

# C.A...VOUS!

**FEVRIER 2021**

## **Alstom ou le scandale industriel et financier du RER B**

### **Le contexte**

La RATP/SNCF ont choisi les constructeurs Bombardier/CAF pour la fabrication de 146 rames de la ligne B, pour un montant total de 2,5 milliards d'euros. Alstom, en décembre et janvier, a organisé une obstruction juridique afin de repousser l'attribution du marché après l'acquisition de Bombardier par Alstom le 29 janvier 2021.

### **Les conséquences que pourraient avoir ces recours juridiques:**

**La première conséquence est que les 146 rames de la ligne B, ne seront pas livrées en 2025 comme prévu, mais bien plus tard et à un prix bien supérieur aux 2,5 milliards d'euros initiaux.**

Les contribuables de la région IDF et les usager·ère·s de la ligne B, vont donc payer des trains plus chers, qui seront livrés plus tard.

**Par ailleurs les salarié·e·s de Bombardier du site de Crespin vont perdre une grosse charge de travail. SUD-Rail est solidaire des revendications des salarié·e·s de Bombardier sur l'attribution de cette charge de travail.**

### **Certains politiques critiquent le monopole public de la SNCF, ils verront maintenant ce qu'est un monopole privé.**

**En rachetant Bombardier, Alstom devient quasiment en situation de monopole sur le marché de la construction ferroviaire en France.** Les dirigeants d'Alstom font donc la pluie et le beau temps, surtout en matière de prix... Les médias ne manquaient jamais une occasion de dénoncer le monopole public de la SNCF ; quand il s'agit d'une entreprise privée, en revanche, on les entend moins... **Les politiques, comme les voyageur·euse·s, vont goûter aux joies du monopole privé dans le ferroviaire. Par ailleurs en ne prenant pas position, le ministre des transports cautionne l'attitude agressive d'Alstom sur ce dossier.**

### **Le groupe Alstom/Bombardier, futur concurrent des technicentres SNCF.**

**Dans le cadre des appels d'offre TER, les constructeurs (Alstom/bombardier) vont se positionner sur le marché de la maintenance du matériel.** En effet, les constructeurs fabriquent le matériel, assurent un SAV, mais la maintenance des trains est assurée par les cheminot·e·s de la SNCF. Avec l'ouverture à la concurrence, les constructeurs vont pouvoir répondre aux appels d'offres afin d'assurer eux-mêmes la maintenance des trains, en s'associant par exemple avec Transdev. Transdev assurant la conduite des trains...avec des cheminot·e·s SNCF et Alstom la maintenance du matériel...avec des cheminot·e·s SNCF. **Plus belle la vie pour les profits !..**

**Scandale financier, scandale pour les salarié·e·s de Bombardier, scandale pour les agent·e·s SNCF de la maintenance, scandale pour les usager·ère·s de la ligne B : voilà la politique du privé ! Mais vu que plusieurs milliards sont en jeu, les patrons pourraient trouver un accord, l'avenir nous dira au détriment de qui !**

## **Sommaire :**

### **Page 1:**

⇒ **Alstom ou le scandale industriel et financier du RER B**

### **Page 2:**

⇒ **Ouverture à la concurrence les premiers signes d'une aberration ferroviaire: les exemples des TER Grand Est et PACA**

### **Page 3:**

⇒ **Appels d'offres état des lieux**

### **Page 4:**

⇒ **Filialisation retour vers le passé ?**

## Ouverture à la concurrence: les premiers signent d'une aberration ferroviaire : les exemples des TER Grand Est et PACA.

### Prolongation des conventions:

Alors qu'on expliquait que la SNCF n'était pas suffisamment « souple », qu'elle n'arrivait pas à « s'adapter rapidement », **l'ensemble des conventions entre les régions (AO) passent progressivement de 4/6 ans en moyenne à 10 ans. La première conséquence de l'ouverture à la concurrence sera donc une prolongation des contrats.** Là où, précédemment, l'AO renégociait le contrat tous les 4 ans avec la SNCF, désormais le contrat sera attribué à une entreprise privée pour un minimum de 10 ans. **Pire, la région GE propose des contrats de 22 ans !** Cette prolongation des contrats à 10 ans est **une demande forte des opérateurs privés, certains l'ont même conditionnée à leur positionnement sur le marché.** C'est exactement ce qui est arrivé avec l'appel d'offre des TET Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux, où aucune entreprise privée n'a déposé d'offre. **Résultat ? Les politiques se couchent !** L'Etat, AO des Intercités, va pour sa part prolonger son contrat de 4 à 6 ans. **C'est dans ce cadre là que les conventions de la région Grand Est passent de 8 à 10 ans et les conventions de PACA de 5 à 10 ans.**

**Comme si le scandale des concessions d'autoroute n'avait servi à rien... On fonce droit dans le mur, en appuyant sur l'accélérateur !**

### La SNCF passera systématiquement par une filiale afin de répondre aux appels d'offres.

Ce fut le cas pour l'appel d'offre des TET Nantes/Bordeaux/Lyon, mais comme l'Etat, mauvais joueur, a préféré reporter l'appel d'offre plutôt que de l'attribuer à une filiale de la SNCF, l'information est passée pratiquement inaperçue.

