

# C.A...VOUS!

**JANVIER 2021**

## Sommaire :

### Page 1:

- ⇒ Ouverture à la concurrence des TET Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon.

### Page 2:

- ⇒ Budget 2021: c'est la crise.
- ⇒ Gare du Nord: nouvel échec d'un Partenariat Public Privé.

### Page 3

- ⇒ Convention TER Pays de la Loire.
- ⇒ Green Speed.
- ⇒ MI 20 sur la ligne B: c'est pas pour tout de suite.

### Page 4

- ⇒ Droit d'alerte économique du CCGPF.
- ⇒ Acquisition de 33 Rames Regio 2N par TER Haut de France

**C.A...Vous est le bulletin des élu·e·s CA SUD-Rail. Nous vous informerons des dossiers structurants de l'entreprise, dans la mesure des libertés limitées que nous laisse l'entreprise, car de nombreuses informations sont dites « confidentielles ».**

La première information que nous pouvons vous donner et qui n'est pas confidentielle, c'est que les 3 administrateur·trice·s SUD-Rail continueront leur métier (agent circulation pour Indiana, contrôleurs pour Jean-Philippe et ADC pour Fabien) et ne prendront pas leur poste de permanent syndical.

**SUD-Rail remercie tous les cheminot·e·s ayant voté pour nos listes.**

## **Ouverture à la concurrence des TET Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon.**

Depuis la transposition du quatrième paquet ferroviaire en 2018, nous connaissons les dates d'ouverture à la concurrence sur les lignes interne de voyageurs en France. **L'agenda d'ouverture s'étale de décembre 2019 pour les TER/TET à décembre 2020 pour le TGV et décembre 2023 pour Transilien.**

Dès le début de l'année, l'Etat, l'Autorité Organisatrice des TET, a lancé un appel d'offres pour les lignes Nantes/Bordeaux et Lyon. L'Etat se devait de montrer l'exemple sur l'ouverture à la concurrence qu'il avait lui-même portée en 2018.

**Un an plus tard c'est la douche froide. Bien que la date limite de l'appel d'offres soit fixée au 28 janvier 2021, un seul candidat s'est porté volontaire : la SNCF.** Les 3 autres (Transdev, Arriva et Eurorail) ont jeté l'éponge.

Alors qu'on aurait pu s'attendre à ce que la SNCF remporte l'appel d'offres, l'Etat visiblement mauvais joueur et très mécontent de voir la SNCF sortir vainqueur de ce première appel d'offres, a préféré reporter la procédure à une date ultérieure. Il est vrai que comme premier exemple d'ouverture à la concurrence, il y avait de quoi se moquer de ce gouvernement.

Par ailleurs, il est complètement inadmissible que la SNCF passe par une filiale afin de répondre à l'appel d'offres.

**SUD-Rail continuera de se battre contre cette politique de casse de la SNCF et de multiplication de filiales car à l'arrivée, ce sont toujours les cheminot·e·s qui paieront le prix fort : soit par un transfert dans une entreprise privée, soit dans une filiale. Dans les 2 cas nous serons perdants.**

## Budget 2021: c'est la crise.

Alors que les effectifs de la SNCF ont vu la disparition de 7.000 cheminot·e·s en 3 ans, le budget 2021, fort de la crise du Covid devrait encore une fois accentuer cette tendance. **Nous passerons de 4.121 recrutements en 2019 à 2.500 en 2021, soit une baisse de 40% en 3 ans.** En 2020, un plan d'économie de 2 milliards d'euros a été mis en place, celui-ci passera à 1.2 milliards d'euros en 2021. L'année prochaine, l'offre TGV devrait encore rester réduite de l'ordre de 25% au premier trimestre. Le trafic devrait également être réduit de 30% au premier semestre à TER. Le trafic serait normal à Transilien. A Fret SNCF le trafic devrait encore se réduire. Cela va donc poser la question du maintien de l'activité partielle à la SNCF. **Par ailleurs la SNCF Voyageurs devrait mettre en place un plan de départs volontaires et de congés de fin de carrière,** dont la presse a déjà fait écho. **Au moment où le gouvernement va nous expliquer qu'il va falloir travailler plus longtemps, on va mettre en place de plan de pré-retraite à la SNCF, logique quand tu nous tiens...**

