



DESTINATION SNCF VOYAGEURS 2030 UN PAS DE PLUS DANS LE MORCELLEMENT DE LA SNCF

D30, c'est la mise en place, au sein de la SA Voyageurs, d'une direction Business pour les activités TGV et d'une direction « Délégation de Service Public » pour les activités TER/TN et IC. En structurant le marché des trains conventionnés d'un côté et le marché des trains librement organisés de l'autre, la Direction franchit une étape supplémentaire dans l'émiettement de l'entreprise publique SNCF.

Etat des lieux de cette concurrence qui devait tout nous apprendre

Sur le marché du TGV, avec l'ouverture à la concurrence on nous promettait une avalanche d'entreprises ferroviaires qui allaient donner des leçons d'efficacité à la SNCF sur le marché de la grande vitesse.

d'affaires de 126 millions... Mais l'Etat italien subventionne massivement pour couvrir les pertes.

Après 6 ans d'ouverture du marché, le bilan est là, la SNCF pèse plus de 98% du marché.

Face à ce constat d'échec de la concurrence, les libéraux rivalisent d'ingéniosité pour leur faire bénéficier d'avantages par rapport à la SNCF :

- Thello, Railcoop, Midnight train ont mis la clef sous la porte, au prix de millions jetés par les fenêtres.
- Malgré une couverture médiatique disproportionnée, Kevin Speed n'a toujours pas l'argent nécessaire pour acheter leur matériel et le Train peine à se lancer.
- Renfe est en grande difficulté en Espagne et n'arrivera pas à homologuer son matériel sur les Paris/Lyon.
- Velvet, qui connaît bien les spécificités du marché ferroviaire français ne sera pas là au mieux avant 2028 !
- Trenitalia France, avec ses TGV à moitié vides perd 173 millions en 4 ans pour un chiffre

- Ristournes sur les péages les premières années
 - Aucune gare d'aménagement du territoire
 - Pas un centime pour le Fonds De Concours
 - Et petite nouveauté, nous allons peut être exiger de la SNCF qu'elle remplisse les TGV de ses propres concurrents via SNCF Connect.



Au final, on peut passer sa vie à se réorganiser, à se re-restructurer, à faire des plans de performance et de productivité toujours plus durs. Aujourd'hui cette sueur des cheminot-e-s ne sert qu'à financer un marché inéquitable !

Trains conventionnés, la pression monte sur les cheminot-e-s... Alors que SNCF gagne !

- Sur les 14 appels d'offres, la SNCF en a gagné 10, dont la ligne J et des dessertes parisiennes en HDF, auxquels seule la SNCF a répondu. Soit 71% des mises en concurrence.
- Aujourd'hui Transdev a gagné la L14 et les Nice/Marseille. Elle est en grandes difficultés dans l'exploitation de cette dernière, difficultés qu'elle arrive à masquer en manipulant les taux de régularité qui ne prennent en compte que l'exploitation. Mais ce jeu déloyal ne durera pas longtemps.
- Ratp Dev, dont la réponse à l'appel d'offres reste suspecte, va vite se rendre compte que l'exploitation d'une ligne aussi imbriquée que l'étoile de Caen, est très complexe.

Si la SNCF assume le discours sur les malversations de l'appel d'offres Ratp Dev, qu'elle aille aujourd'hui en justice au lieu de se dédouaner de sa responsabilité envers les cheminot-e-s.

Pour SNCF Voyageurs, la concurrence, c'est le moins disant social !

La direction a tombé le masque sur ses intentions, on n'est plus sur : « ne vous inquiétez pas, rien ne change ».

Durée du travail, 5 jours de RTT en moins, des régimes de repos qui disparaissent...

Le menu patronal est maintenant connu, il faut se

préparer à combattre ces reculs sociaux !

Le ferroviaire est un secteur en mal d'attractivité, il faut stopper le dumping social et recréer de l'attrait pour nos métiers et ça passe par de meilleures conditions de travail et de rémunérations, surement pas par du dumping social.

Pour SUD-Rail, il est impératif de tenir bon sur nos conditions de travail, dans les sociétés dédiés et partout dans le groupe. C'est fondamental pour combattre la privatisation et conforter l'unité sociale cheminote.

En restant uni-e-s pour garder nos droits, en combattant pied à pied les réorganisations, cela ne prendra pas 30 ans comme en Angleterre pour qu'ils fassent marche arrière et qu'on revienne à un système public intégré.

La bataille des idées, fondamentale pour gagner !

Aujourd'hui la concurrence et le dumping social avancent, car trop de citoyen-ne-s, pensent sincèrement que la SNCF est une entreprise inefficace, qui coute 20 Milliards au contribuable. Voilà pourquoi à SUD-Rail, nous menons cette bataille de l'information pour dénoncer cette concurrence absurde.

Ce travail, nous le menons au quotidien auprès des cheminot-e-s mais aussi dans les médias, les associations, face aux politiques...

VOS ÉLU-E-S AU CSE CENTRAL VOYAGE

Fabien Villedieu **RS**

Florian Barrallon **CSE TER AURA**

David Lepennetier **CSE TER PN**

Yannick Janes **CSE TER GE**

Sylvain Bongrand **CSE TER NA**

Hervé Lecoq **CSE TER PDL**

Vanina Urbani **CSE TER OCCI**

Laurent Grangier **CSE TN EPT4**

Yacine Khelladi **CSE TN D/R**

Mickael Ferro **CSE TN LAJ**

Farid Errouihi **CSE TN HBK**

Eric Decamps **CSE INTER**

Tony Dellac **CSE TGV AXE SE**

Gerald Morel **CSE AXE TGV N**

Firas Tayachi **CSE AXE TGV E**

Dénoncer les manœuvres contre la SNCF, c'est vital :

- **SUD-Rail à dénoncé le scandale des ristournes des péages de plusieurs années accordées aux nouveaux entrants.**
- **C'est SUD-Rail qui a pointé les pertes abyssales de Trenitalia** en montrant de fait la fragilité d'une entreprise aujourd'hui subventionnée à fonds perdus par son groupe.
- **C'est SUD-Rail qui a mis au jour le système mortifère du Fond De Concours** qui pressure les cheminot-e-s et que les concurrents ne paient pas.
- Depuis 2018, SUD-Rail dénonce l'iniquité entre **les TGV SNCF qui doivent faire de l'aménagement du territoire et ses concurrents, non !** Vu les enjeux économiques, cette question est aujourd'hui sur la table d'un comité installé par le ministère des transports.
- **C'est SUD-Rail qui a fait la lumière sur les nouveaux calculs de régularité des TER Transdev**, et le scandale de la location de matériel à Transdev afin de sauver le marché.
- C'est SUD-Rail qui montre que la SNCF est **l'entreprise la plus rentable d'Europe**, afin de dénoncer les préjugés tenaces qui nourrissent l'ouverture à la concurrence, tout en démontrant la légitimité de nos revendications sociales et salariales.
- **Enfin c'est SUD-Rail qui s'attaque chaque année à la note Fipeco**, de François Ecalles sur les soi-disant subventions publiques à la SNCF.



Pour nous suivre sur les réseaux, cliquez sur les icônes

Fédération SUD-Rail

38, rue des Renouillères

92330 Saint-Denis

01 42 43 35 75

federation@sudrail.fr