



Mesdames Messieurs les élus, aux cheminots en lutte et aux usagers qui les soutiennent,

Une mobilisation sans précédent aujourd'hui pour s'opposer à un choix politique inacceptable lié à la décision du Président de Région de confier l'exploitation de l'Etoile de Caen à RATP Dev.

La CNR est engagée depuis sa création pour la défense du service public ferroviaire. Elle agit notamment pour s'opposer à son démantèlement et soutien les luttes des cheminots et des collectifs citoyens qui fondent leurs valeurs communes pour garantir l'accès au transport pour tous et préserver l'héritage commun qui assure la pérennité de l'outil ferroviaire au service des populations et des exigences environnementales. La CNR agit également auprès des acteurs politiques, économiques et sociaux pour porter de nouvelles exigences en matière de transport public ferroviaire.

C'est tout naturellement que la CNR se retrouve avec SOS GARES et le collectif citoyen des axes sud Normandie pour soutenir cette journée d'action auprès des cheminots et de leurs syndicats, étape parmi tant d'autres contre cette casse du service public au nom de l'ouverture à la concurrence » comme on peut le constater qui est loin d'être libre et non faussée.

Acte politique qui continue de menacer un peu plus l'unicité et l'avenir de la SNCF par le rabougrissement de ses capacités, une filialisation à outrance et la désorganisation des services qui ne seront pas sans conséquence sur les dessertes fines du territoire mais aussi pour les usagers en terme de tarifs et de ruptures de correspondance par la multiplication des opérateurs.

Cette situation survient après une succession de directives européennes qui ont conduit à une logique de démantèlement et de privatisation en organisant la casse des entreprises publiques pour permettre aux multinationales du transport de venir piller le bien commun, financé à la fois par les Etats, les citoyens et le travail des cheminots. Il est regrettable que cette logique libérale ait trouvé un écho favorable au-delà de sa sphère politique habituellement ultralibérale. Déjà, une première victime : le fret, avec comme résultat un avenir incertain et un nouveau transfert modal vers la route.

La loi LOM de 2018 a confirmé cette stratégie par l'éclatement de la SNCF en 5 sociétés anonymes en poursuivant l'atomisation d'un système ferroviaire déjà morcelé, antichambre d'une privatisation à travers la création de nombreuses filiales notamment pour gérer les TER.

Dans le transport de voyageurs, l'ouverture à la concurrence pour les TGV a démontré l'incohérence d'un tel choix politique supporté par les contribuables et les usagers. Trénitalia a déjà perdu 150 millions d'euros et annonce en perdre en 2026 et en 2027. Ouigo en Espagne n'a toujours pas gagné d'argent. Et pourtant, la direction SNCF maintient sa stratégie de conquête du marché européen au détriment des besoins nationaux par la suppression de trains, faute de TGV utilisés ailleurs.

On peut s'interroger sur la définition réelle de la concurrence libre et non faussée quand une entreprise ne possède aucun matériel, ni installations, ni personnel. En clair une coquille vide ! Et pourtant, elle peut répondre un appel d'offres même si elle en situation financière délicate ? Serait-il envisageable que Carrefour vienne chez Leclerc reprendre la moitié du magasin avec la moitié du personnel et les caisses enregistreuses pour vendre ses produits. Eh bien dans le ferroviaire, c'est possible ! Grâce à nos idéologues libéraux !

Nous ne pouvons admettre que des installations financées par l'argent public, les usagers et le travail des cheminots soient offertes à un opérateur privé et de plus, sans dépenser le moindre euro pour la formation de ces salariés qualifiés qu'il va récupérer.

Une situation qui fragilise le groupe SNCF

Comme la mentionnait un rapport de l'Assemblée Nationale : « La présence de plus en plus d'opérateurs sur le réseau TGV et TET ne fera qu'affaiblir l'outil de production et les finances de la SNCF dans la mesure où SNCF VOYAGEURS est obligée de dégager des marges pour alimenter le fonds de concours à hauteur de 60% de ses résultats pour contribuer au financement du réseau ». Choix qui menace l'avenir des lignes de dessertes fines.