Parallèlement la SNCF va lancer un Ouigo Espagne à partir de mars 2021. **Ouigo Espagne va couter plus de 600 millions d'euros au groupe SNCF et ne sera peut être jamais rentable.** Au lieu de fragiliser le service public Ibérique la SNCF serait mieux à même de renforcer le sien, au regard des années difficiles qui nous attendent. SUD-Rail a rappelé son opposition à ce projet et revendiqué une coopération entre les opérateurs historiques. Comme nous le disons depuis des années, le TGV c'est aussi du service public. **Il faut savoir, qu'avant la crise du covid, 60% du trafic TGV n'était pas rentable, c'est une péréquation qui permettait le maintien de ces dessertes du territoire.** Elles vont donc être en grande difficultés avec la crise du Covid et le manque de moyen financier des TGV rentables. Certaines filiales vont être vendues comme Ermewa (en 2019, le groupe Ermewa disposait de plus de 42 000 wagons et 60 000 conteneurs-citernes, et réalisait en chiffre d'affaires de 486 M€ avec un effectif de 750 personnes). De nombreuses cessions immobilières devraient également avoir lieu.

L'année 2021, à l'image de l'année 2020 sera une année de crise, qui devrait servir à réorienter en profondeur la stratégie de la SNCF. SUD-Rail porte pour sa part depuis plusieurs années la nécessité de se recentrer sur l'activité ferroviaire en France, plutôt que de se tourner vers l'internationale marquée par les années Pepy dont nous attendons toujours les retours sur investissement.

**La crise du Covid est l'occasion de se recentrer sur notre cœur de métier, nous n'avons plus le choix.**

---

## Gare du Nord: Nouvel échec d'un Partenariat Public Privé.

En 2019, la SNCF et Ceetrus (filiale de Auchan) ont créé la SA Gare Du Nord détenue à 34% par Gare et Connexions et 66% par Ceetrus. Cette société permettait à la SNCF de se soulager des coûts des travaux, d'un montant d'un milliard d'euros, en échange d'une concession sur les redevances des magasins pendant 46 ans au profit de Ceetrus.

**Vous imaginez bien que la société Ceetrus avait donc tout intérêt à transformer la gare du nord en grande surface.** Face au scandale de privatisation de la gare du nord, la mairie de Paris est montée au créneau contre le projet aberrant de ce grand centre commercial en plein Paris.

Un protocole d'accord a donc été trouvé entre la mairie de Paris et la SNCF...mais qui crée la zizanie avec Ceetrus. En effet plus de 1.000 carrés de magasins disparaissent dans le nouveau projet au profit de plus d'espaces verts et d'espaces de vélos, enfin tout ce qui n'intéresse pas le petit poucet d'Auchan.

Résultat des courses, nous sommes à deux doigts d'une bataille juridique entre la SNCF et Ceetrus.

**Une chose est sûre, les travaux en gare du nord ne seront pas finis pour 2024. Voilà encore un bel exemple d'échec de PPP.**



## Convention TER Pays de la Loire.

La direction se félicite d'avoir négocié une nouvelle convention de 10 ans (janvier 2022/décembre 2031), soit le double de la précédente convention (2018/2023). **Mais cette nouvelle convention n'empêchera nullement la région TER PDL de passer par un autre opérateur ferroviaire.**

En effet sur le lot Tram-Train (Nantes-Nort sur Erdre, Nantes-Chateaubriant et Nantes-Clisson) représentant 4.7% du trafic et le lot Sud Loire représentant lui 22.7% du trafic, TER PDL pourra passer à la concurrence au SA 2024. 3 autres lots viennent par ailleurs s'y ajouter. Le Lot Boucle-Loire-Bretagne (7.5% du trafic) pour le SA 2030. Le lot Etoile Mancelle (19.6% du trafic pour le SA 2031). Seul le lot Loire représentant 45.3% du trafic sera soumis à la concurrence après la fin de la nouvelle convention, soit pour le SA 2032.