C'est le cas également pour les 2 lots de PACA, **les filiales SNCF Intermétropole pour le lot 1 et SNCF Sud Azur pour le lot 2.** Ces deux filiales de la SNCF répondront aux nouveaux contrats de 12 ans proposés par la région PACA. **Pour les 2 lots de la région Grand Est, la SNCF répondra également via des filiales.** Pire, alors que les appels d'offres sont globaux, c'est-à-dire englobant à la fois l'exploitation et l'infrastructure, **la SNCF va s'associer à une entreprise de BTP, Eiffage, afin de répondre aux 2 appels d'offre.**

C'est également le cas pour les 3 lots de la région Hauts-De-France, même si dans ces cas là, la région HDF demande explicitement la création de sociétés dédiées.

**La conséquence directe de ce choix stratégique de la part de la SNCF de passer systématiquement par des filiales sera, qu'entre 5 et 10 ans, l'ensemble des cheminot.e's de TER, TET et Transilien seront...dans une filiale de la SNCF.**

Ces filiales de la SNCF pourront même ouvrir leur capital à hauteur de 50%, donc être privatisables.

### Un non sens ferroviaire : l'exemple des ateliers de maintenance de Nice.

**Dans le cadre des 2 lots ouverts à la concurrence sur la région PACA, du matériel neuf sera attribué, ou restaurer sur ces 2 lots (Régiolis/ 2N NG, Regio2 N).** Tout est fait pour que cela marche. Qui dit matériel neuf, dit atelier neuf. **Au lieu de mutualiser les ateliers sur la région de Nice, l'AO exige la création de 2 ateliers neufs à Nice, pour chacun des lots.** En matière d'aberration ferroviaire, on touche le sommet. C'est un peu dans la même logique qu'au XIX siècle, la gare de l'Est fut construite à 200 mètres de la gare du Nord et la gare de Lyon à 500 mètres de la gare d'Austerlitz. Car chaque compagnie privée à l'époque, voulait sa propre gare. Aujourd'hui nous tombons dans les mêmes travers. **Chaque compagnie voudra son propre matériel et son propre atelier, quitte à le construire à quelques centaines de mètres l'un de l'autre.**

## Appels d'offres état des lieux

Dates **théorique** d'ouverture à la concurrence:

- **TER/TET/Nouvelles lignes:** décembre 2019
- **TGV:** décembre 2020
- **Transilien toutes les lignes sauf RER:** décembre 2023
- **Transilien ligne E:** janvier 2025
- **Transilien ligne C et D:** janvier 2033
- **Transilien ligne A et B:** janvier 2040



- L'Etat a lancé un appel d'offres qui se terminait janvier 2021, pour les lignes Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon. **Aucun opérateur ferroviaire en dehors d'une filiale de la SNCF, n'a répondu à l'appel d'offre.** Mauvais joueur l'Etat a préféré reporté l'appel ultérieurement. **166 cheminot·e·s sont concerné·e·s par ces 2 lignes.** Aucune date d'ouverture des 8 lignes TET n'a été donnée, mais il faut dire que personne ne se bouscule afin d'y répondre.



- 2 lots sont ouverts dans un premier temps.
- **Ligne Nancy-Contrexéville.** Exploitation + Infrastructure. Début de circulation, 2024 **pour 22 ans.** Attribution du contrat en juillet 2022. **39 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**

- **Ligne Bruche-Piémont-Vosges.** Exploitation + Infrastructure sur une partie de la ligne. Début de circulation, 2025 **pour 22 ans.** Attribution du contrat début 2023. **189 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**



- 2 lots sont ouverts dans un premier temps.
- **Ligne Marseille-Nice.** Exploitation. Début de circulation, juin 2025 **pour 12 ans.** Attribution du contrat en octobre 2021. **244 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**
- **Ligne Azur (étoile de Nice).** Exploitation. Début de circulation, décembre 2024 **pour 12 ans.** Attribution du contrat octobre 2021. **691 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**



- 3 lots sont ouverts dans un premier temps.
- **Ligne Etoile d'Amiens.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2023 **pour 10 ans.** Attribution du contrat début 2022. **entre 500 et 600 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**
- **Ligne Paris-Beauvais.** Exploitation. Début de circulation, juillet 2024 **pour 10 ans.** Attribution du contrat début 2022. **entre 100 et 200 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**

Début de circulation, juillet 2024 **pour 10 ans.** Attribution du contrat début 2022. **100 cheminot·e·s sont concerné·e·s. La SNCF passe par une filiale.**



- **Tous les lots sont ouverts.**
- **Ligne Tram-Train étoile de Nantes.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2023 **pour 10 ans.** Attribution du contrat mi-2022.
- **Ligne Sud-Loire.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2023 **pour 10 ans.** Attribution du contrat mi-2022.

