



INTERVENTION de Jean-Christophe GOSSART DEVANT LE CONSEIL REGIONAL BFC le 27/01/2022 Rassemblement contre l'ouverture à la concurrence

J'interviens au nom de l'intersyndicale CGT / UNSA / SUD-RAIL

Chers citoyens, chers usagers, chers collègues, chers camarades, chers amis,

Merci d'avoir répondu présents à l'appel de l'intersyndicale CGT / UNSA / SUD-RAIL en vous mobilisant nombreux pour dénoncer la casse du service public ferroviaire régional SNCF, la mise en concurrence des cheminots, l'ouverture à la concurrence.

Nous sommes déterminés à lutter contre la logique de concurrence dans le ferroviaire et pour développer le service public SNCF, de marchandises et de voyageurs.

Alors que la crise sociale s'amplifie et les inégalités se creusent, certains poussent les feux de la destruction de la richesse de celles et ceux qui ont peu, voire rien, à savoir les services publics !

Alors même que sur fond de crise, des dizaines de milliards d'euros d'aides supplémentaires ont été versées aux entreprises, sans contraintes sociales, fiscales et écologiques.

La crise se révèle être un paradis pour les actionnaires !

Les outils publics que sont les grandes entreprises nationales comme la SNCF doivent servir le tissu économique sur nos et notre territoire, et ainsi développer l'emploi et répondre aux besoins de l'intérêt général.

La politique actuelle nous renvoie plus de cent ans en arrière, au temps des compagnies privées. Voilà ce que disait un sénateur concernant les compagnies ferroviaires privées à l'époque, je cite : « La situation générale des compagnies de chemin de fer, en particulier les retards excessifs des trains et l'insuffisance du matériel qui lèsent les usagers ainsi que les intérêts du commerce et l'industrie réclament une action énergique du Gouvernement », c'était en 1906, alors que les compagnies privées fleurissaient et visaient exclusivement la rentabilité financière.

Pour ce faire, les conditions de vie et de travail des salariés de l'époque, la masse salariale en général, étaient déjà la variable d'ajustement pour atteindre leurs objectifs financiers. C'est cette situation qui a conduit le Gouvernement, en 1937, à décider de la nationalisation du chemin de fer avec la création de la SNCF. Seule une entreprise publique était à même de répondre aux besoins de transport des populations. Ce qui était vrai à cette époque, l'est toujours aujourd'hui !

À l'inverse, face aux « dysfonctionnements actuels », on attend toujours « l'action énergique de l'État », mais on nous propose de revenir à de multiples compagnies !

La bataille que nous menons depuis le début des années 90 contre la directive européenne 91/440, qui a posé la logique de concurrence dans notre secteur doit s'amplifier et ce dans la durée pour mettre en échec la concurrence !

La concurrence, on connaît dans le secteur de l'énergie, des activités postales et des télécommunications et bien d'autres secteurs d'activité encore. Les mêmes recettes partout, éclatement des entreprises, suppression d'emplois, gel des salaires, polyvalence des métiers, sacrifices permanents demandés aux salariés pour rester compétitifs...

L'ouverture des marchés à la concurrence, la privatisation de GDF et l'ouverture du capital d'EDF devaient, selon leurs défenseurs, faire baisser les tarifs. Les consommateurs constatent année après année le contraire de ces promesses. En 10 ans, le gaz a augmenté de près de 80 % et l'électricité de 50 %, sans inclure les dernières augmentations depuis l'automne 2021.

Il est d'ailleurs paradoxal que certains candidats à la présidentielle demandent la renationalisation d'EDF et nous ne pouvons qu'être d'accord avec eux et que dans le même temps régionalement ici même des conseillers régionaux de la même formation politique s'apprêtent à voter pour la casse du service public ferroviaire SNCF. Mais peut-être qui sait, changeront-ils d'avis par notre mobilisation ?

La concurrence, on connaît aussi dans le transport ferré de marchandises.

En vingt ans (1999-2019), la part modale de transport de marchandises par le rail est passée de 16,6 % à 9 %. Le volume total des marchandises transportées a progressé de 10 %, mais celui acheminé par fer s'est effondré, passant de 54,5 GTK en 1999 à 32,6 GTK en 2019.

À cette date, sur les 27 entreprises circulant en France, 6 d'entre elles concentraient 92 % du marché, dont 70 % pour 3 d'entre elles, détenues par le Groupe SNCF.

Dans le même temps, les 6 plus gros opérateurs étaient tous en difficultés financières. Eurocargorail, filiale de la Deutsche Bahn a supprimé 300 emplois récemment.

Ces choix politiques ont conduit à la fermeture de sites ferroviaires comme le triage à la gravité de Gevrey et à une augmentation très significative du nombre de camions empruntant le réseau routier et autoroutier de la région BFC aux dépens notamment des enjeux de transition écologique et de sécurité routière, aux dépens donc des citoyens.

