

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

SAINT-DENIS | 28 FÉVRIER 2022

## LA CFDT A FAIT ENTENDRE SA VOIX DEVANT LE PARLEMENT EUROPÉEN.

Une délégation CFDT s'est rendue le 28 février 2022, devant le parlement européen pour rencontrer les parlementaires. Cette initiative a reçu le soutien de Karima Delli, eurodéputée EELV et présidente de la commission Transports et Tourisme (TRAN) du parlement européen. La CFDT-Cheminots a manifesté aux côtés des autres syndicats européens regroupés autour du syndicat ETF, Fédération Européenne des Travailleurs des Transports, affiliée à la confédération européenne des Syndicats, dont la présidence est actuellement assurée par Laurent Berger.

L'ETF a organisé ce rassemblement pour protester contre les dernières annonces et la nouvelle impulsion donnée par la commission européenne. En effet, depuis 2021, les lignes directrices des obligations de service public (OSP) tendent à développer les appels d'offres obligatoires et font de l'attribution directe une exception. **Dogmatique, cette position affaiblit les services publics ferroviaire en Europe.** La CFDT-cheminots s'oppose à ces annonces. C'est une menace pour les cheminotes et cheminots européens et pour les usagers confrontés à une accélération de la libéralisation des transports conventionnés (en France : Trains d'équilibre du Territoire, Services régionaux conventionnés de type TER et Transilien).

### LA CFDT-CHEMINOTS A TENU À RAPPELER L'ÉCHEC DE LA LIBÉRALISATION DU FERROVIAIRE EN FRANCE

# Le Fret ouvert à concurrence en 2008 est un échec. Sa part modale est tombée à 9%. Les enjeux écologiques devraient pourtant primer. Pas pour la commission européenne qui diligente une enquête, en France, sur la société Fret SNCF. Marquée par les oeillères du libéralisme sans conscience écologique, cette décision confine autant au drame qu'à la mauvaise farce. **Dans ce choix, rien ne va !** Les conséquences de cette décision de la Commission Européennes porteront sur la viabilité de Fret SNCF, les emplois des cheminotes et des cheminots et une probabilité évidente de report modal du rail sur la route. Le carton plein des inépties !

# L'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs en 2010. La société italienne Thello qui exploitait les lignes Marseille Milan via Vintimille et Paris Venise n'a pas résisté à la crise sanitaire et aujourd'hui ces liaisons ont disparu sans être remplacées.

# Le service librement organisé mis en œuvre depuis l'hiver 2021 repose sur un équilibre économique basé sur une ristourne temporaire du prix des sillons octroyé par SNCF Réseau.

# Concernant les marchés conventionnés, Marseille Nice sera exploitée par un opérateur ferroviaire privé et les agents SNCF n'auront d'autre choix que le transfert ou le licenciement. Des millions d'euros sont investis par la région Sud (nouveaux centres de maintenance) tout en faisant miroiter aux usagers une offre meilleure et moins chère. **La vérité c'est qu'avant toute ouverture à la concurrence il y a des investissements publics massifs !**

De son côté, Intercités a mis en place un calendrier d'ouverture à la concurrence de l'ensemble de ses dessertes d'ici à 2030.

# L'île de France commence le démantèlement d'un réseau structuré et complexe avec l'ouverture d'un lot comprenant les Tram-Train T4, T11 et la branche Esbly-Crécy de la ligne P la ligne T4. D'autres lignes suivront. **Aucune garantie de retour d'expérience n'est donnée. Fonçons, il sera toujours temps de faire des constats quand les ennuis seront là...**

# Sous l'impulsion d'un contentieux engagé par la CFDT cheminots, la région Bourgogne Franche Comté a renoncé en totalité à son marché conventionné en 2026.

# D'autres régions, Pays de Loire, Hauts de France, Nouvelle Aquitaine, Normandie, Centre Val de Loire ou Grand Est ont décidé d'ouvrir partiellement à la concurrence, mais **vu de la commission européenne, cela ne va pas assez vite !** Bretagne et Occitanie font le choix de reconventionner avec l'opérateur historique, mais cela ne convient pas à la commission européenne qui souhaite, réprimander les mauvais élèves en matière de libéralisation des transports ferroviaires.

# Côté France, le gouvernement souhaite aller plus vite et plus loin ! La loi d'orientation des mobilités permet aux régions de céder des lignes de desserte fines du territoire à des gestionnaires d'infrastructure délégué pour des concessions pouvant aller jusqu'à 20 ans. Le décret gare permet les mêmes transferts pour celles-ci.

# Les effets de l'annonce d'un plan de financement de 100 milliards ne doivent pas occulter plusieurs réalités. D'une part, cela correspond au financement nécessaire au maintien du réseau, ce que le contrat de «perfusion» passé avec l'Etat ne permettait. D'autre part, l'Etat souhaite confier la conception des «RER métropolitains» à la Société du Grand Paris, prélude à la **mise en concurrence des Gestionnaires d'Infrastructure.**

# Sur les marchés conventionnés, les premières tentatives ont failli. C'est l'Etat lui-même qui s'est pris les pieds dans le tapis. Autorité organisatrice des transports, l'appel d'offre lancé par l'Etat pour l'ouverture à la concurrence des lignes Bordeaux - Nantes - Lyon s'est avéré infructueux ! En clair, aucun opérateur ne souhaitait reprendre les charges assumées par la SNCF et ses salariés. Bien, c'est l'opérateur historique qui a été sommé de continuer à exploiter la ligne. **Les dés de la concurrence sont pipés !**

**LA CFDT CHEMINOTS A RAPPELÉ SES POSITIONS : LA CONCURRENCE EST NÉFASTE. LA CFDT CHEMINOTS Y EST OPPOSÉE. ELLE NE LAISSERA PAS LA COMMISSION EUROPÉENNE UNE NOUVELLE FOIS ACCÉLÉRER LE CALENDRIER DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE ET COMBATTRA FERMEMENT LA MISE EN ŒUVRE DE CETTE POLITIQUE.**

