Intervention pour la CGT de Jean-Christophe GOSSART DEVANT LE CONSEIL REGIONAL BFC le 29/06/2023 Rassemblement contre l'ouverture à la concurrence

Dijon, le 29 juin 2023

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

Merci, encore une fois, d'avoir répondu présent à l'appel de la CGT et des trois autres organisations syndicales représentatives en participant à ce rassemblement.

Pour commencer, un mot sur le FRET.

Depuis le 18 janvier dernier et la parution d'un communiqué de la Commission européenne annonçant l'ouverture d'une procédure à l'encontre de l'État français sur des aides financières non conformes avec les règles libérales de la concurrence, les réunions avec la direction se sont multipliées et les masques tombent les uns après les autres.

NON, la Commission européenne ne demande pas à l'État et à la SNCF d'engager une discontinuité de l'entreprise Fret SNCF !

NON, les cheminots transférés dans les nouvelles filiales créées par l'entreprise ne conserveront pas les accords d'entreprises sur les conditions de travail, les salaires, la cessation progressive d'activité, le temps partiel, les facilités de circulation, etc.

NON, le transfert des cheminots du Matériel (Technifret) dans une filiale de droit privé n'est pas une demande de la Commission européenne !

Tous les accords existants aujourd'hui devront être renégociés à l'instar des transferts de cheminots dans le cadre de l'ouverture à la concurrence TER ou dans le projet du GIE. L'objectif assumé, c'est polyvalence, productivité et dumping social.

La direction SNCF et le Gouvernement s'agenouillent devant les libéraux, pas la CGT des Cheminots !

La fédération CGT des cheminots donnera des suites aux initiatives qui se déroulent actuellement sur l'ensemble du territoire.

Les camarades CGT de Perrigny récemment, avec le secteur CGT, ont rencontré la députée KHATTABI et avec la fédération CGT des cheminots un député européen à Bruxelles pour porter nos arguments.

Poursuivons le combat partout dans nos chantiers.

Alors camarades, ils veulent détruire notre entreprise publique, engageons la riposte !

En matière de concurrence ferroviaire Voyageurs, les exemples étrangers sont nombreux, à commencer par le Royaume-Uni, pionnier de la destruction du service public ferroviaire, entrainant de nombreux accidents tragiques, au point que le gestionnaire du réseau, Railtrack (coté en Bourse) fut dissous et la gestion des infrastructures est revenue dans le giron public. Si nous devions nous persuader que la concurrence est un échec, même des gouvernements conservateurs sont partiellement revenus en arrière.

Le Danemark, la Norvège, la Suède, le Pays-de-Galles, l'Écosse, la Belgique, l'Allemagne, pour des raisons diverses et constatant le coût exponentiel de la concurrence et la désorganisation du système ferroviaire qu'elle entraîne, ont décidé de reprendre en gestion publique des activités, notamment le transport régional, préalablement confiées à des opérateurs privés.

Très récemment, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont appuyés sur l'article 5 du règlement européen OSP (obligations de service public) pour confier le service de transport ferroviaire de voyageurs à leur opérateur public historique.

Cet article 5 permet d'attribuer directement un contrat quand une autorité organisatrice de transport considère que les enjeux de sécurité, de service rendu aux usagers et de respect de l'offre de transport sont réalisables seulement par l'opérateur national public : c'est l'attribution directe sans appel d'offres !

Il s'agit bien d'un choix politique des États.

Pour se préparer à cette concurrence, les directions d'établissements ont entamé un plan massif de productivité avec un recours récurrent à l'externalisation, la sous-traitance, les contrats à durée déterminée et l'intérim. La direction de la SNCF a décidé unilatéralement de mettre en place des filiales dédiées pour assurer la production des lots que la SNCF gagnerait dans le cadre des appels d'offres. Les mêmes recettes qu'au fret nous sont servies pour le voyageur.

