



SECTEUR FÉDÉRAL CGT CHEMINOTS DE LORRAINE

Communiqué de presse

Les cheminots s'opposent à la casse de la SNCF et d'un bien national au service des citoyens

Le 26 septembre à Metz, nous serons mobilisés à 10h devant la préfecture pour interpeler le préfet sur la situation du FRET SNCF.

S'en suivra un cortège vers la Maison de la Région pour interpeler le Président de la région Grand Est sur l'ouverture à la concurrence du TER

Situation au Fret :

En janvier dernier, la Commission européenne a engagé une procédure formelle d'examen contre la France portant sur les conditions de financement de l'activité de la filiale. *Rappelons que de 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 milliards de tonnes par kilomètres à seulement 33. La part modale du fret ferroviaire en France est tombée à 10 %, quand elle atteint 23 % en Allemagne et 18 % en moyenne dans l'Union européenne.* » Le Fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans. Les plans de relance se sont succédé (2003, 2007, 2009, 2011, 2016) mais ils étaient tous fondés sur une politique publique libérale (dérégulation, baisse des coûts) largement inspirée du mode routier. Du fait des spécificités ferroviaires, cette action publique s'est révélée totalement stérile.

Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié est allée directement à la route.

L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire des marchandises n'a donc pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité ! Mais au-delà de ça, ce sont bien les cheminots du Fret qui vont subir les décisions prises par des élus successifs à la botte de certains lobbys au détriment des besoins de tous et surtout de leur familles, transporteurs, clients, collègues et autres.

Pourtant, l'accord conclu en mai dernier au sujet de Fret SNCF entre l'Etat et la commission de Bruxelles sera loin d'être indolore pour le leader du fret ferroviaire français. En effet, vingt-trois lignes de transport de marchandises devront être cédées à la concurrence au 1^{er} janvier prochain, soit 20 % de son chiffre d'affaires total (730 millions), et l'intégralité de ses trains entiers dédiés à un seul client : D'autant qu'il s'accompagne de la cession de 62 locomotives sur un parc de près de 730 machines, d'actifs immobiliers et du transfert de 10 % des effectifs (sur 5.000 cheminots) au sein du groupe SNCF. « C'est la perte de son cœur de métier, celui affichant les meilleurs taux de croissance ».

Situation au TER :

La CGT cheminots avait prévenu, dès 2018, avec la réforme du pacte ferroviaire : l'ouverture à la concurrence du rail est une grande arnaque. Trois ans après, le syndicat dresse un premier bilan. Les promesses de baisse des tarifs et d'un meilleur maillage territoriale ont vite été confrontées à la réalité.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageur coûte plus cher aux collectivités

D'après les premiers éléments issus des régions où les appels d'offres ont été lancés, les coûts explosent avant même la circulation du premier train. Ainsi, dans les Pays de Loire, la collectivité a dû engager 2 millions d'euros de subventions rien que pour financer les dépôts de dossier pour seulement deux lots !

De plus, pour attirer les candidats, les régions offrent des subventions qui engendrent un surcoût évalué entre +10 et + 118 % pour les finances publiques. Pourtant malgré ce soutien financier public, certains lots ouverts à la concurrence souffrent de candidats...

Cette mise sous perfusion des opérateurs ne garantit pas un meilleur service aux usagers

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs ne fait qu'accentuer les défaillances de l'offre de transport pour un coût supérieur pour les usagers. S'il est encore trop tôt pour mesurer l'impact en France, la privation du rail britannique en 1995 pointe les effets pervers de la privatisation et de la mise en concurrence. En 20 ans, les billets ont augmenté en moyenne de 117% alors que les investissements des opérateurs privés dans les infrastructures se sont réduits à 1% du total de l'argent engagé dans le ferroviaire. Résultat, les concessions sont renationalisées depuis quelques années. Cette expérience ne présage rien de bon pour le réseau ferroviaire français, qui souffre de sous-investissements. Les transports ferroviaires coûtent en moyenne 30% de plus qu'en France.

Les cheminots et les usagers paient déjà les frais du démantèlement

Les restructurations en cours depuis plusieurs années pour préparer l'ouverture à la concurrence ont dégradé l'offre, les droits et conditions de travail des cheminots. La réorganisation du travail à marche forcée engendre souffrances, conflits, mais aussi accidents de travail. Cette dégradation impacte l'offre et notamment la sécurité des voyageurs.

En réponse à la libéralisation du système ferroviaire et ses conséquences pour les travailleurs, les usagers et l'aménagement du territoire, la CGT Cheminot a travaillé 21 conditions pour le développement du transport public voyageur. La CGT Cheminot propose de « reconstruire plutôt que détruire » le service public ferroviaire pour répondre non seulement aux besoins des usagers, mais aussi aux enjeux environnementaux. Pour dénoncer l'arnaque de la mise en concurrence et partager ses propositions avec les voyageurs, [le journal "la vraie info"](#).

A Metz, le 21 septembre 2023

Contact Presse : Stéphane BUSOLINI - 06 14 28 05 95
secteur@cheminotscgtlorraine.com

