



## Ouverture à la concurrence en Normandie:

### La direction SNCF, des actes qui contredisent les discours !



Sotteville-lès-Rouen, le 2 février 2022

Lors d'une rencontre avec le directeur de Région et le directeur d'établissement, la CGT a posé la question sur l'éventualité de nouveaux entrants sur le périmètre géographique de la Région TER Paris-Normandie. Ces derniers nous ont affirmé qu'ils feraient tout pour défendre l'entreprise et préserver ce qui reste de service public. En réalité, il s'agit encore là de « communication » pour rassurer le monde cheminot qui vit de plus en plus mal la casse de l'entreprise publique, la politique d'austérité en matière de salaire et la baisse des effectifs dans toutes les activités qui ne permettent plus d'assurer un service correct et dégrade les conditions de travail.

Certes, la région de Normandie, dirigée par M. Morin, notamment à des fins politiciennes dans le cadre des présidentielles, où il fait le choix d'affirmer haut et fort, comme responsable de campagne, son attachement au libéralisme en lien avec la responsabilité qu'il a de pondre un programme économique qui doit supprimer 150 000 emplois dans la fonction publique... Dans ce cadre, on comprend mieux qu'il veut donner des gages à son électorat.

Quant à la Direction de la SNCF, elle fait le jeu politique de ces majorités régionale et gouvernementale, car dans la réalité des faits, elle s'efface devant l'arrivée de nouveaux opérateurs. **La preuve par le test d'équilibre qui a été réalisé par l'ART (Autorité de Régulation des Transports) qui analyse les propositions d'un nouvel entrant appelé Railcoop.**

Railcoop, une soi-disant « Coopérative », qui ne masque pas la volonté de cette entreprise privée de prendre des « parts de marché » à la SNCF, même si elle affirme le contraire, pilotée par des dirigeants issus du domaine de l'entreprise qui ont appliqué avec zèle la marche vers la libéralisation de l'entreprise ferroviaire historique, ainsi que d'un ancien cadre dirigeant de l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire). **Rien que du beau monde !**

Dans leur politique de communication, ces mêmes dirigeants affirment venir en complémentarité et proposer d'autres services que ceux de la SNCF. A voir ! Beaucoup de com. en réalité ! Pour l'instant, les 72 000 « achetées » à la Région Rhône-Alpes-Auvergne ne sont toujours pas renouvelées.

En effet dans ce document officiel, Railcoop propose de créer une desserte entre Nantes et Lille et une autre entre Brest et Massy. **Comme par hasard les sillons proposés se superposent à ceux des trains existants.** Et donc se pose la question de **la « substituabilité »**. Terme inventé pour permettre la substitution et le remplacement des sillons empruntés par la SNCF pour les offrir à la concurrence !

Et pour les tarifs, Railcoop rase gratis ou presque, puisqu'ils proposent un tarif au niveau du covoiturage soit 0,05 centimes d'€ du Km. **Enfin, ce n'est pas un problème pour eux, puisque la Région prendra de 1,5 à 2,5 millions d'€ sur le compte TER pour compenser les pertes.**

**« Et vive la concurrence libre et très faussée ! »**

Du côté SNCF, rien à redire, aucune remarque ni argument pour s'opposer au fait de donner ses sillons à Railcoop. Silence radio ! **Et dans le texte, il est écrit que ce sera une opportunité qui permettra de ne pas remplacer à terme le matériel, ni même les emplois des cheminots qui partiront en retraite.**  
**Merci « patrons » !**

La CGT invite les cheminotes et les cheminots à se mobiliser pour continuer à défendre les valeurs de service public et à participer à toutes les initiatives pour s'opposer à la poursuite de démantèlement de leur entreprise, Bien de la Nation.

**La concurrence n'est pas obligatoire, contrairement à ce qu'on veut nous faire croire. La preuve : plusieurs pays européens utilisent le règlement OSP pour faire marche arrière et revenir à du ferroviaire public (Belgique, Danemark, Norvège, Grande-Bretagne, Suisse, et certains Länder d'Allemagne...)**

Au contraire de ce qui se passe, tout doit nous pousser à exiger son développement par l'augmentation du nombre de trains, voyageurs comme marchandises, en lien avec le besoin de renforcer la présence humaine dans les gares et dans les trains pour offrir un service de qualité.

**Dans le cadre de l'étude de Substituabilité avec le service n° SFLO 2021-017, entre Lille et Nantes, Brest et Massy, l'offre de la société Railcoop est considérée par l'AOT Normandie comme étant en concurrence frontale avec les trains conventionnés suivants :**

**Dans le sens Lille – Nantes,**

- Nomad 848900 sur la liaison Lille – Rouen (écart de 7 minutes entre les 2 circulations)
- Nomad 852341 sur la liaison Lisieux – Caen (écart de 7 minutes) ;
- Nomad 852820 sur la liaison Caen – Rennes (écart de 19 et 22 minutes) ;
- Nomad 852351 sur la liaison Lisieux – Caen (écart de 3 minutes) ;
- Nomad 852741 sur la liaison Caen – Saint-Lô (écart de 11 minutes) ;
- Nomad 853433 sur la liaison Caen – Coutances (écart de 22 minutes).

**Dans le sens Nantes – Lille,**

- Nomad 852620 sur la liaison Coutances – Caen (écart de 6 minutes entre les 2 circulations) ;
- Nomad 3306 sur la liaison Lison – Caen (écart de 9 minutes) ;
- Nomad 852632 sur la liaison Coutances – Caen (écart de 2 minutes) ;
- Nomad 848960 sur la liaison Rouen – Amiens (écart de 15 minutes)
- Nomad 3316 sur la liaison Lison – Caen (écart de 9 minutes).

**Dans le sens Brest – Massy,**

- Nomad 852620 sur la liaison Coutances – Caen (écart de 6 minutes entre les 2 circulations et arrivée simultanée en gare de Caen) ;
- Nomad 3306 sur la liaison Lison – Caen (écart de 9 minutes) ;
- Nomad 852663 sur la liaison Coutances – Caen (écart de 1 minute).

**Dans le sens Massy – Brest,**

- Nomad 3351 sur la liaison Paris – Caen (écart de 15 minutes entre les 2 circulations) ;
- Nomad 3301 sur la liaison Paris – Cherbourg (écart de 12 minutes)
- Nomad 3315 sur la liaison Paris – Cherbourg (écart de 12 minutes).

L'AOT Normandie estime un report calculé sur la base d'une hypothèse d'un report intégral des voyageurs des services conventionnés vers les nouveaux **SFLO (Services ferroviaires de voyageurs Librement Organisés)**, que ce soit pour les trains dits « en concurrence frontale » ou correspondants à une « offre alternative ».

**Ainsi, comme indiqué par l'AOT dans sa réponse aux mesures d'instruction, « il est considéré que chaque SLO se substitue totalement au service Nomad train et engrange ainsi 100 % de ses recettes »**

**Pour la CGT, même si tous ces trains ne seraient pas appelés à disparaître, il est clair que si Railcoop assurait le service qu'elle prétend faire à l'horizon 2023 voire 2024, ce ne serait pas sans incidence sur la charge de travail de tous les Cheminots participant au transport de voyageurs en Normandie, quel que soit leur métier : traction, contrôle, accompagnement, vente, escale, maintenance matériel...**

**AGISSONS, ENSEMBLE, avec les Usagers et Chargeurs, pour REGAGNER le SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE que la Nation doit à ses Citoyens, au travers d'une entreprise publique unique et unifiée !**