



CGT Cheminots de Toul et environs

« Ceux qui luttent ne sont pas sûrs de

gagner mais ceux qui ne luttent pas ont déjà perdu... »

Communiqué de presse du lundi 27 mai 2024

LIGNE 14 ATTRIBUTION NGE - TRANSDEV :

Les médias et les élus du Conseil Régional ont annoncé ce vendredi 24 mai l'attribution de la ligne TER Nancy - Contrexéville aux sociétés privées **NGE et Transdev**.

La région politique Grand Est l'annonçait déjà depuis un certain temps mais l'officialiser 15 jours avant les élections Européenne n'est pas anodin comme quoi tout est politique.

Il faut quand même rappeler que ceux sont ces mêmes élus politiques qui en décembre 2016 signifiaient à la SNCF la fermeture de la ligne alors qu'il fallait mettre 60 millions d'euros pour sa rénovation et circuler à vitesse normale.

Les associations d'usagers et la CGT cheminots avaient participées à cette réunion à la Direction Régionale SNCF de Nancy. A cette date, la SNCF ne pouvait pas tenir la vitesse des trains sans investissements massif, les élus du Conseil Régional ont alors décidé sa fermeture.

Aujourd'hui, même si les associations d'usagers et la CGT cheminots sont contents de revoir la ligne rouvrir le goût est amer surtout qu'à ce jour c'est près de 150 millions d'euros d'investissement qui sont annoncé.

Plusieurs raisons à cela :

- Le choix de groupes privés plutôt que l'entreprise publique, un opérateur privé cherche une rentabilité financière la plus importante possible. Pour ce faire, il supprime de l'emploi, dégrade les conditions de travail et les conditions sociales des cheminots restants, impose la polyvalence, réduit les budgets consacrés à la formation professionnelle des personnels et les parcours pros.
- Il économisera sur la maintenance des infrastructures et des trains même si l'investissement et plus que conséquent 8 ans après.
- il ferme des guichets, voire des gares, si le « chiffre d'affaires » n'est pas à la hauteur de ses appétits financiers.
- Aucune embauche n'est prévu c'est simplement du transfert de cheminots SNCF compétents et formés à Transdev tel que dans les marchés urbains ou société de nettoyage « **merci à la SNCF** ».
- Les agents vont également se trouver dans un système où la monotonie va s'installer et les démissions ou arrêt maladie se feront sentir rapidement.

Les entreprises privées, tout comme les filiales de la SNCF de droit privé, parfois créées pour l'occasion, vont utiliser la même recette libérale, **cherchant à augmenter leur marge de profit au maximum**, « quoi qu'il en coûte » pour l'utilisateur. Transdev et NGE n'échappent pas à la règle !

Syndicat CGT Cheminots de Toul et Environs
Gare SNCF Place Gambetta 88300 NEUFCHATEAU ou
Maison des syndicats, Rue des Anciens Combattants d'Indochine 54200 TOUL
Mail : cgtcheminottoul@gmail.com tel : 06 14 28 05 95

Le subventionnement des appels d'offre fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable qui financera, in fine, la volonté des régions « afin d'appâter » les entreprises privées et d'augmenter les marges financières. Nous le remarquons avec les augmentations successives de ces dernières années (+11%).

Dans les faits, sur Grand Est :

- Transdev et NGE vont percevoir plusieurs millions de subventions avant même que le premier train roule (première circulation prévue en 2027) ;
- Ce contrat obtenu par Transdev lui rapportera des bénéfices pendant toute la durée de celui-ci 22 ans alors que les conventions avec la SNCF ne sont que de 10 ans et si cela ne suffit pas la Région votera des budgets supplémentaires ;
- La Région Grand Est financera également :
 - L'achat de matériels roulants.
 - La construction d'atelier de maintenance alors que des ateliers SNCF existent déjà. Cela représentera un investissement de plusieurs millions d'euros qui devrait être à la charge des entreprises telle que Transdev ou NGE.

**Cela entraînera des conséquences pour les usagers et les cheminots.
Le service public est sacrifié sur l'autel de la rentabilité
avec de l'argent public !**

Par ailleurs, le coût du « km-train » est aujourd'hui à un certain coût (bas pour le contribuable), est-ce qu'il sera le même en 2027 à l'arrivée de Transdev et de NGE sur cette ligne ?

L'augmentation de la subvention publique est donc inévitable !

Si autant d'argent avait été mobilisé pour l'entreprise publique SNCF, parlerait-on aujourd'hui de concurrence ? Le Conseil Régional Grand Est est donc prêt à tout pour légitimer la concurrence et son SNCF bashing.

Quand d'autres pays en Europe envisagent la renationalisation, partielle ou totale, la France et le Conseil régional Grand Est quant à eux, font un bon de cent ans en arrière en réinstaurant un modèle qui fut un échec économique et social avant que le choix soit fait de nationaliser les chemins de fer français.

La Fédération CGT des Cheminots réaffirme son opposition aux logiques de concurrence.

Nous mettrons également tout en œuvre afin qu'aucun cheminot ne subisse de régressions sociales.

Cela entraînera des conséquences pour les usagers et les cheminots. Le service public est sacrifié sur l'autel de la rentabilité avec... de l'argent public !

La CGT cheminots continuera d'agir avec les cheminots pour préserver et développer le service public ferroviaire SNCF.

**Syndicat CGT Cheminots de Toul et Environs
Gare SNCF Place Gambetta 88300 NEUFCHATEAU ou
Maison des syndicats, Rue des Anciens Combattants d'Indochine 54200 TOUL
Mail : cgtcheminottoul@gmail.com tel : 06 14 28 05 95**