont les conseillers que nous élisons aux élections régionales qui décident les attributions de ce marché. ■

RECONSTRUIRE PLUTÔT QUE DÉTRUIRE

Le développement d'un service public refondé, et remettant l'usager au cœur de ses principes, contribuera à redynamiser l'économie et à répondre aux enjeux sociaux et écologiques.



Le train a des avantages indéniables en termes de capacité de transport, de sobriété énergétique, de vitesse, de confort, de sécurité, et même de coût.

UN ACTEUR DE LA MOBILITÉ

À ce titre, le développement du transport collectif par le mode ferroviaire est aujourd'hui indispensable pour répondre aux impératifs sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés.

MUTUALISER LES ACTIVITÉS

La segmentation et la séparation des activités ferroviaires sont les erreurs majeures de ces vingt dernières années et les causes de la multiplication des dysfonctionnements que nous vivons tous. La pérennité et l'efficacité du système ferroviaire sont, tout au contraire, à chercher dans le maintien et le développement d'un réseau

interconnecté dans lequel toute les activités sont dépendantes les unes des autres.

UN BIEN PUBLIC

Vous êtes nombreux à réclamer, à juste titre, une meilleure information, une plus grande présence d'agents en gare et dans les trains, des horaires adaptés à vos besoins de déplacement. Ensemble, nous pouvons exiger que l'État assume ses responsabilités, que les investissements pour l'infrastructure, le matériel roulant et les effectifs soient augmentés afin d'accélérer la résolution des problèmes quotidiens que subissent les usagers.

DES MÉTIERS SPÉCIFIQUES

Contrairement à ce qu'affirmait le gouvernement en 2018, la promesse de maintien des droits des cheminots de la SNCF transférés aux compagnies privées n'est actuellement pas tenue.

L'objectif est de diviser les salariés et de faire pression pour leur imposer la polyvalence ou les reculs sociaux. Cette manœuvre vise uniquement la rentabilité, au détriment de la sûreté et la qualité de service pour les usagers, qui dépendent directement de la spécificité des métiers assurés par les cheminots. Seuls des agents formés et bénéficiant d'un cadre social répondant aux particularités de ce statut sont à même de porter les exigences des missions de service public.

UNE SNCF NOUVELLE

Débarrassée des handicaps du système concurrentiel, mandatée et financée pour développer le service public Fret, des trains d'équilibre du territoire (TET), des trains express régionaux (TER), RER et TGV, la SNCF pourra alors redevenir une entreprise publique unique et être encore plus efficace ! ■

DÉCRYPTAGE

L'ESCROQUERIE DES APPELS D'OFFRES

En France, la première tentative d'ouverture à la concurrence a révélé un système gangrené à la racine par la recherche de profit et les intérêts privés.

À peine les décrets de mise en application de la réforme du ferroviaire parus, l'État procédait en janvier 2019 à la mise en concurrence de deux lignes d'équilibre du territoire (corails intercity) opérées jusqu'alors par la SNCF : Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.

UN PARFAIT SIMULACRE

Toutes les conditions financières étaient-elles réunies pour attirer des opérateurs ferroviaires autres que la SNCF, avec une mise à disposition éhontée de l'argent public ?

En plus de la SNCF, trois candidats se sont déclarés alors « très intéressés » : Transdev, filiale de la Caisse des dépôts et consignations de l'État, Arriva, filiale de la Deutsche Bahn, l'opérateur public allemand et RégioRail, filiale d'une entreprise d'investissement américaine.

UNE CONCURRENCE TRUQUÉE

L'appétit de ces entreprises de transport étant insatiable, celles-ci ont demandé en plus des compensations financières, des dizaines de millions d'euros pour réaliser l'offre de transport.



L'argent public n'a pas d'odeur et les dirigeants de ces entreprises ont du flair ! Le gouvernement tardant à répondre à ces exigences, les trois entreprises ont finalement décidé de jeter l'éponge, laissant la SNCF seule candidate.

Pour éviter de désigner la SNCF gagnante, le gouvernement a décidé d'annuler l'appel d'offres ! La concurrence dans le ferroviaire est-elle « libre et non faussée », ou contrainte et truquée d'avance ? ■

VRAIE info + PRIVATISATION DE L'INFRASTRUCTURE : CATASTROPHE EN VUE ?

EN 2018, LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS AVAIT PROMIS QUE LA GESTION DES INFRASTRUCTURES RESTERAIT PUBLIQUE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS.

POURTANT, DÈS 2019, IL PROFITAIT DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) POUR AUTORISER LA PRIVATISATION D'UNE PARTIE DU RÉSEAU, LES PETITES LIGNES AUJOURD'HUI APPELÉES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE.

Certaines régions se sont engouffrées dans la brèche. Les concessions Nancy-Contrexéville et Bruche-Piémont-Vosges (Grand-Est) ont inclus la maintenance des infrastructures dans leur appel d'offres tandis que celles de l'étoile de Saint-Pol-sur-

Ternoise (Hauts-de-France) et Nantes-Chateaubriant (Pays de la Loire) la proposent en option. En échange de cette mission, les compagnies privées recevront une redevance publique annuelle.

En Angleterre, ce système a conduit à un sous-entretien pour accroître la rentabilité des contrats. Certaines compagnies arrêtaient même totalement d'investir un ou deux ans avant le renouvellement de la concession.

CETTE NÉGLIGENCE DES VOIES, DES CATÉNAIRES OU L'ABSENCE D'ENTRETIEN DE LA SIGNALISATION A DONNÉ LIEU À DE NOMBREUSES CATASTROPHES !

