



# Ouverture à la concurrence

Marseille, le 26 mars 2020

**Tract aux cheminot-e-s**

## « LE CONSEIL RÉGIONAL OUVRE GRANDES LES PORTES AU PRIVÉ ! »

Vendredi 13 décembre 2019, le Président de la Région PACA, Renaud Muselier a lancé l'ouverture à la concurrence des TER à travers deux contrats : Banlieue de Nice et l'axe Marseille - Toulon - Nice.

« La SNCF aura toute sa place... », « on va avoir des prix canonissimes, on va avoir des trains à l'heure, on va avoir des rabais, avec une qualité de service, je vous le parie aujourd'hui ! » a éreuté le Président aux journalistes présents.

Mars 2020, l'appel à candidatures est tombé et, à sa lecture, nous pouvons poser la question « Muselier a-t-il déjà perdu son pari... ? »

### « La SNCF aura toute sa place ! »... Pari perdu ?

« Il est prévu que l'attributaire du Contrat crée une société dédiée à la gestion du service » C'est, par cette phrase dans l'article « 2.3 Type de contrat », que le Conseil régional exclut la SNCF et les cheminot.e.s.

En imposant une société dédiée, il pousse la SNCF à faire candidater une de ses filiales (Keolis ?) ou à en créer une régionale du même type.

Ainsi, son aversion envers le service public ferroviaire SNCF et son personnel prive les usagers et la population de l'expertise et des compétences d'une entreprise qui gèrent le Transport Express Régional depuis plus de 20 ans. Interrogeons sur la réactivité nécessaire à la gestion d'une crise telle que nous la vivons actuellement dans une SNCF morcelée, quelle serait la nature du scénario avec des opérateurs différents ? Surement un scénario catastrophe avec des disparités fortes en termes de protection des salariés et sans nul doute une flambée des tarifs sur certaines relations transformant les usagers en clients, victimes d'un libéralisme débridé au service d'actionnaires zélés.

### « On va avoir des prix canonissimes ! »... Pari perdu ?

Dans son estimation des contrats, la valeur des concessions (Banlieue de Nice et axe Marseille-Toulon-Nice) est évaluée à 1 500 M€ pour le premier et 870 M€ pour le second au total 2 370 M€ pour 10 ans soit un prix équivalent au contrat actuel, mais avec quelques différences notoires.

Dans chaque contrat, pour attirer ses amis du privé, Le Président du Conseil Régional glisse quelques « friandises très sucrées » :

- Construction et mise à disposition d'un atelier de maintenance sur le site de Nice St Roch pour la Banlieue de Nice
- Construction et mise à disposition d'un atelier de maintenance à Nice ville, Fourniture de matériels roulants neufs nécessaires pour exploiter le service pour l'axe Marseille-Toulon-Nice

À noter que, pendant ce temps, le Service Public SNCF et l'ensemble des usagers concernés sont privés d'investissements sur les lignes de Provence/Alpes...

Cerise sur le gâteau, le Conseil régional prévoit une indemnité forfaitaire pour les soumissionnaires non retenus de 200 000 €. À ce jour, 8 entreprises s'étant dites intéressées c'est une enveloppe de 1,4 M€ que M. Muselier compte distribuer à ses amis...

## **« On va avoir des rabais avec une qualité de service ! »... Pari perdu ?**

Dans ces deux offres le Conseil Régional prévoit des renforcements d'offres : 4,3M de trains/Kilomètre pour la banlieue de Nice et 2,45 pour l'axe Marseille-Toulon-Nice...la nouvelle pourrait être intéressante si elle n'était pas accompagnée dans les deux contrats par une demande de « optimisations et productivités accrues sur plusieurs postes de charges »

Ces quelques mots nous rappellent quelles sont les conséquences d'une telle exigence : gares fermées, guichets supprimés ou horaires d'ouverture réduits, suppression des contrôleurs dans les trains, moins d'information, moins de sûreté et au final moins de sécurité et une qualité de service détériorée.

## **« Durée des contrats : périodes de mobilisation »...un drame humain en perspective !**

10 ans pour la période d'exploitation...c'est ce que demandait la CGT toutes ces dernières années. On peut, bien entendu, se demander pourquoi le Conseil régional se positionne sur une durée longue alors qu'il a toujours essayé, depuis les présidences Estrosi/Muselier de réduire au maximum la durée des contrats. Peut-être, une autre « friandise » pour attirer les entreprises privées ? ...mais quoiqu'il en soit on ne peut que souligner ce retour à la raison.

Par contre la période de mobilisation de plus de 3 ans qui devrait permettre au nouveau concessionnaire de « se préparer au démarrage de l'exploitation [transfert du matériel roulant, conception et construction d'un atelier de maintenance et reprise du personnel » porte en soi un véritable drame humain pour les personnels concernés qui, pendant 3ans et plus, vont devoir gérer la perte de leur statut, le transfert dans une autre entreprise et certainement une modification de leurs conditions de travail

## **LE CONSEIL RÉGIONAL DOIT REVENIR À LA RAISON**

La CGT et l'ensemble de ses militants ne peuvent accepter de telles perspectives. D'autres choix sont possibles et nous devons ensemble les imposer au Conseil Régional et à la Direction SNCF.

### **▪ Au Conseil Régional :**

Il doit supprimer son appel à la concurrence et pas seulement le différer compte tenu de la situation sanitaire. Il doit revenir à un partenariat Conseil Régional/SNCF qui au final a fait ses preuves depuis plus de 20 ans dans le cadre de la régionalisation des TER. Au pire, il doit permettre à la SNCF au travers de son activité TER PACA de candidater à l'appel d'offres.

### **▪ À la Direction SNCF**

Elle ne doit pas céder aux sirènes de filialisation qu'impose le Conseil Régional. Pas question de s'autoconcurrencer par sa filiale Keolis ou tout groupement. Si le Conseil Régional ne revient pas à la raison, c'est l'activité SNCF TER PACA qui doit candidater avec l'ensemble de ses personnels.

**LORSQUE LES CONDITIONS SANITAIRES NOUS LE PERMETTRONT.**

**NOUS APPELERONS**

**L'ENSEMBLE DES CHEMINOT-E-S À CONSTRUIRE LA RIPOSTE  
PAR UN GRAND RASSEMBLEMENT RÉGIONAL DEVANT LE  
CONSEIL RÉGIONAL PACA**