

www.lamarseillaise.fr

La Marseillaise

« Celui qui combat peut perdre, celui qui ne combat pas a déjà perdu » Bertolt Brecht

Le journal
le plus
chanté
de France

PRIVATISATION DE LA LIGNE TER MARSEILLE-NICE

La riposte cheminote



La majorité régionale s'apprête à concéder la ligne Marseille-Nice à Transdev. Grève et manifestation demain. P.2 et 3

Exclusif

La CGT mobilise
nationalement

Entretien croisé avec François Tejedor et Laurent Brun, responsables régional et national de la CGT cheminots. P.3



LES ARCS



Les vigneronns de Provence misent sur un vin plus vert

Le Conseil interprofessionnel des vins de Provence investit 700 000 euros pour généraliser une gestion vertueuse de la vigne dans le cadre du Plan France relance. P.9

MARSEILLE

Accusations d'essais illégaux à l'IHU du Pr Raoult : la justice saisie

L'Agence nationale du médicament a saisi le procureur de la République et diligenté une inspection pour faire la lumière sur de possibles essais illégaux menés par l'IHU sous la houlette du Pr Raoult. P.4



FOOTBALL



Les Olympiens décrochent le nul face à Nice

L'OM s'est contenté d'un nul (1-1) face aux Niçois hier soir lors du match en retard de la 3^e journée de Ligue 1, délocalisé à Troyes après les graves incidents du 22 août. P.17



ÉDITORIAL

Léo Purguette

Erreur d'aiguillage

● Alors que la majorité régionale qui a confié les Transports à un macroniste s'apprête à concéder à un autre opérateur que la SNCF la ligne Marseille-Nice, la colère monte chez les cheminots. Mobilisés nationalement ce vendredi contre cette première qu'ils vivent comme un symbole, une brèche ouverte aux logiques concurrentielles.

Les expériences de privatisations menées à l'étranger au prétexte d'une amélioration du service et d'une baisse des coûts ont été des fiascos retentissants à commencer par le Royaume-Uni, pays de Margaret Thatcher, la papesse du néolibéralisme.

Service public

La Région a beau jeu de pointer les dysfonctionnements qu'a connus la SNCF dans notre territoire. Ils sont réels. Mais quelles en sont les causes ? Le sous-investissement de l'État, les attaques successives contre la SNCF, et l'insuffisance de moyens dans la maintenance des installations. Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage.

Sans aller à l'étranger, l'exemple du fret ferroviaire démontre l'impasse que représente de la libéralisation du secteur. Entre 2008 et 2014, il a perdu 20 % de trafic et représente désormais moins de 10 % du transport de marchandises en France. Or c'est ce même principe de fragmentation du réseau avec des concessions « à la découpe » de telle ou telle ligne. Les leçons de la crise sanitaire sur le service public, la rationalité économique et l'intérêt général exigent de ne pas renouer avec le XIX^e siècle et ses compagnies ferroviaires concurrentes.

Tout autre chemin serait une erreur d'aiguillage.



La privatisation des TER entre en gare

PACA

La Région acte ce jeudi en séance l'ouverture à la concurrence des trains régionaux. Dehors, la mobilisation sera grande avec une grève vendredi.

Une délibération inédite. Pour la première fois en France, la SNCF s'apprête à perdre la gestion d'une ligne ferroviaire. En 2025, pour se rendre de Marseille à Nice en passant par Toulon, les passagers voyageront sur Transdev (codétenu par la Caisse des dépôts et le groupe allemand Rethmann). C'est le sens du premier rapport à l'ordre du jour, ce jeudi matin, de la séance plénière du conseil régional. Depuis son arrivée à la tête de Paca, la droite – Christian Estrosi puis Renaud Muselier – pousse fort pour casser le monopole du service public des trains express régionaux (TER), géré par les Régions. Et ce, bien aidée par l'Union européenne dont une directive ren-

dra obligatoire, en 2023, la mise en concurrence de tous les appels d'offres pour le ferroviaire.