L'analyse du subventionnement de certaines régions, de l'offre des lots concernés par la libéralisation, fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable, qui financera donc cette frénésie libérale.

Le pourcentage du coût de l'ouverture à la concurrence du train public s'élèvera de :

- 21 % pour la région Hauts-de-France ;
- 40 % pour PACA ;
- 63 % pour la région Grand Est.

En effet, certaines régions prévoient une régénération de l'infrastructure, à réaliser soit par le candidat retenu, soit avant le démarrage du contrat sur fonds publics

C'est le cas de la ligne Nevers-Dijon, notamment, fermée pendant 8 mois, excusez du peu et de Paray/Gilly-sur-Loire.

Elles s'engagent aussi à la création d'ateliers de maintenance ferroviaire dédiés à l'opérateur retenu, si ce n'est pas la SNCF, à l'achat de rames neuves pour ce nouvel opérateur, le tout sur les fonds du Conseil régional !

Une contribution financière exceptionnelle peut même être octroyée à une entreprise ferroviaire privée si celle-ci n'atteint pas ses propres objectifs de marge bénéficiaire.

Dans l'esprit des présidents ultra-libéraux de ces régions, il faut attirer la concurrence quoi qu'il en coûte.

Mais les autres qui ne sont pas, a priori, ultra-libéraux ne sont pas en reste et c'est d'ailleurs pour cela que nous sommes réunis aujourd'hui.

Dans l'audience du 27 juin 2023, Madame la Présidente du Conseil Régional, Marie-Guite DUFAY, disait en introduction et en conclusion ceci :

« Nous sommes sur des chemins divergents, nous avons fait un choix politique mûrement réfléchi avec un décalage dans le temps pour motif impérieux dans un cadre législatif qui s'impose à nous ! »

Si elle cherche à se recaser, elle pourrait tenir un poste de DRH ou de Directrice d'Etablissement car le dialogue social est au ras des pâquerettes.

Sur le retard, elle ne manque pas d'air :

Le Conseil Régional rejette la faute sur la SNCF.

Or, la CGT et d'autres organisations syndicales ainsi que la SNCF avaient alerté sur les délais nécessaires pour réaliser la livraison du nouvel atelier de maintenance Régiolis et sur les opérations à « mi-vie » sur les automoteurs de grande capacité (AGC).

Quand la demande de l'Autorité Organisatrice qu'est le Conseil Régional arrive en retard, ça n'est pas la faute de la SNCF ! »

Sur le motif impérieux : Ainsi, ironie du sort, c'est du fait de la libéralisation du marché de l'énergie et donc de l'envol des prix que le motif impérieux est décrété.

Qui a dit que la concurrence dans le marché de l'énergie est une bonne chose, pas nous en tout cas ?

Sur le cadre législatif : puisqu'on refait une convention avant décembre 2023, rien n'oblige à ouvrir à la concurrence et le Conseil Régional peut donc signer avec la SNCF une convention 100 % SNCF, sans aucune ouverture à la concurrence.

Mais sur BFC, soyez et soyons convaincus que la lutte paie.

Rappelons-nous que début 2018, le Conseil Régional annonçait l'ouverture à la concurrence à l'horizon 2021-2022, 1ière région voulant la tester.

La CGT avait d'ailleurs, dès le 05 juillet 2017, présenté un projet alternatif rejetant cette ouverture.

Mais nous étions plusieurs centaines le 24 avril 2018 à l'appel des quatre OS, ici-même et nous avions repoussé cette concurrence, même partielle, en 2023, projet repoussé depuis par la pression que nous leur mettons, tous ensemble.

Et après le vote PS-EELV-LREM de l'ouverture à la concurrence totale sur le TER BFC, le 27 janvier 2022, malgré notre pression, ils ont reculé en n'ouvrant que partiellement sur la Bourgogne Ouest-Nivernais en décembre 2026.