Cette situation globale du fret ferroviaire, résultat de la faveur donnée à la route, démontre que la stratégie de libéralisation de ce secteur est une impasse à l'heure où l'ouverture à la concurrence dans le voyageur émerge !

A Marseille notamment, l'argent public coule à flots ! Un contrat dans le cadre de la libéralisation du Ter Conseil Régional PACA/ TRANSDEV rapportera à ce dernier 50 millions d'euros pendant 10 ans, un

atelier neuf de 270 millions d'euros, une première subvention de 10 millions d'euros avant même qu'un train ne circule ... ! Est-ce-cela, « la concurrence libre et non faussée » pour démontrer que le privé peut faire mieux que le service public avec de l'argent public !

J'en viens à ce qui se passe sur la Bourgogne-Franche-Comté

A l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui figure un rapport pour que le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté se mette en ordre de bataille techniquement, budgétairement mais surtout politiquement afin de rendre effective l'ouverture totale à la concurrence dans le ferroviaire au TER sur BFC en 2026, l'actuelle convention se terminant en décembre 2025.

Voilà ce qui se trame :

Organisation : un découpage de l'ensemble des lignes de BFC pourrait se transformer en 4 à 8 lots soumis à appel d'offres.

Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort, régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire.

Comment en cas de situation perturbée avec une désimbrication de la production serait-il possible de mutualiser personnels et matériels ? Chaque lot devrait avoir sa réserve de moyens (humains et matériel) entraînant un surcoût évidemment ou pire, des renoncements au moindre aléa.

Quelle correspondance entre un TER d'un opérateur différent de la SNCF avec un TGV ou un TET, ou entre opérateurs TER différents ?

Vente : la billetterie serait déléguée à un opérateur de service. Quid des vendeurs SNCF, de leur professionnalisme, quid des guichets dans nos territoires y compris ruraux ?

Matériel : L'entretien du matériel serait confié à l'adjudicataire du marché pour l'exploitation des lignes. Par qui, comment, à quel coût, et dans quels ateliers serait entretenu le Matériel ferroviaire ? Chaque exploitant souhaitant œuvrer en autonomie devra-t-il posséder son propre atelier ? Qui les financerait ? Que deviendraient ateliers et personnels SNCF ?

Réseau : la multiplicité des opérateurs engendrerait des difficultés de cohérence des sillons, de gestion opérationnelle des circulations (quelle priorité ?) et pourrait impacter les planches-travaux. Et qu'on ne promette pas la multiplication des trains en heure de pointe, les principales gares étant déjà à saturation aujourd'hui elles n'offriront aucune capacité supplémentaire demain !

Nous prenons acte de la décision du Conseil régional de ne pas exploiter directement les gares régionales, de ne pas devenir gestionnaire de l'infrastructure. En gros de ne pas ajouter du bazar au bazar. Pour le reste, en procédant de la sorte, la présidente de la région BFC participe à la « balkanisation » du réseau national et rentre dans une logique mortifère qui exclut les complémentarités, les synergies, les mutualisations et qui exclut de nombreux usagers. Elle s'éloigne donc d'une politique cohérente, coordonnée en matière de transport, pourtant indispensable pour réussir une véritable transition énergétique au centre de laquelle doit se trouver le rail public, à la condition que l'État engage un grand plan de financement pour moderniser le réseau et développer les activités de service public, répondant ainsi aux besoins croissants en matière de transport ferroviaire de qualité !

Il est grand temps de sortir du dogmatisme libéral qui a déjà causé tant de dégâts dans nombre de pays. Pour preuve, la faillite de ABELLIO, filiale des chemins de fer Néerlandais, qui laisse en Allemagne 350 salariés sur le carreau, la renationalisation au Royaume-Uni de concessions voyageurs confiées au privé après avoir fait revenir dans le giron public la gestion des infrastructures ferroviaires !

On peut ajouter dans ce registre des échecs de l'ouverture à la concurrence, le fiasco des « cars Macron », le scandale de l'ouverture à la concurrence du FRET SNCF en 2006, l'échec de la mise en concurrence par l'État des lignes ferroviaires Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon.

Outre qu'il faudra faire payer les surcoûts aux citoyens/usagers/contribuables, les élus qui voteront pour le lancement du processus d'ouverture à la concurrence entendent faire payer aussi la facture aux cheminots comme il l'ont toujours fait vis-à-vis de la SNCF, en lui imposant la réduction des coûts, entraînant, de fait, une moindre qualité de service malgré la disponibilité, l'expertise, le professionnalisme des cheminots !

