



**Syndicat des travailleurs du rail
Solidaires, Unitaires et Démocratiques**

Région PACA

19, rue Bénédict - 13001 Marseille
Tél. 09 88 08 09 88 - SNCF : Tél. 527 103
sudrail.paca1@gmail.com
www.sudrail.fr

Déclaration SUD-Rail PACA pour le rassemblement du 3 juin 2021 à Marseille

Bonjour à toutes et à tous, et merci d'être là !

Nous allons débiter les prises de paroles en commençant par une intervention au nom du syndicat SUD-Rail PACA.

Nous sommes aujourd'hui rassemblé-e-s à Marseille pour faire entendre notre refus de ce que l'on nous présente comme une fatalité : la privatisation ferroviaire et le dumping social.

Le Conseil Régional PACA a décidé de procéder à la mise en concurrence d'une partie des TER, à travers 2 appels d'offres. Le lot n°1 concerne la ligne Marseille-Nice, le lot n°2 reprend les lignes Les Arcs-Vintimille, Cannes-Grasse et Nice-Breil. Ces 2 lots représentent près de 38 % de l'offre TER actuelle en région PACA.

L'exploitation de ces lots est prévue respectivement pour décembre 2024 et janvier 2025, mais leur attribution au(x) concessionnaire(s) se ferait dès le mois d'août 2021.

Ces 2 concessions sont prévues pour une durée d'au moins 10 ans, contre seulement 5 ans pour la convention TER actuelle.

Alors que la dernière convention signée entre la SNCF et la région pour la période 2019-2023 prévoit une baisse de la subvention sur ces 5 années (-11,4 %), l'analyse du subventionnement de ces 2 lots mis en concurrence révèle une forte hausse (+38,5 %), synonyme d'augmentation des coûts pour les contribuables, ceci afin d'appâter les entreprises privées et d'assurer leurs marges.

Pour le lot Marseille-Nice - dont une option prévoit sa prolongation éventuelle jusqu'à Vintimille - la valeur du contrat se monte à 870 millions d'euros sur 10 ans. Le concessionnaire retenu bénéficiera de 2 ateliers de maintenance du matériel flambant neufs ainsi que de la fourniture de matériel roulant également neuf. Le tout réglé par la Région, donc par nos impôts.

Pour le lot de l'étoile azurée, le contrat se chiffre à 1,5 milliards d'euros sur 10 ans. Là aussi un atelier de maintenance tout neuf est prévu et une option du contrat prévoit la possibilité de gestion des gares sur le périmètre.

Pour ces 2 lots il est prévu le transfert de cheminot-e-s, dans des proportions qui ne sont pas aujourd'hui arrêtées et qui ont fait l'objet tout récemment d'un affrontement au tribunal entre la SNCF et la Région PACA. La Cour d'Appel de Paris a donné raison à cette dernière, qui souhaite évidemment le moins de salarié-e-s possible pour réduire les coûts, et contraint la SNCF à réduire les effectifs transférables d'au moins 25 %. Ces pourcentages donnent une idée de la productivité qui serait exigée des cheminot-e-s pour l'exploitation de ces 2 lots.

Pour celles et ceux qui ne seront pas transféré-e-s et se retrouveront sans poste, il vaudra mieux être très mobiles professionnellement et géographiquement pour les offres de reclassement, dans la mesure où la SNCF mène également une politique très active de suppressions d'emplois.

Mais cette situation totalement chaotique, où l'Autorité organisatrice des transports se plaint des coûts de la SNCF mais est disposée à donner beaucoup plus à un futur concessionnaire (entreprise privée ou filiale SNCF, ce qui est la même chose), où les cheminot-e-s ne sont plus considéré-e-s comme des ressources indispensables à la production ferroviaire mais comme de simples variables d'ajustement, où la sécurité ferroviaire n'est plus au cœur du système... (cette situation) pourrait n'être qu'un mauvais scénario de science-fiction.

En effet, le règlement européen OSP (Obligations de Service Public) n'oblige pas à cette mise en concurrence. Il prévoit même explicitement la possibilité de dérogation à cette mise en concurrence pour les transports ferroviaires régionaux, en réalisant une attribution directe et en assurant ainsi le maintien d'un service public intégré.

Le choix de la majorité politique du Conseil régional PACA est donc essentiellement idéologique. Il est l'aboutissement d'un long combat contre le service public ferroviaire.

En 2015, l'Autorité Organisatrice des Transports régionaux n'a pas hésité à commander un audit à une filiale de la société Transdev (déjà concurrente de la SNCF dans les transports urbains et postulante dans le ferroviaire) qui a conclu « être en capacité de réaliser le service commandé en 2016 » pour 37 millions de moins que la SNCF...

Cette « expertise » a ainsi permis à la Région PACA de décider de façon unilatérale de diminuer les dotations financières à l'opérateur SNCF (environ 50 millions d'euros par an durant plusieurs années), ce qui a engendré une forte baisse de la qualité de service : suppression de centaines d'emplois de cheminot-e-s (600 en 10 ans), fermetures de guichets et de gares, chute du nombre de circulations quotidiennes (de 700 à environ 500), abandon de certaines lignes (Breil - Cuneo, Aix - Pertuis) ... Cette dégradation de la qualité de service a légitimement produit un mécontentement des usagers et permet aujourd'hui de « vendre » à l'opinion le modèle de la privatisation.

