



SPECIAL CONCURRENCE TER H. D. F.



Déclaration liminaire CGT Cse 28 aout 2020



Mr le directeur,

nous voici réuni, enfin presque car nous sommes encore en distanciel, en plénière extra concernant la future mise en concurrence de 3 lots par l'autorité organisatrice.

Les élus du conseil régional des hauts de France ont décidé de "*piquer les fesses*" de la SNCF et ont donc mis en œuvre la machine à concurrence.

cette posture libérale piquera surtout les fesses des cheminots mais également des usagers et plus largement des contribuables.

Il est tout autant inadmissible d'entendre les propos du président de la région Haut de France Xavier Bertrand et de son adjoint aux transports Franck Dhersin vis-à-vis de la SNCF quand on sait qu'ils ont largement participé à la destruction de l'entreprise historique de par la politique libérale qu'ils mènent depuis plusieurs années.

Les élus de droite ne cachent plus leur volonté de confier les lignes ferroviaires au privé et tentent de camoufler le caractère purement idéologique de leur démarche derrière des critiques sur la qualité de travail des cheminots

Mais nous y reviendrons.

Le processus est donc lancé depuis le début du mois d'aout et verra son aboutissement au SA2024, soit en décembre 2023.

D'ici là, beaucoup d'eau et d'encre auront couler sous les ponts, ou plutôt sur les rails...

En effet, quelques élections auront eu lieu et beaucoup de promesses les auront égrenés, promesses utopiques, populistes, réalistes, tout y passera, nous y sommes habitués.

Concernant le ferroviaire, force est de constater qu'il s'agit presque d'un acharnement à le démanteler depuis de nombreuses années.

Sans remonter trop loin et en quelques dates,

1995, suite à l'Endettement de la SNCF pour la construction des Lignes à Grande Vitesse (LGV) et leur non financement par l'Etat, il envisage l'abandon de plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'aménagement du territoire. la réponse fut au niveau, certains hommes politiques s'en souviennent encore.

Arrive ensuite **1997** et l'Eclatement du système ferroviaire en 2 entités distinctes (SNCF et RFF) avec pour argument de régler le problème de la dette partiellement transférée à RFF. Mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport régional de voyageurs (TER) suite au conflit social de 1995.

en **2000** : Signature des conventions TER ambitieuses qui développent l'offre de transport ferroviaire.

Dans le même temps, voilà qu'arrive la gestion par activités et les prémices du chacun dans son coin.

2006 verra la libéralisation du FRET ferroviaire portée par les fossoyeurs libéraux.

On en mesure hélas le résultat catastrophique, et force est de constater que les erreurs n'ont pas servi de leçon au tenant de la concurrence soit disant libre et non faussée.

Vient alors 2014 : Endettement persistant de SNCF et RFF.

Dysfonctionnements répétés générés par les conflits entre ces 2 EPIC.

Cela ne fonctionnait pas avec deux entités, qu'a cela ne tienne, la Réforme ferroviaire verra l'éclatement en 3 entités (SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) sans régler le sujet de l'endettement.

Puis **2018** : Une nouvelle réforme se prépare.

Nouvel éclatement encore plus important. Ouverture à la concurrence du trafic voyageurs. Multiplication d'entreprises ferroviaires privées sur le réseau national. L'Etat propose l'abandon de plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'aménagement du territoire et plusieurs dessertes de villes moyennes par le TGV.

Vous le voyez, ces personnes qui traînaient dans les ministères à ces époques sont les mêmes qui désirent offrir aujourd'hui le réseaux aux diverses entreprises privés.

il faut reconnaître chez eux une certaine constance.

Mais pourquoi en sommes nous arrivé là?

Il faut bien le reconnaître, ces élus de la nation ont été bien aidés par la politique d'entreprise menée depuis de nombreuses années. Politique consistant à démanteler minutieusement l'entreprise en la morcelant par activité et la préparant en quelques sorte à la vente à la découpe.

Ce travail de sape effectué, cette désintégration de l'entreprise désoriente les cheminots et enlève les synergies essentielle au service ferroviaire, si bien que désormais, chacun voit midi à sa porte.

la CGT l'a démontré depuis de nombreuses années, **nous pouvons faire autrement que pulvériser notre entreprise publique.**

« **Ensemble pour le fer** » explique et démontre que d'autres choix sont possibles pour satisfaire un service public ferroviaire de qualité au niveau des attentes de la nation, mais encore fallait il le vouloir.