Alors, oui, soyons en convaincus, tous ces reculs sont le fruit de nos luttes, camarades.

Mais la majorité PS-EELV bien aidé par LREM, n'a toujours pas compris que la concurrence est néfaste, qu'il est possible de signer une convention de 10 ans avant décembre 2025 sans aucune ouverture à la concurrence. C'est ce que nous lui avons signifié.

Ont-ils été élus, alors que ça n'était pas dans leur programme, pour ouvrir à la concurrence l'étoile nivernaise et les offres périurbaines Dijon-Chalon-Mâcon ? Assurément NON ! mais ils osent quand même.

La baisse annoncée de la convention de 30 millions par an est un leurre économique. Elle induira de la pression sur les effectifs, sur les guichets et donc de la dégradation de la qualité du service public dû et rendu aux usagers.

Le Conseil Régional nous dit que c'est la concurrence qui fait baisser le coût en mettant la pression sur la SNCF.

Que nenni ! Car ces économies, sur le dos des cheminots et des usagers, ne sont ni plus ni moins que la poursuite stricto-sensu de la trajectoire financière de ces dix dernières années.

Le transfert automatique des cheminots dans le cadre de la mise en concurrence a été précisé par décret en 2019.

Nous agirons, dans les semaines et mois qui viennent, par tous les moyens en notre possession pour assurer des droits, des conditions sociales, de vie et de travail de haut niveau pour tous les cheminots.

Nous serons au côté de l'ensemble de nos collègues pour mener les batailles afin de préserver et développer des garanties sociales. Nous agirons comme nous avons agi depuis le 19 janvier 2023.

Personnellement, j'ai compté 28 manifestations et rassemblements entre le 19 janvier et aujourd'hui, sur 23 semaines, plus d'une par semaine. Les 14 manifestations Interpro, les rassemblements devant les députés et des ministres en déplacement, la journée de lutte pour le droit des femmes, le 08 mars ! Des rassemblements dans vos territoires mais aussi localement à la SNCF, le 1er février 2023 à Dijon avec nos camarades Equipement CGT de Saône-ety-Loire, contre « Maintenir Demain » et les suppressions d'équipes et le 05 avril 2023, à Dijon, pour soutenir et défendre nos camarades et collègues TER BFC non promus avec pour ces deux rassemblements des résultats probants à la clé ! Mais aussi des rassemblements ou manifestations depuis fin mai 2023, sur le GIE, sur le Fret, contre l'ouverture à la concurrence à Saint-Denis, Saint-Ouen, Paris, Lille ou à Dijon, aujourd'hui, à Lyon demain, etc. etc.

Eh oui, on est là !

Alors pour cette ténacité, ces luttes, je vous tire mon chapeau ou plutôt ma casquette.

Vous pouvez, nous pouvons nous applaudir, et être fier de ce que nous faisons !

Alors quelle que soit l'issue du vote, nous pouvons encore faire capoter cette ouverture à la concurrence sur l'étoile nivernaise ou sur d'autres lots.

Soyons convaincus que d'autres choix sont possibles, à l'instar des régions Bretagne ou Occitanie, qui viennent de signer des conventions 100 % SNCF pour 10 ans.

La concurrence et la sous-traitance à tout va, notamment à l'équipement, ne sont pas une solution aux problèmes du train, mais un problème majeur. Elle n'est pas inéluctable : la montée en puissance inévitable des enjeux écologiques et nos luttes pluralistes et convergentes peuvent imposer, au contraire, le renouveau du service public ferroviaire, seul moyen de répondre à l'intérêt général de façon satisfaisante, en réussissant une véritable transition écologique et énergétique.

Restons unis, déterminés, quels que soient le métier, la SA, le collège, l'entreprise, pour gagner de bonnes conditions sociales, de vie et de travail, pour développer notre outil public, la SNCF !

Alors vive les cheminots et que vive le service public ferroviaire de marchandises et de voyageurs !