Mais cette option est possible depuis décembre 2019. « J'engage l'accélération de l'ouverture à la concurrence dès 2019 », clamait, en octobre 2016, Christian Estrosi, alors président LR de la Région. Une antienne reprise par son successeur, Renaud Muselier. « La SNCF va perdre son monopole mais quand ils se battent, ils gagnent », défend-il, ce mercredi. Allusion au second lot mis en concurrence [des lignes des Alpes-Maritimes] remporté par la SNCF et qui sera aussi aux votes du jour. Alors que cette privatisation suscite une forte opposition syndicale et politique, avec une grève vendredi (lire ci-contre), le président de Région minimise la nouvelle : « Je ne suis pas sûr globalement que la SNCF soit perdante et elle garde 90% de la gestion des lignes de la Région. »

Rompre avec l'opérateur historique est-elle une décision de libéral qui s'assume ? « Pas du tout, je ne suis pas idéologue mais pragmatique, ce qui compte c'est l'usager et l'argent public », sou-

tient Renaud Muselier. Le président rappelle qu'en 2015, les TER Paca cumulaient « 20% de retard et 10% d'annulation ». « On n'avait pas les mêmes problématiques que dans le Grand-Est, qui affiche 96% de ponctualité », souligne-t-il. Est-ce à dire que si Paca avait été au niveau de l'Alsace-Lorraine, la privatisation n'aurait pas été lancée ? « Oui », jure le président de Région.

Pourtant, depuis six ans, la fiabilité des TER s'est nettement améliorée selon les chiffres que Renaud Muselier répète à l'envi, « avec 92% des trains à l'heure et 2% d'annulation ».

Un premier (et unique ?) coup d'essai

La convention avec Transdev promet carrément, sur des lignes déjà encombrées, de doubler la fréquence quotidienne (7 à 14 allers-retours), d'assurer 97,5% de ponctualité et seulement 0,25% d'annulation. Le tout « sans augmentation de prix du billet ni du contrat pour la Région », appuie Renaud Muselier. « Les engagements que l'on a pris vont dans le sens d'un

service fiable », se félicitait, en septembre sur *France bleu Provence*, Sylvain Joannon, directeur régional de Transdev, misant sur les trois ans à venir pour préparer au mieux la transition par l'achat de rames ou la gestion du personnel. « On sera attentif à la reprise du personnel », prévient Renaud Muselier, sans plus de précisions.

Dans l'hémicycle, l'opposition d'extrême droite votera « contre », non en soutien du service public mais « parce qu'on ne croit pas en la plus-value pour l'usager avec un appel d'offres fait n'importe comment », pointe Franck Allisio, vice-président du groupe RN. À l'extérieur, la gauche a déjà fait part de sa colère de voir le mandat démarrer par ce projet contre lequel elle avait ferrailé. « Lefait qu'elle m'ait soutenu [au second tour] ne change pas ma politique, cette mesure n'est pas une démarche cachée », fait valoir Renaud Muselier. D'autres lots pourraient-ils passer au privé rapidement ? « Je vais souffler d'abord, on va déjà voir comment ça se passe », conclut-il. **Florent de Corbier**

« Le dumping social, c'est le seul carburant de leur système »

ENTRETIEN

Interview croisée entre Laurent Brun, secrétaire fédéral de la CGT cheminot et François Tejedor, secrétaire général du secteur fédéral des cheminots CGT Paca, à l'avant-veille de la mobilisation nationale des cheminots à Marseille.

La Marseillaise : Pourquoi la CGT a-t-elle appelé ce vendredi à faire de Marseille le point de ralliement national de la mobilisation des cheminots ?

Laurent Brun : La région est un symbole, parce que c'est la première à attribuer, dans le cadre d'un processus d'appel d'offres, un marché à une compagnie autre que la SNCF. C'est le premier point dans le monopole d'exploitation des TER, même si en vérité dans la mise en œuvre, ce sera plus rapide dans les Hauts-de-France. En termes de décision politique, la région Paca est la première à le faire. On a voulu montrer notre désaccord avec ce type de choix. On a voulu soutenir nos collègues menacés de transfert et de perte d'emploi.

