



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012
Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

« La concurrence libre et complètement faussée !!! »

Attribution de la desserte TER MARSEILLE-NICE à TRANSDEV !

Un cadeau fait au privé au détriment du Service Public SNCF. Une ARNAQUE économique et idéologique !!

Lors de la réforme de la SNCF de 2018, portant l'éclatement de l'entreprise publique en cinq sociétés anonymes, accentuée par la loi LOM (loi d'orientation des mobilités), tous les libéraux se sont accordés pour soutenir ces stratégies de dépeçage en véhiculant des contre vérités sur les prétendues vertus de celles-ci !! Cela, **pour répondre aux attentes de l'Europe libérale** qui impose un modèle économique de casse des Services publics afin de livrer certaines de leurs activités aux appétits des multinationales en conquête de nouveaux marchés et surtout en vue de nouveaux profits.

Après des échecs successifs et scandaleux, liés à l'ouverture à la concurrence comme pour le Fret ferroviaire, les cars MACRON, l'appel à manifestation d'intérêt pour les trains de nuits en 2016, le fiasco des appels d'offres de Janvier 2019 de deux lignes ferroviaires NANTES-BORDEAUX et NANTES-LYON , **la droite ultra libérale aux commandes de la Région PACA**, sous les applaudissements du Gouvernement, a décidé d'offrir au privé, à la société TRANSDEV, une des lignes la plus fréquentée de France, MARSEILLE-TOULON-NICE ! **Il faut savoir que TRANSDEV va percevoir 10 millions de subventions avant même que le premier train roule (première circulation prévue en 2025). Ce contrat lui rapportera 50 millions d'euros par an pendant 10 ans avec deux années en option. Le matériel roulant sera acheté par l'argent des contribuables de la Région et un atelier de maintenance sera construit, toujours aux frais du contribuable !!** Cela représentera un investissement de 270 millions d'euros dont seulement 4 millions à la charge de TRANSDEV. De plus TRANSDEV percevra 20 euros par km/train, soit 25% de plus que l'entreprise publique. Et cerise sur le gâteau (*au goût amer* !!) le nouvel exploitant se verra transférer le personnel sans dépenser un seul euro pour sa formation et disposera des compétences de cheminots formés par le Service Public. Surprenant de la part de ceux qui sont si soucieux des deniers publics lorsqu'il s'agit de politique sociale ou d'investissements dans les Services publics !!

Faut il rappeler que TRANSDEV est financé principalement par la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), qui est un établissement public financier (66%), et par un actionnaire

privé REITHMAN (34%), groupe Allemand spécialisé dans le traitement des déchets et dans la logistique. En clair, que de l'argent public pour soutenir le développement d'un industriel privé.

Cette privatisation se fait sur la déficience du service public qui faute de moyens financiers et humains, **consécutif au désengagement de l'Etat**, éprouve de grandes difficultés voire n'est plus en capacité d'effectuer les missions qui sont les siennes. **Qui peut penser sérieusement que le privé pourra faire mieux que le Service public quand il est annoncé que le nombre de trains sera doublé, sachant que le réseau arrive à saturation et, que faute d'investissements suffisants, les incidents récurrents persisteront !!** Dire que l'accueil dans les gares sera amélioré relève de la gageure quand les guichets ferment et les services en gare deviennent inexistantes et la présence humaine se raréfie dans les trains et dans les gares. **On peut quand même se poser la question lorsque l'on voit une récente déclaration du Directeur de SNCF Voyageurs, si la SNCF ne fait pas le sale boulot pour mieux servir les intérêts de la concurrence et justifier la poursuite de la casse du Service public ferroviaire !!??**

A l'heure où au Royaume Uni, L'Etat anglais, après avoir renationalisé la gestion de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, est en train de faire revenir dans le giron public les concessions voyageurs attribuées aux groupes privés (*Virgin, Arriva, Kéolis...*), au moment où en Allemagne, **ABELLIO**, filiale des chemins de Fer Néerlandais, titulaire de plusieurs concessions voyageurs, dépose le bilan, laissant 3100 salariés sur le « *ballast* » !!

Le dernier rapport des experts **du GIEC** est alarmant quant à l'avenir du climat et de ses conséquences pour la planète et l'Humanité. Alors que « la maison brûle », les tenants de l'orthodoxie libérale continuent « *quoiqu'il en coûte* » à dépecer le Service public ferroviaire et à transférer vers les Régions, sans les moyens correspondants, des responsabilités de financement et de fonctionnement, et pour partie, l'entretien du réseau !!

A l'inverse, **comme le revendique la CNR**, il faut revenir à une politique publique nationale coordonnée et ambitieuse de développement et de modernisation du réseau, de son électrification, accompagnée d'une politique industrielle pour le développement de nouveaux matériels roulants adaptés aux exigences d'aujourd'hui, de la mise en œuvre d'une tarification sociale qui place le train au cœur d'une vraie réponse environnementale (**simplement 0,5% d'émissions de gaz à effet de serre**) et ce, à la fois pour le transport de personnes et de marchandises.

La CNR en lien avec ses plus de 100 collectifs et comités d'usagers du rail est, contrairement à d'autres entités comme la FNAUT, résolument opposée à l'ouverture des activités de Service public à la concurrence, antichambre de futures privatisations !!

La CNR continuera de porter un projet de développement du Service public ferroviaire, notamment par le retour d'une véritable nationalisation qui associe tous les acteurs dans une gouvernance démocratisée, portant de nouveaux critères de gestion où les personnels et

les usagers auraient de nouveaux droits et pouvoirs. Cela, afin de répondre mieux à l'intérêt général, aux besoins croissants de mobilité, aux enjeux d'une véritable transition écologique.

LA CONCURRENCE, CE N'EST PAS LA SOLUTION, C'EST LE PROBLEME !!

Paris, le 15/09/2021