

Montreuil, le 25 novembre 2020



OUVERTURE À LA CONCURRENCE TET NANTES-BORDEAUX / NANTES-LYON

FIASCO DU GOUVERNEMENT SUR LA CONCURRENCE

**Erigée par le
Gouvernement au
printemps 2018
comme la seule
solution pour
résoudre les maux
dont souffre le
Ferroviaire,
l'ouverture à la
concurrence dans le
transport de
voyageurs connaît un
premier échec
retentissant.
Décryptage d'un
fiasco.**

Lors du conflit contre la réforme du ferroviaire, le Gouvernement entonnait en chœur les vertus de la concurrence et les bienfaits supposés de la fin du monopole de la SNCF dans le transport de voyageurs.

A peine les décrets de mise en application de la réforme du ferroviaire parus, l'Etat procédait, en janvier 2019, à la mise en concurrence de 2 lignes d'équilibre du territoire : Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, pour donner l'exemple à suivre et lancer le processus ...

Matériel neuf, infrastructures rénovées, atelier de maintenance flambant neuf et étude du potentiel de trafic voyageurs... toutes les conditions sont réunies par le Gouvernement pour favoriser des opérateurs ferroviaires alternatifs au détriment de l'opérateur historique. L'objectif n'est nullement caché :

La SNCF ne doit pas remporter l'appel d'offres et avant 2022, il faut montrer aux Français les premières concrétisations de la réforme ferroviaire.

Sitôt l'appel à manifestation d'intérêt lancé, 3 « challengers » se déclarent très intéressés, il s'agit de :

- Transdev, un groupe français multinational de transport, dont l'actionnaire majoritaire est la caisse des dépôts et consignations, donc l'Etat ;
- Arriva, un prestataire de services de transport de voyageurs, filiale du groupe, opérateur public historique de transport allemand DB ;
- RégioRail, association du logisticien belge Eurorail et de la société américaine d'investissement et de gestion ferroviaire Railroad Development Corporation (RDC).

De son côté, la SNCF décide répondre à l'appel d'offres via une filiale d'Intercités, créée pour l'occasion, choix d'entreprise largement contestable.

Après 18 mois, et selon des informations croisées et vérifiées, **les 3 concurrents de la SNCF ont tous jeté l'éponge et l'Etat se prépare à déclarer son appel d'offres infructueux.**



Un camouflet pour l'Etat qui conforte les positions de la Fédération CGT des cheminots, Le service public de transport doit être au service des populations et de l'aménagement du territoire. Les opérateurs alternatifs en quête de profits ne se positionnent que sur des trafic rentables et générateurs de cash !

Malgré les facilités déjà consenties par l'Etat, l'échec de l'appel d'offres envoie un message clair : la concurrence ne marchera que si des moyens publics plus importants sont attribués. Cela confirme que le Service Public réalisé par une entreprise publique est moins coûteux pour la collectivité.

Il faut donc en tirer toutes les leçons, arrêter la libéralisation, utiliser les ressources publiques pour financer le développement du service offert aux usagers, par exemple en relançant les transversales et les trains de nuit.

Les deux lignes (Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon) doivent être attribuées directement à la SNCF !

La Fédération CGT des cheminots continue de combattre l'ouverture à la concurrence voyageurs et marchandises, choix libéral qui n'améliorera en rien la qualité de l'offre et ne répond pas aux besoins des usagers et des chargeurs.

La CGT est confortée dans son exigence de :

- Stopper tous les appels d'offres en cours, qui plus est dans le contexte actuel de crise sanitaire, économique et sociale ;
- Attribuer directement à la SNCF les contrats TET et TER ;
- Relancer massivement les TET de jour comme de nuit, et développer un vrai service public du transport national.

LA CONCURRENCE N'EST PAS LA SOLUTION, C'EST LE PROBLÈME !



**DU 4 AU 10 DÉCEMBRE,
VOTONS ET FAISONS VOTER CGT
AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION.
VOTER CGT, C'EST LUTTER !**