François Tejedor : C'est la première fois que l'on entre dans un consortium privé dans ce qui était fait habituellement par la SNCF. C'est une remise en cause du service public, une volonté de le morceler. C'est aussi une volonté de créer du dumping social et donc pour toutes ces raisons, on est fortement mobilisés. Le combat pour Paca est encore plus fort, parce que la loi européenne prévoit qu'à partir de 2024 les appels d'offres seraient obligatoires. Ce qui veut dire que le conseil régional aura la possibilité de signer des conventions pour le reste des TER.

Quelles seront les conséquences de ces choix ?

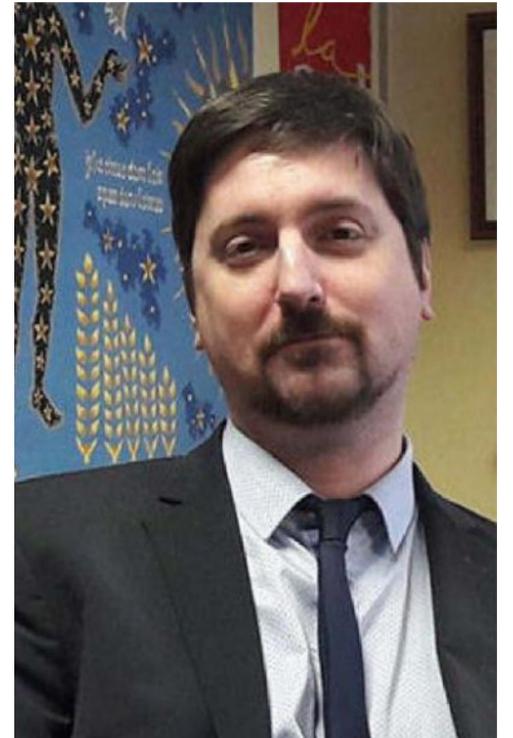
L.B. : Pour les usagers, le principal problème, c'est qu'avec ce morcellement, on casse l'effet réseau. C'est ce qui permet à une entreprise ferroviaire de faire beaucoup de trains, dans beaucoup de destinations différentes et d'amortir ses coûts. Le morcellement, c'est ce qui a tué le fret lorsque l'ouverture à la concurrence a été décidée. Le caractère pervers de la chose c'est que quand on attribue

« On est là pour dire que la bataille commence »

Laurent Brun, secrétaire fédéral de la CGT cheminot

la ligne de TER Marseille-Nice à Transdev, on attribue aussi les recettes commerciales de ces lignes. Or, elles étaient auparavant redistribuées sur des petites lignes moins touristiques. Le paradoxe, c'est que l'on risque de supprimer des trains ailleurs. Cela ne résoudra rien au niveau de la qualité de transport des usagers.

FT : Le contenu des contrats signés entre la Région et Transdev est tenu secret. Il faut rappeler que l'ancienne majorité avait commandé 700 trains par jour. Nous en faisons 611 et tous n'arrivaient pas à l'heure du fait d'un réseau saturé. La SNCF a proposé à l'actuelle majorité de baisser le nombre de trains



François Tejedor et Laurent Brun. PHOTOS MOHAMED EL HAMZAOU ET DR

de jour à 542. C'est déjà une limite compliquée à franchir. On communique sur le doublement du trafic Marseille-Nice. Mais c'est impossible de mettre 75% de trains de plus sur une ligne. En éclatant l'effet réseau, je ne vois pas quelle entreprise pourrait supporter ce que nous avons pu supporter.

Comment la CGT peut-elle démontrer que ce choix est nocif ?

L.B. : Si vous avez des appels d'offres en permanence, que vous avez 50 procédures qui sont régulièrement renouvelées, vous n'êtes pas en capacité d'obtenir une offre globale. On voit que la SNCF se restructure de plus en plus pour se caler sur de petits marchés. Elle n'a plus cette vision nationale. La CGT a une analyse avec 21 propositions pour le développement du transport voyageurs. Elles montrent comment amortir des investissements massifs, avoir une exploitation des trains la plus efficace possible. Il n'y a pas que la théorie, mais la pratique de ces concessions qui sont des échecs. British-rail avait été éclatée en 40 compagnies. Aujourd'hui, ils ont rationalisé.

