



# Secteur Fédéral Cheminots de Limoges

Passerelle Montplaisir

Tél : 05-55-37-02-49

Email : [secteur.fede.cheminotcgtls@orange.fr](mailto:secteur.fede.cheminotcgtls@orange.fr)

## ***L'ouverture à la concurrence : la libéralisation du marché ferroviaire !***

Depuis de nombreuses années, la CGT milite et lutte pour le maintien et le développement du Service Public ferroviaire, considérant que seule une entreprise unifiée, dans un système non concurrentiel, peut maîtriser et mettre en place un schéma de dessertes, répondant aux besoins de mobilités de tous les citoyens.

### **Les services publics : le patrimoine de ceux qui n'ont rien...**

Sur tout le territoire, l'Etat doit être le garant de l'équité de tous, considérant l'Humain d'où qu'il vienne, d'où qu'il soit !

Afin d'établir une égalité de traitement de tous et de tout, l'Etat doit planifier ces services, dans une vision et une stratégie globale, afin de maîtriser les moyens et les coopérations, sans exclure quiconque.

**Les restructurations et/ou les privatisations, l'externalisation des services les plus rentables, ont provoqué la casse de l'outil de production et du service rendu aux usagers, permettant de mieux justifier aujourd'hui le retrait de l'intervention publique, au détriment du privé, qui, sous pression des ouvertures à la concurrence, sembleraient plus prompts à offrir de meilleurs services !**



### **Le FRET SNCF, laboratoire de l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire**

Le transport de marchandises par le rail a été sacrifié depuis plus de 20 ans, aux profits du transport routier. Les entreprises ferroviaires privées se sont bien positionnées sur les marchés, sans réellement tirer les profits colossaux annoncés. **Le trafic s'est effondré**, et aujourd'hui l'Etat, à l'instar du Perpignan - Rungis, est prêt à mettre de gros moyens financiers et du matériel sur la table, pour garantir la rémunération de l'exploitant. La libéralisation du rail, un vrai échec...



A l'heure où le modèle du TGV en Open Access s'effondre, mis en exergue par la crise sanitaire, nous pouvons constater que, seules, **les conventions permettent les engagements et la qualité de l'offre de service public**. A contrario, l'argent public finance l'activité du privé, qui, afin d'optimiser les bénéfices, « joue » avec les conditions salariales et crée les conditions du dumping social.

Nous avons, encore une fois, eu raison trop tôt ! La description que nous avons faite des conséquences de l'ouverture à la concurrence était juste. **Le dépeçage de l'entreprise historique, le détricotage des conditions sociales et salariales des cheminots, le démantèlement du réseau, ... ont participé à la casse du service public et faciliter l'intégration du privé, pour que les libéraux s'emparent des bénéfices, garantis par l'argent public des collectivités.**

### **Pourquoi accepter ce que nous avons toujours refusé ?**

La SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) RailCoop n'est pas un problème en soi, les projets de dessertes affichés ont permis de mettre en évidence les revendications que nous portons et la nécessité de **créer un maillage cohérent pour répondre à l'objectif qu'est la réponse aux besoins**. Malheureusement, sous couvert de ces principes affichés de solidarité, de socialisme, empreints de vertu, elle ne justifiera que la multiplication de ces prestataires.

« Une entreprise non-concurrente », qui emprunterait les mêmes lignes que nos TET ou TER, qui appliquerait une tarification, non subventionnée, plus attractive que celle proposée par les AOM : comment y croire !



### Quelles sont les règles qui s'appliquent à tous ?

**2 modes d'exploitation sont possibles : l'Open Access ou le conventionnement**, les TER et TET sont sous la planification d'Autorités Organisatrices de Mobilités qui doivent conventionner les services souhaités. Sur l'axe Bordeaux – Lyon, 2 conventions sont en cours d'exploitation entre la SNCF Voyageurs et la Région Auvergne Rhône Alpes ou Nouvelle Aquitaine. De ce fait, la transversale n'est pas exploitable par une autre entreprise ferroviaire. Demain, au travers de l'ouverture à la concurrence, **les AOM pourraient lancer des appels d'offres, avant qu'une liaison soit attribuée à une entreprise. Chaque compagnie ne décide pas seule de faire ses trains !**



### Nationaliser les pertes, privatiser les bénéfices !

L'Etat se désengage de son rôle d'aménageur du territoire. Dans leur stratégie, **le réseau, source de gros investissements, serait financé par les seules ressources publiques, là où elles pourraient être considérées « rentables » par les AOM. Le transport, garantissant les ressources, sans supporter le poids de l'infrastructure, permettra de rémunérer le privé.** Ce modèle nous renvoie vers tout ce que nous avons combattu et dénoncé.

Nous devons reconstruire une entreprise publique unifiée, afin que chaque profit soit réinvesti dans l'entretien et le développement du réseau et du trafic ferroviaire.

**Les liaisons de nos territoires interrégionaux doivent dépendre d'une vraie stratégie d'aménagement du territoire, porté par le gouvernement, ne répondant pas aux lois de rentabilité économique, mais aux besoins de mobilités des biens et des personnes, permettant une réelle cohésion sociale et sociétale.**

### **Multiplication des entreprises ferroviaires / Concurrence des territoires / Inégalités sociales !**

### Quelle stratégie pour relancer le transport par le rail ?

Si, l'objectif de tous est de faire la démonstration de l'utilité du développement du ferroviaire, grâce à la mobilisation des citoyens et des collectivités, **il ne nous reste qu'à mettre les moyens nécessaires afin d'imposer au gouvernement de réinvestir ces compétences.**



Nous pouvons donc partager un objectif commun ; l'Etat doit jouer son rôle de gestionnaire et de stratège de l'exploitation ferroviaire. De nouvelles dessertes doivent être tracées, compte tenu des besoins exprimés par la population et ainsi donner le droit à la mobilité à tous, partout. Une nouvelle convention TET doit être signée avec l'Entreprise historique, afin de fournir le service public que chacun a le droit de bénéficier.

**Alors que le débat des mobilités porte le mode ferroviaire comme une priorité de notre avenir, il faut sortir des effets d'annonce et réengager l'Etat dans ces responsabilités, avec une offre de service public en réponse aux besoins de chacun.**

**Des objectifs communs pour le développement de l'offre ferroviaire :**

**Une entreprise publique unique dans un système unifié !**