Cette convention n'empêchera donc pas l'ouverture à la concurrence. **Par ailleurs les régions vont toutes augmenter la durée de leur convention afin de répondre aux attentes des opérateurs privés.** En effet les opérateurs privés ont déjà commencé à demander d'augmenter les durées des conventions, en général de 4/5 ans pour la SNCF, afin de pouvoir rentabiliser leur exploitation ferroviaire.

**Une chose est certaine c'est que lorsque le secteur privé aura passé une convention avec les Autorités Organisatrices, il leur sera pas demander de passer par une autre entreprise en plein milieu de leur contrat. Encore un bel exemple de deux poids deux mesures aux profit des opérateurs privés et au détriment de la SNCF.**

## Green Speed.

Green Speed est le projet de fusion d'Eurostar et Thalys. Ce projet a été ajourné au printemps dernier face à la crise du Covid pour être remis sur la table pour l'été 2021. La crise du Covid a mis en grande difficulté Eurostar. En effet, son chiffre d'affaires a diminué de 75% entre 2019 et 2020 et devrait à peine remonter à 36% en 2021. C'est donc une crise durable pour Eurostar. Eurostar est détenu à 55% par la SNCF, 40% par un fonds canadien/Hermès et 5% de la SNCB, ce qui ne lui permettrait pas de bénéficier des subventions des Etats Français et/ou Anglais. Eurostar est une société de droit anglais de 1.669 salarié·e·s, dont 395 français·e·s, la majorité étant des détaché·e·s de la SNCF. La SNCF a déjà recapitalisé Eurostar cet été pour faire face à ses difficultés dues au deux périodes de quarantaine. La fusion avec Thalys, laquelle a une trésorerie plus importante, devrait lui éviter la faillite. Sur le plan social, **SUD-Rail est signataire de l'accord APLD pour que les salarié·e·s de Thalys/Eurostar puissent faire face à la baisse d'activité dans leur entreprise.** Quoiqu'il en soit si Eurostar et Thalys n'avaient pas été filialisées par la SNCF, celles-ci ne connaîtraient pas autant de difficultés financières aujourd'hui. **Encore un bel exemple concret de l'aberration des filialisations.**

**SUD-Rail revendique la réintégration de Thalys et Eurostar dans la SNCF et une véritable coopération entre les opérateurs ferroviaires historiques.**

## MI 20 sur la ligne B: c'est pas pour tout de suite.

Une commande a été faite afin de remplacer le matériel de la ligne B. Un contrat de 146 rames MI20, dont 67 pour la SNCF a été remporté par le consortium Bombardier/Caf. Ayant perdu le marché, Alstom a fait un recours juridique afin de gagner du temps.

En effet le 29 janvier 2021 Bombardier sera racheté par Alstom. Le but serait de pouvoir renégocier avec la SNCF/RATP le contrat de Bombardier une fois qu'Alstom aura la main dessus...ambiance.

**Quoiqu'il en soit les MI20 qui devaient être livrées entre 2025/30 risquent de prendre un peu de retard à la livraison...**

**Sud**  
Rail

Union  
syndicale  
**Solidaires**

## Droit d'alerte économique du CCGPF

En septembre 2019 les élu·e·s du CCGPF ont déposé un droit d'alerte économique suite à la création des 5 Sociétés anonymes le 1er janvier 2020. Un rapport a été rendu par le cabinet 3E Consultants en septembre 2020. Dans ce rapport 10 préconisations ont été faites. Report modal, arrêt du démantèlement de l'infra, gestion des emplois, plan de relance du Fret, fin des discriminations de SNCF Réseau contre SNCF Voyageurs au profit de la concurrence, arrêt de la concurrence au sein des activités de la SNCF, subvention de l'Etat, réorientations des recettes fiscales, droit aux transports, arrêt de la casse de l'outil industriel. Le spectre des préconisations était volontairement large dans un rapport de 357 pages. Préconisations que la direction a balayé d'un revers de résolution.

