



CONCURRENCE DANS LES SERVICES VOYAGEURS

BRAQUAGE DE FONDS PUBLICS EN BANDE ORGANISÉE

Les libéraux sont unanimes et bien alignés pour défendre leur choix de société. Pourtant, l'expérience du fret aidant, les craintes exprimées par la Fédération CGT des cheminots se confirment. Les cheminots en subissent les conséquences au quotidien dans leur travail ou dans leur vie, tout comme les usagers. Et tous les citoyens passent à la caisse ! C'est ce que confirme le rapport d'expertise commandité par le CCGPF, à l'initiative de la Fédération CGT des cheminots.

POUR LES CONTRIBUABLES, LA NOTE EST SALÉE... ET CACHÉE !

+ 7,2 millions d'euros estimés versés pour les entreprises ayant répondu à un appel d'offres, sans avoir fait rouler un train.

+ 4,4 milliards d'euros : le morcellement des achats de rames impacte leur coût. En effet, la force d'un acheteur unique, la SNCF, permettait une vision des besoins sur plusieurs années pour les usines des constructeurs et un coût moindre d'achat. Bilan : les Régions créent des sociétés publiques locales pour acheter les rames, construire de nouveaux ateliers ou même des voies ferrées, le tout en échappant aux règles de la commande publique.

700 millions d'euros d'investissement dans des nouveaux centres de maintenance. Si l'investissement est nécessaire pour améliorer l'entretien des rames, il ne s'agit parfois que de cadeaux pour l'entreprise remportant le marché ou de dédoublement de l'existant pour répondre au découpage des lignes.

Transferts de lignes aux Régions : ils entraînent un surcoût qui se rajoute aux investissements dans la régénération des lignes régionales. De plus, ils fragmentent le réseau ferré national. C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots rappelle que c'est sur l'État que doit reposer cette compétence et son financement, qui doit se matérialiser dans une loi de programmation des infrastructures des transports avec un fléchage identifié pour le ferroviaire (TICPE, nationalisation des autoroutes).

Un système informatique (SI), jusque-là unique et intégré, démantelé par les appels d'offres en Régions et **la multiplication des coûts pour créer 15 nouveaux SI régionaux**. La SNCF ne se positionne nulle part (sauf en Paca dans un groupement avec Capgemini). Et demain ? le transfert aussi des guichets et postes de vendeurs ?

POUR LES USAGERS, UN SERVICE PUBLIC NATIONAL DYNAMITÉ !

Le surcoût de la concurrence est reporté par les autorités organisatrices (Régions et État) sur des économies de production et le prix des billets et abonnements :

- **178 fermetures** ou réductions d'horaires de guichet dans 4 Régions (Paca, Hauts-de-France, Grand Est et Nouvelle-Aquitaine),
- hausses de 2,3 à 10 % du prix des billets et abonnements TER, en hausse et plus fortement que l'inflation.



Desserte grande vitesse des villes moyennes : malgré les supposés atouts de la concurrence qui allait irriguer tout le territoire, elle ne s'est positionnée que sur les axes les plus rentables (Paris-Lyon-Marseille) et sans dessertes des villes moyennes. C'est la péréquation des axes TGV qui est affaiblie par la concurrence tout en empêchant un développement de l'offre TGV sur ces dessertes.

Si les prix pratiqués par Trenitalia sont plus bas, c'est la conjugaison de la baisse du prix du péage (20 à 30 %) et du soutien du contribuable italien qui paie 44 euros par billet vendu quand la SA SNCF Voyageurs met 9 euros, soit 150 millions d'euros depuis son lancement pour chaque billet Ouigo Espagne vendu.

30 %, c'est la part moyenne du péage dans un billet TGV Inoui ou Ouigo. Les recettes par billet continuent de croître : + 4,02 % **annuellement** sur la période 2020-2024, au-delà de l'inflation (3,41 %).

ET DES CHEMINOTS PRESSURISÉS !

Celles et ceux qui produisent le service public sont directement impactés par leur « nouveau monde », que nous avons combattu et continuons à combattre :

- 297 postes de vendeur impactés par les fermetures évoquées plus haut ;
- un cadre social ratiboisé : une convention collective réduite au minimum et un cadeau en or au patronat du ferroviaire fait par les signataires de l'accord Classifications et Rémunérations. Descente des trains des ASCT, menace sur le régime roulant (titre 1) et montée à bord des sédentaires en sont les traductions immédiates ;
- au sein du groupe SNCF aussi, avec des accords dont le champ d'application ne s'est pas élargi à ces filiales, confirmant que le dumping social est le moteur de la concurrence ;
- une acceptation des transferts faibles qui repose essentiellement sur la volonté de continuer à « vivre et travailler au pays » ;
- des réorganisations d'ampleur : Résonances à Réseau et Destination 2030 à Voyageurs pour adapter toute l'organisation, notamment sur l'emploi dans l'encadrement et les fonctions transverses, pour servir des « centres de profits ».

Sans surprise, ils nous ont menti et ils continuent !

L'exemple outre-Manche nous prouve que pour garantir une desserte ferroviaire de qualité et sûre, sans être un gouffre financier, la maîtrise publique est nécessaire.

Il est possible de mettre un terme à cette catastrophe annoncée. Gagnons :

- **la reconstruction d'une entreprise publique unique et intégrée, desservant tout le territoire, la SNCF ;**
- **une loi de financement pluriannuelle permettant le maintien et l'entretien du réseau ferré national ;**
- **un nouveau Statut du travail cheminot garantissant des droits de haut niveau pour notre quotidien, dans la vie et dans le travail.**