Nous continuerons à nous opposer à l'ouverture à la concurrence des activités de service public ! Celle-ci, prélude aux futures privatisations, s'est toujours globalement traduite par des régressions sociales, l'augmentation des tarifs, des surcoûts pour la collectivité ! L'argent public doit servir à répondre à l'intérêt général, à répondre aux besoins sociaux du plus grand nombre et non à des intérêts particuliers, et non à rémunérer des actionnaires !

Le transport ferroviaire français est reconnu dans le monde entier pour être un moyen de transport rapide, fiable, sûr, confortable et peu cher. En termes de fréquentation, il se place en tête des parts modales dans le transport de voyageurs européen.

Le train public est efficace. Concernant le transport de proximité, la décentralisation a permis aux régions d'investir dans le développement de l'offre (à hauteur de + 20 %). La fréquentation a progressé encore plus fortement (+45,8 % de 2000 à 2013). Les changements d'orientations politiques des régions ont conduit à la baisse des moyens, faisant stagner le transport régional. La concurrence va le faire régresser.

Lorsque les moyens humains, matériels et financiers sont mis à disposition, la SNCF remplit son rôle d'outil public au service des populations. Par contre, au fur et à mesure des réformes qui changent la SNCF, la situation se dégrade. Cela confirme que les cheminots ont raison de les combattre.

CAMARADES, UNE AUTRE VOIE EST POSSIBLE

Des régions telles la Bretagne ou l'Occitanie, Centre-Val de Loire dressent des obstacles pour reporter l'échéance de l'ouverture à la concurrence.

Nous avons été reçus en audience le 18 janvier 2022 par la présidente du Conseil régional accompagnée par son Vice-Président aux Transports. La présidente nous a indiqué en préambule que nous étions sur des positions très divergentes, que les textes juridiques l'obligeaient car le motif d'intérêt général n'existait pas. Drôle de concept du dialogue social de débiter une réunion de cette sorte avant même d'entendre ce que nous avons à dire. Alors même que dans sa 79^e proposition, Marie-Guite Dufay veut instaurer un espace régional du dialogue social sur les questions économiques. Nous espérons que cela ne soit pas du même acabit.

Les experts juridiques payés par le Conseil régional avaient comme objectif de trouver des arguments juridiques, qui ne sont qu'en fait des arguties, pour conforter le Conseil régional dans ses choix politiques. Le juridique n'est qu'un prétexte.

Le Conseil régional BFC, comme tous les autres, n'est pas responsable de la loi Pacte Ferroviaire 2018 (sauf les marcheurs) et n'est donc pas responsable du contexte d'obligation d'Appel d'offres mais, je le souligne à dessein, l'obligation démarre à partir de 12/2023 ce qui nous laisse quasiment 2 ans pour faire autrement.

Les régions politiques ont la possibilité de mettre en œuvre par voie d'avenant ou dans le cadre d'un nouveau contrat, une convention d'une durée maximale de dix ans avant la date du 25 décembre 2023.

Selon nous et sur le fondement de l'Article 19 de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018, les régions politiques qui le souhaitent ont la possibilité de contractualiser directement avec la SNCF jusqu'au 25 décembre 2023. Après cette date, le lancement d'un appel d'offres sera obligatoire. Mais toutes les régions seront libres, à la veille de cette échéance, de signer de gré à gré avec la SNCF une nouvelle convention d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans, repoussant de fait la mise en concurrence à 2033.

« Article 19-III de la loi NPF : – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans ».

Certaines régions politiques dont la Convention actuelle « enjambe » la date du 25 décembre 2023 sont actuellement en cours de négociation d'une nouvelle Convention d'une durée de 10 ans alors qu'elles sont dans une configuration identique à la région BFC (ex : Grand Est, Convention actuelle couvrant la période 2017/2024, négocie actuellement un nouveau contrat pour la période 2022/2031).

Les régions pionnières sur le sujet en France se retrouvent aujourd'hui dans l'incapacité de tenir les calendriers prévus et s'orientent pour certaines vers une renégociation avec l'opérateur avant l'échéance ou sur une ouverture séquencée dans le cadre de conventions longues avec la SNCF. En effet, le passage d'un opérateur en situation de monopole et intégré complexifie grandement les interfaces et génère de nombreuses problématiques telles que la commande de capacité, la gestion opérationnelle des circulations, les conditions d'accès à l'infrastructure, l'accès aux installations de service, l'accès au matériel roulant, l'utilisation des gares de voyageurs, l'accès aux centres de maintenance ; l'accès aux voies de service pour le garage, la formation et la manœuvre des trains...