Pourtant ce droit d'alerte économique est mille fois plus d'actualité aujourd'hui en pleine crise du Covid 19, mais la direction ne change toujours pas de cap. Alors que le corps social des cheminot·e·s est bousculé, que les démissions et ruptures conventionnelles n'ont jamais été aussi nombreuses, démontrant le manque d'attractivité de la SNCF, la direction continue de multiplier les réorganisations. **En 2013 il y a eu 500 démissions à la SNCF, en 2019 nous sommes passé à 1292, soit une progression de 158%.**

En 2013 il n'y avait pas de rupture conventionnelles à la SNCF, nous sommes aujourd'hui à 471.

Comment allons-nous faire face aux enjeux écologiques de demain, si l'on ne rend pas la SNCF attractive? Comment allons nous relancer le Fret et le report modal, sans l'expérience des cheminot·e·s?

**Par ailleurs que dire de la transformation de la SNCF ces dernières années. En 1980 le collège exécution était composé 191.932 cheminot·e·s, en 2018 celui-ci est passé à 67.021 cheminot·e·s soit une baisse de 65% en 38 ans. Parallèlement le collège cadres est passé de 12.737 cheminot·e·s en 1980 à 31.888 cheminot·e·s en 2018, soit une progression de 150%.**

## Acquisition de 33 Rames Regio 2N par TER Haut de France

Le dépeçage des services publics continuent et notre modèle ferroviaire propriété de tous les citoyens n'échappe pas à la règle. La déconstruction méthodique entamée au nom du sacro-saint dogme libéral entraîne la fin d'un modèle ferroviaire solidaire, laissant la place à l'unique recherche du profit. Invité à préparer l'arrivée de la concurrence la SNCF s'est lancée corps et âme dans une course à la productivité accompagné de taille dans les effectifs entraînant une dégradation importante des conditions de travail des cheminot·e·s.

SUD Rail a toujours dénoncé et combattu la privatisation rampante. Celle-ci est aujourd'hui une réalité aidée, il faut bien l'avouer, par la complicité de nos grand dirigeant·e·s SNCF épaulé·e·s par certains politiques. C'est le cas pour la région Haut de France qui, avec le soutien de SNCF Voyageurs, vient de valider l'achat de 33 rames Régio2 N.

Si l'achat de ces rames est en soit une bonne nouvelle, car le matériel vieillissant entraînait une dégradation importante et continue du service et ternissait irrémédiablement l'image du travail des cheminot·e·s, il est scandaleux de voir aujourd'hui que cette commande financée avec de l'argent public permettra à la concurrence une fois en place de bénéficier des meilleures conditions pour commencer son service ajouté aux millions d'euros de travaux pour l'infrastructure!!! C'est tout simplement un coup de poignard dans le dos des cheminot·e·s ! Elle est où la concurrence libre et non faussée ?

La résilience des cheminotes et cheminots pendant la crise reposent essentiellement sur l'esprit de corps, celui-ci joue pleinement son rôle dans la crise que nous traversons !

Malheureusement c'est ce corps que les dirigeants SNCF démembrent inlassablement sans en mesurer les conséquences et au mépris du service public ferroviaire.

**Si la concurrence avait été au commande de certains lots aujourd'hui, il est fort à parier qu'ils auraient mis la clé sous la porte laissant des milliers d'usagers en déshérence !**

**Le constat est pourtant très clair, c'est bien grâce à un service public organisé et solidaire que nous parvenons à traverser la crise en limitant ses effets négatifs !**

**Sud  
Rail**

**Vos élu-es SUD-Rail:**

**Indiana AFER-BELLINI au CA Réseau**  
**Jean-Philippe PETITOT au CA Voyageurs**  
**Fabien VILLEDIEU au CA SNCF**

Union  
syndicale  
**Solidaires**