La SNCF elle-même collabore à cette entreprise de déconstruction - ou destruction - du service public ferroviaire, en procédant à des réorganisations incessantes, visant toujours davantage de productivité et de polyvalence, et en postulant aux appels d'offres à travers des filiales du groupe. Créées pour l'occasion, ces filiales permettent d'organiser le dumping social pour les cheminot-e-s, en validant l'hypothèse libérale selon laquelle l'entreprise publique coûterait trop cher.

Ce modèle libéral pour le ferroviaire repose essentiellement sur deux leviers :

1 - conditionner les circulations ferroviaires à leur rentabilité et non au service rendu à la collectivité

2 - mettre en œuvre la régression sociale pour les cheminot-e-s, au mépris des conditions de travail et de vie, alors même que les garanties sociales (temps de travail, rémunération, déroulement de carrière, possibilités de reclassement...) sont un élément essentiel de la robustesse et de la sécurité du système ferroviaire.

C'est le projet que poursuivent les gouvernements successifs et le patronat du ferroviaire (où la SNCF pèse près de 90 %) à travers l'écriture d'une convention collective pour la Branche ferroviaire. Leur objectif est de casser l'ensemble des garanties sociales existantes à la SNCF, dont la plupart ont été obtenues par les luttes. C'est à cette condition que le marché du ferroviaire sera attractif... et donc la privatisation possible.

Tout ça pour en finir avec la SNCF et permettre l'enrichissement de grands groupes privés et de leurs actionnaires, qui n'ont absolument rien à faire des besoins de la collectivité, de la préservation de l'environnement et de la santé publique !

Le processus de privatisation à l'œuvre dans les appels d'offre pour les TER est une véritable menace pour le ferroviaire, à travers notamment la remise en cause de la notion de « réseau ferré », qui donne sa pertinence et son efficacité au système.

Après l'éclatement de la SNCF en 5 Sociétés Anonymes - au sein d'un Groupe qui compte environ 1 millier de filiales - cette logique de privatisation/filialisation des TER serait une étape supplémentaire dans morcellement généralisé du système ferroviaire.

Cette offensive libérale constitue un obstacle majeur pour que le ferroviaire (voyageurs et fret) puisse incarner rapidement une véritable alternative à la route ou à l'aérien, en permettant de faire face aux urgences écologiques.

Ce rassemblement est l'occasion pour les cheminot-e-s d'exprimer leur refus d'être transféré-e-s dans des entreprises privées ou des filiales du Groupe SNCF dont la politique consistera essentiellement à mettre en œuvre la régression sociale pour assurer des marges bénéficiaires à leurs dirigeants.

Ce refus n'est pas, pour nous, synonyme d'un quelconque « patriotisme d'entreprise ». Nous défendons nos droits et nous voulons qu'ils soient étendus à l'ensemble de la Branche ferroviaire, face à un gouvernement et à un patronat qui veulent au contraire en finir avec le « corps social » des cheminot-e-s et le service public.

Nous sommes rassemblés pour revendiquer le maintien d'un service public ferroviaire, à commencer donc par le TER. L'Autorité organisatrice des transport en région PACA doit stopper sa mise en concurrence et procéder par une attribution directe ou inscrire des clauses sociales dans ses appels d'offres qui empêcheront la régression sociale.

Privatisation et dumping social constituent véritablement les deux faces d'une même pièce.

Le maintien du TER dans la SA SNCF constitue un « moindre mal » évitant le morcellement du réseau ferroviaire et permettant d'aller demain vers la revendication d'un véritable service

public des transports, pour répondre aux urgences sociales et écologiques, et garantir un modèle social et solidaire.

Il est totalement illusoire de croire que le développement d'un transport ferroviaire de voyageurs pourra se faire dans le cadre de la jungle libérale. C'est ce que nous montre l'exemple du Fret ferroviaire, mis en concurrence en 2006 et qui représente aujourd'hui à peine 9 % du volume des marchandises transportées (contre 89 % pour le trafic routier).

Mais il est évident que nous avons besoin d'un autre service public que celui que dirigeants politiques et d'entreprise mettent à mal depuis plus de 20 ans.

Nous devons défendre ce bien commun. Pour ça il est nécessaire que les cheminot-e-s et les usagers pèsent davantage dans les prises de décisions, pour la gestion et le développement du ferroviaire. Il n'est pas possible d'en laisser la gestion à ses fossoyeurs. Il n'est pas possible de penser son développement à travers la guerre économique et sociale que se livreront les concurrents pour tenter de constituer des monopoles privés et faire encore plus de fric, sur le dos des cheminot-e-s et des usagers.

Les enjeux sociaux et écologiques nécessitent au contraire de rendre le train bien moins cher et y compris d'aller vers la gratuité en ce qui concerne les transports urbains et le TER.

Ensemble, faisons de ce 3 juin 2021 une journée qui compte dans la dénonciation de cette privatisation ferroviaire - et de ses conséquences -, et dans la construction d'un rapport de force pour peser sur les choix à venir, pour le ferroviaire et les services publics dans leur ensemble.

Alors que le gouvernement britannique a fait marche arrière sur la privatisation ferroviaire, nous pensons plus que jamais qu'il n'y a aucune fatalité à subir ce qui nous est promis par les patrons du ferroviaire et les tenants de l'ordre libéral.

Maintenir un service public ferroviaire au service de la collectivité, faire face à l'urgence climatique tout en maintenant des garanties sociales pour tous les travailleurs du rail, c'est possible ! Cela ne dépend que de nous, alors ne les laissons pas faire, ici et ailleurs, et mobilisons-nous !