Au lieu de cela, ce fut la course en avant pour un démantèlement en bon et du forme!

La CGT prendra ses responsabilités, comme toujours, pour démontrer que d'autres choix sont possible.

La particularité du mode ferroviaire nécessite une coordination optimum pour assurer la sécurité et la qualité du service car chaque train peut avoir un impact sur les autres. Or, la multiplication des acteurs va complexifier cette tâche, donc dégradera le service et coutera certainement plus cher à l'AO.

Les collectivités devront alors accroître leur financement, notamment par l'impôt.

Les usagers verront les prix augmenter.

Il y aura une pression pour abandonner certaines dessertes sous prétexte de « rationalisation ».

C'est le contraire de la politique qu'il faudrait mener.

Concernant les cheminots, ils ne se feront pas que piquer les fesses !!!

D'ailleurs à la lecture des documents reçus, **l'ensemble des cheminots, quelques soit leur activité, métier, CSE seront potentiellement concernés.**

Et oui, que l'on soit a réseau ou a mobilité ou ailleurs, l'avenir n'est pas un long fleuve tranquille !!!

L'exemple de FRET SNCF devrait vous faire frémir, mais il n'en est rien.

Après l'ouverture à la concurrence, FRET SNCF n'a jamais fait que dépérir et aujourd'hui des centaines d'emplois y sont encore menacés.

Plan de relance après plan de relance, le gouffre s'agrandit.

Sans évoquer la part modal qui s'est effondré, toutes entreprises confondues.

C'est donc cela que vous souhaitez à l'édifice du transport de voyageur ?

Et que dire de l'aspect humain de ce dossier, quand on voit que les cheminots pour vous ne sont que des chiffres à transférer.

Devons nous vous rappeler que derrière chaque transfert que vous envisager se cache la vie d'homme et de femme qui ont été tant dévoués à la réussite de leur entreprise, qui ont tant travaillé pour produire le ferroviaire d'hier et d'aujourd'hui, qui se sont vus sacrifiés des centaines d'emplois, à qui on a demandé depuis des années des sacrifices énormes, sacrifices qu'ils ont fait pour que l'entreprise n'en vienne jamais à ce qu'elle s'apprête à faire : **les sacrifier !!!**

Prenons maintenant l'exemple récent de la région grand est.

Un document d'information a été diffusé par la Direction SNCF concernant l'impact pour les Cheminots de la mise en concession de la ligne Nancy-Contrexéville.

il est fort à parier que vous en ferez de même rapidement.

En fin de processus, le licenciement (y compris pour les statutaires) est largement présent. Il y a clairement une volonté d'en faire un élément "normal" des procédures de mise en concurrence.

Si, depuis la publication des décrets d'application de la réforme de 2018, plusieurs Régions ont lancé un processus de mise en concurrence (Grand-Est, PACA, Hauts-de-France, Centre Val-de-Loire...).

Pour faciliter le dépeçage du Service Public, le législateur (très largement inspiré par la Direction SNCF) a prévu un transfert obligatoire des Cheminots au nouveau concessionnaire.

En cas de refus, le licenciement est prononcé.

Pour Nancy-Contrexéville, 39 postes devraient être transférés et l'échéance serait 2024. Mais cette situation pose plusieurs problématiques sur lesquelles il est indispensable que les Cheminots se fassent entendre ?

La CGT les y aidera !

Cet effet délétère de la réforme du système ferroviaire français, que La CGT a combattu avec d'autres, démontre bien la malhonnêteté des promoteurs du libéralisme.

Non, la concurrence n'est pas « libre et non-faussée ». Ici elle est totalement artificielle.

La réouverture rapide de vraies négociations d'une Convention Collective Nationale (CCN) du ferroviaire de haut niveau, comme le gouvernement s'y était engagé, se fait d'autant plus nécessaire.

La CGT va organiser le dialogue avec les usagers pour mettre en lumière cette situation.

La concurrence n'est pas la solution, c'est un problème supplémentaire.

La solution c'est le retour à un grand Service Public du transport ferroviaire opéré par une SNCF publique, unifiée et dotée de moyens adaptés.

Comme d'habitude, la CGT sera présente sur tous les fronts : la défense des Cheminots menacés de transfert ou de licenciement, la dénonciation de l'opération de privatisation menée par le Conseil Régional hdf et d'autres, et la critique de l'organisation du système ferroviaire imposé par le Gouvernement.