FT : À l'heure où la question de l'environnement est importante, on a libéralisé le fret et on se retrouve avec deux fois moins de marchandises transportées. On devrait tirer les enseignements de cet échec. Ici, en Paca on a dû se battre comme des chiens pour gagner la rénovation du triage de Miramas. Il y a besoin d'avoir dans ce pays une ligne politique claire qui détermine ce que le gouvernement décide pour le transport.

L.B. : Dans la tête des libéraux, la première solution consiste à casser les droits des salariés pour compenser les pertes d'efficacité du système. C'est une illusion. On va rationaliser en se repliant sur les secteurs rentables comme le lien de grandes villes à grandes villes et abandonner ce qui n'est pas rentable. Ils ne le diront jamais officiellement, mais c'est ce qu'ils ont dans la tête et ce qui a été fait dans le fret.

Il s'agit d'un équilibre précaire ?

L.B. : La volonté de la SNCF, comme de Transdev c'est de ratiboiser les droits en termes de conditions de travail, de droit social. En défendant nos droits, on va montrer que le seul carburant de leur système, c'est le

« On devrait tirer les enseignements des échecs passés »

François Tejedor, secrétaire général du secteur fédéral des cheminots CGT Paca

dumping social. Sans ça, il s'effondre. Il n'y a aucune efficacité dans leur système, aucune économie. En défendant nos droits, on veut débattre avec la population : pour un grand service public du rail. À un moment donné est-ce qu'on ne reviendrait pas en arrière en recréant de grands services publics ?

FT : Il faut un retour au service public. On voit bien qu'il y a une volonté de décentraliser de l'État vers les régions. Les solutions ne sont pas toujours libérales. On l'a vu avec le transport de marchandises en Paca. Le Port de Marseille parle de 3 millions de conteneurs à transporter d'ici dix ans. La Métropole raisonne en voulant développer un service public ferroviaire, sans regarder l'effet réseau. On a besoin d'un pilotage national.

Une nouvelle bataille s'annonce pour les cheminots ?

L.B. : La bataille commence. En tout cas une nouvelle étape de la bataille. Les premières ont eu lieu en 2014, puis 2018. Au conseil régional, qui a quand même décalé la date de sa séance à jeudi, pour nous faire la nique, on veut leur dire, qu'on n'est pas là pour les convaincre. Ils ont leur ligne politique. On est là pour dire que la bataille commence. Le processus de transfert va durer deux ans. On ne va pas les lâcher. Le dumping social ne sera pas le cadran de la mise en concurrence.

FT : La bataille a déjà commencé, puisqu'on a déjà eu une grève spécifique le 14 octobre dernier avec un cheminot sur deux en grève. Beaucoup d'entre eux espéraient que la raison gagnerait les têtes de la SNCF et de la Région. Maintenant ils ont décidé de ne pas se laisser faire. Le dumping social, on ne le subira pas. Les cheminots sont sereins. Ils sont prêts.

Propos recueillis par Catherine Walgenwitz



Aujourd'hui, 7 allers retours par jour sont proposés sur la ligne Marseille-Toulon-Nice. La Région assure que le service sera doublé avec la privatisation. PHOTO ARAM KARIM

Deux jours de mobilisation

Le gros de la mobilisation des cheminots aura lieu sans conteste ce vendredi à l'appel de la CGT et de l'Unsa, qui ont prévu une manifestation nationale à Marseille pour exprimer leur désaccord de l'ouverture à la concurrence des TER. Ils se rassembleront à 11h30 Porte d'Aix.

3 000 cheminots venus de toute la France manifesteront ensuite du conseil régional vers la direction régionale SNCF, avec la participation de Laurent Brun, secrétaire national de la CGT. Alors que la Région a avancé à ce jeudi la date de sa plénière, les syndicats ont décidé de maintenir leur mobilisation. FO et Sud-Rail se rassemblent quant à eux ce jeudi à 11 h devant le conseil régional. C.W.