



## **POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ**

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

Courriel : [convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

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

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

### **FACE A L'OUVERTURE à LA CONCURRENCE : LE SERVICE PUBLIC !**

Dans le cadre des convergences d'intérêts et d'actions qu'entretient la Convergence Nationale Rail (CNR), cette dernière a participé le 30 Janvier 2025 à Clermont-Ferrand à une table ronde portant sur l'ouverture à la concurrence des activités de la SNCF. Cette table ronde a été initiée dans le cadre de la tenue de la Conférence du Secteur CGT des Cheminots AUVERGNE-NIVERNAIS.

L'ouverture à la concurrence des activités, permise aujourd'hui par la législation européenne qui impose de procéder par appels d'offres, suscite inquiétudes voire de la colère et également des questionnements sur le meilleur moyen de s'y opposer.

La SNCF répondant aux appels d'offres par le biais de filiales afin de baisser les coûts de production, génère des craintes chez les cheminots quant au maintien ou non des droits sociaux et pour les usagers de réelles questions au sujet, entre autres, de la fixation des tarifs et des conditions de transports.

Au moment où plusieurs Pays en Europe reprennent en gestion publique des activités confiées préalablement au privé (*transport régional...*), au moment où l'Angleterre engage un processus de renationalisation de l'ensemble du système ferroviaire, l'ouverture en France à la concurrence est perçue comme dogmatique et lourde de dangers. C'est si vrai qu'en région PACA où l'exploitation de la ligne TER Marseille-Nice a été attribué à Transdev, l'argent public coule à flots pour tenter de démontrer que le Privé fait mieux que le Service public SNCF !

Didier LE RESTE, Président de la CNR, après avoir salué l'intérêt que constitue un tel débat a rappelé qu'il ne suffit pas d'avoir raison sur la nocivité de l'ouverture à la concurrence, encore faut il convaincre sur le fait que le Service public est la solution pour relever les défis qui sont lancés (*sociaux, environnementaux, aménagement du territoire, égalité d'accès et de traitement...*)

A partir de là, l'enjeu du rapport de force se pose avec acuité. Un rapport de force à construire autour de plusieurs cibles. A l'entreprise par l'action des syndicats de salariés, auprès des usagers du rail par la mise en mouvement du réseau associatif et en direction des décideurs politiques. Après quoi, la CNR a proposé de réfléchir à la mise en en place au niveau territorial d'une structure comme les Comité Régionaux de Vigilance Ferroviaire qui permet de rassembler largement les défenseurs du rail public, augmentant ainsi les chances d'engranger des avancées.

Face aux menaces d'éclatement, de morcellement, d'atomisation du système ferroviaire que fait peser l'ouverture à la concurrence, l'accord s'est fait pour dire que malgré les moyens que déploient les libéraux, il faut continuer de se mobiliser en mettant au cœur des initiatives des arguments et propositions alternatives, compréhensibles par le plus grand nombre et de nature à mettre en échec les stratégies de casse du Service public ferroviaire. En conclusion, la CNR a de nouveau regretté que la FNAUT continue à soutenir l'ouverture à la concurrence des activités de la SNCF.

Paris le 06 Février 2025