- **Ligne Boucle Loire Bretagne.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2029 **pour 10 ans.** Attribution du contrat mi-2026.
- **Ligne Etoile Mancelle.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2030 **pour 10 ans.** Attribution du contrat mi-2027.
- **Ligne Loire.** Exploitation. Début de circulation, décembre 2031 **pour 10 ans.** Attribution du contrat mi-2028.

## Filialisation retour vers le passé ?

« Il faut être fier d'avoir hérité de tout ce que le passé avait de meilleur et de plus noble. Il ne faut pas souiller son patrimoine en multipliant les erreurs passées. »  
(Gandhi)

Depuis toujours les défenseurs du marché ont agité la dette du système ferroviaire afin de contraindre l'inconscient collectif de céder son patrimoine au profit du privé . Seulement ils oublient un peu vite que c'est justement à cause de leurs dettes du privé et ses conséquences désastreuses que l'unification a eu lieu avec une reprise par l'Etat de la dette du privé !

**La dette globale des cinq compagnies régionales privées existantes, s'élevait fin 1936 à 37 milliards de francs !!**

Aussi dans la panique et devant les conséquences dramatiques du désengagement financier des patrons du privé de l'époque, l'Etat fût contraint de reprendre le contrôle du réseau afin de le sécuriser pour mettre un terme à toutes une série d'accidents ferroviaires tous plus dramatiques les uns que les autres d'ailleurs. **Pour la seule année 1881, il y eut 2064 accidents ferroviaires : 185 déraillements, 190 collisions, 692 accidents sur la voie. 512 passagers moururent dans ces accidents. Ou encore le plus spectaculaire, quand le 22 octobre 1895 à la gare de Paris-Montparnasse, un train express provenant de Granville plongea dans le butoir, traversa la façade de la gare et tomba dans la rue .**

La dette du privé conduira à des catastrophes ferroviaire sans précédent poussant l'état à reprendre en main le réseau !

Pour mettre un terme aux dérives du système ferroviaire géré par les patrons du privé la réunification fut l'unique moyen d'organiser méthodiquement un service public sûr !

La lente reconstruction du modèle ferroviaire unifié apportera enfin les garanties de sécurité nécessaires aux transports de voyageurs et de marchandises impliquant un haut niveau de sécurité .

La reprise en main de la sécurité des circulations rendue possible uniquement grâce aux moyens publics rendra au passage les citoyens propriétaires du chemin de fer ,cela devenait le patrimoine de toutes et tous !

Aujourd'hui c'est la montée en puissance du capitalisme financier qui est responsables du démantèlement du ferroviaire Doté d'un appétit toujours féroce, il dépèce lentement le bien commun, se partage sans complexes morceaux par morceaux l'héritage que nous ont laissé les générations passées.

**Aujourd'hui la direction sort du bois et officialise la filialisation qui ne manquera pas de reproduire les mêmes dérives que par le passé !**

La crise sanitaire que nous traversons aujourd'hui devrait pourtant nous faire réfléchir sur la capacité de résilience d'un modèle ferroviaire solidaire , car l'impact financiers sur des structures privées aurait irrémédiablement conduit les patrons du privé à protéger leurs intérêts financiers personnels laissant à la charge de la collectivité d'éponger les pertes !

Jusqu'ou cette fois faudra t-il laisser monter la dette du privé ? Combien d'accidents ferroviaires, combien de morts faudra-t-il pour prendre conscience de l'absurdité de l'éclatement de l'entreprise publique sur l'autel des profits ?

L'anticipation et le zèle de nos dirigeants à préparer le terrain pour l'arrivée du privé montrent déjà les premiers signes de dysfonctionnements majeurs tels la multiplication d'événements sécurité , un profond malaise chez les cheminotes cheminots souvent en souffrance devant les transformations contraires aux bons sens.

**Le vieil adage privatisation des profits et collectivisation des pertes demeure plus que jamais d'actualité.**

Il n'y pas de fatalité, ensemble cheminotes cheminots citoyens reprenons le chemin de la solidarité, reprenons ce qui nous appartient !

**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**