Enfin, un calendrier prévoyant une mise en œuvre globale et rapide de l'ouverture à la concurrence associé à un trop grand morcèlement de l'offre sont potentiellement préjudiciables à son homogénéité, à son efficacité et à ses coûts. Plusieurs des régions engagées aujourd'hui dans le processus d'ouverture à la concurrence ont clairement sous-estimé cette complexité induite et ont été obligées de décaler le calendrier qu'elles avaient initialement prévu. Les régions Grand Est et Hauts de France sont dans ce cas de figure.

Si la région BFC faisait le choix d'ouvrir la totalité de sa convention TER dans le cadre de la démarche « Rail 2026 », elle serait alors la seule région en France à ouvrir de manière globale l'intégralité de ses marchés TER. Elle serait également la région qui générerait les plus forts impacts sociaux avec une alternative limitée pour l'ensemble des salariés concernés : transfert vers une filiale de SNCF ou

transfert vers le nouvel attributaire privé ou ... la porte en cas de refus de changer d'entreprise, et avec bien sûr dans tous les cas une réduction de droits. C'est ce que l'on appelle le dumping social ! Les opérateurs privés bénéficieraient en passant et ce gratuitement sans avoir déboursé un euro de la formation, des gestes métiers, de l'expérience, du savoir-faire de cheminots SNCF.

Le dumping social serait applicable aux cheminots SNCF mais également aux cheminots de toute entreprise ferroviaire, aux salariés sous-traitants et risquerait de servir de mauvais exemple pour l'ensemble des salariés car le Patronat n'a de cesse de tirer les salaires socialisés, les conditions de travail, l'emploi vers le bas. C'est dans leur ADN, pas dans le nôtre. Quel est l'ADN des conseillers régionaux qui vont voter tout à l'heure ? A suivre

Et pourtant le TER BFC est l'un des plus performants de France

- Augmentation de fréquentation TER et de ses recettes avec une hausse significative de ces dernières de l'ordre de +20 % par rapport à 2018 (hors crise Covid),
- En 2020, en dépit du contexte sanitaire, une régularité de 93,3 % a été atteinte,
- En 2021 une régularité à 93,7 % malgré un automne difficile avec beaucoup d'aléas externes,
- BFC en deuxième position en ce qui concerne le moins grand nombre de trains supprimés en 2021,
- L'effectif régional TER BFC a diminué de 17 % entre 2018 et 2020

La SNCF a donc été au rendez-vous y compris dans une période pandémique depuis 2020.

Les cheminots SNCF ont donc contribué fortement à ces résultats par leur professionnalisme mais ont malheureusement été touché de plein fouet par les conséquences de la productivité.

L'ensemble des éléments précités conduit à notre sens à se positionner à l'inverse du projet « Rail 2026 » en reculant au maximum les échéances et en se saisissant des dispositions prévues par la loi NPF autorisant les régions à signer de gré à gré avec la SNCF une nouvelle convention d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans, repoussant de fait la mise en concurrence à 2033.

C'est ce que nous exigeons, tous ensemble ici rassemblés. Cela est possible légalement mais surtout nécessaire socialement et socialement.

Dans ce contexte global de concurrence, nous n'avons pas baissé la garde.

Le 21 octobre 2021, après 3 ans de lutte, le train des Primeurs a été remis en circulation au départ de Perpignan et à destination de Rungis. Une lutte gagnante qui démontre que rien n'est joué d'avance !

Avant cela, nous nous sommes battus contre la suppression des trains de nuit. Deux d'entre eux ont été relancés, dont le Paris/Nice. La direction SNCF qui avait alimenté le rapport de l'État concluant que ces trains n'avaient pas d'avenir, nous dit aujourd'hui qu'ils sont une véritable réussite commerciale !

Rappelons notre lutte de 2018 qui a vu son apothéose ici même le 24/04/18 où nous étions également 400, 400 comme aujourd'hui mais dans le contexte Covid. Nous avons gagné le retrait de l'article 19 de la Convention qui prévoyait l'ouverture dès 2023 de la ligne Dijon Besançon et le transfert possible

des agents de maintenance du matériel roulant et des centres de maintenance. C'est toujours 3 ans de gagnés pour les usagers, les cheminots et les finances des citoyens bourguignons et francs-comtois.

La période de campagne des élections présidentielles mais aussi des élections législatives car les candidats des organisations politiques auront à nous rendre des comptes des votes de leurs collègues du conseil régional va constituer, comme à chaque fois, un moment intense en matière de bataille des idées.

Aujourd'hui nous disons au conseil régional BFC à tous les conseils régionaux, à l'État, à la direction SNCF et à tous ceux qui voudraient engraisser leurs actionnaires sur de l'argent public : cette action n'est qu'un début !

Nous ne vous laisserons pas faire du dumping social le carburant de la concurrence et de vos profits !

Vive le service public Ferroviaire avec la Société

Nationale Des Chemins de Fers Français !

Je vous remercie.