L'exploitation par lots entraîne la fragmentation, le morcellement de la production et la dilution des responsabilités en termes de sécurité ferroviaire !

Pour revenir à la situation en Normandie ?

Nous avons Un président de Région qui refuse de collecter le versement mobilité régional de 45 millions au prétexte de ne pas alourdir les charges des entreprises mais il est prêt à faire payer plus les usagers (+ 4 à 5,25 % en 2 ans), les transports scolaires (+ 8 % en 2025) et les cartes grises (+ 71 % en 2 ans).

Important à préciser ces augmentations dans le contexte actuel de débauche d'argent pour opérer des transferts de crédits pour faciliter l'émergence de nouveaux opérateurs.

Pour rappel, Mr Morin a anticipé l'ouverture à la concurrence en prenant prétexte que la SNCF après l'épisode COVID n'avait pas pu remplir ses objectifs financiers. 1^{er} acte d'un cheminement de décisions et de mise en place d'un ensemble de procédures qui posent question en termes de débat démocratique. Ne serait-ce que retenir RATP DEV qui préalablement avait été choisi comme conseil auprès des régions par Mr Morin pour les aider à organiser l'ouverture à la concurrence. Puis, avoir décidé sans consultation ni vote d'opter pour cet opérateur soi-disant légèrement moins cher ! Et comme tombée des nues un refinancement de 372 millions sans explication aucune. Le tout, sans transparence, sans débat public, sans consultation des associations d'usagers et des syndicats de cheminots en s'abritant derrière le secret des affaires mais surtout avec beaucoup d'argent public !

Et dans le même temps, il s'oppose à la réouverture de ligne Caen-Flers et Louviers-Evreux tout en refusant de financer le projet du SERM de Rouen.

Il est à regretter que les autres associations d'usagers se taisent ou, comme la FNAUT, accompagne cette politique de casse au seul prétexte qu'il y aurait des trains en plus sans s'inquiéter des conséquences sociales et la désorganisation des services qu'entraînerait la multiplicité des acteurs de transport.

Pas plus que nous acceptons une filiale de la Ratp, nous accepterons une filiale de la SNCF, les deux étant de droit privé et se livrent aux mêmes coupes sombres en terme d'emplois, pas moins de 84 postes dans les guichets par SNCF Etoile d'Amiens. Situation qui ne fait que dégrader le service aux usagers, éloigne ceux qui n'ont pas d'outils numériques et crée une nouvelle forme d'exclusion sociale.

C'est pour toutes ces raisons évoquées plus haut que nous exigeons l'annulation de la procédure et n'hésiteront pas à mettre en œuvre tous les moyens existants y compris en ayant recours à la voie juridique.

Nous demandons également aux élus politiques qui s'opposent également à cette démarche antidémocratique et contraire aux intérêts des populations d'agir de concert avec nos collectifs et soutenir les cheminots pour préserver le service public SNCF en n'hésitant pas à utiliser la démarche judiciaire.

Aujourd'hui, la seule solution : c'est d'aller au bout de la convention actuelle.

Le royaume Uni a renationalisé le réseau et les entreprises privées dans une seule entité, 7 pays européens veulent revenir en arrière sous la pression des opinions publiques. Voilà le chemin à poursuivre pour la reconquête du service public, la satisfaction des besoins sociaux de transport qui incluent de facto la réponse aux exigences environnementales pour atteindre les objectifs du climat.

Notre combat ne s'arrêtera pas là aujourd'hui. Ensemble, élus, collectifs d'usagers, syndicats de cheminots nous pouvons bloquer cette privatisation et défendre un service public ferroviaire irriguant tous les territoires, solidaire, efficace et accessible à tous.

Pour le collectif citoyen des axes sud Normandie,

Pour SOS Gares

Pour La CNR

Philippe Denolle

Vice-président de la CNR