



INTERVENTION

Thierry NIER

Berlin, le 16 novembre 2021

RASSEMBLEMENT « SAVE THE DATE » À BERLIN

Chères et chers Camarades,

Chères et chers Collègues,

Nous sommes réunis ce jour pour peser avec vous sur des choix qui pourraient mettre à mal le ferroviaire dans votre pays, à savoir la séparation de la Deutsche-Bahn en deux sociétés, qui seraient chargées de l'exploitation du réseau d'une part, et de la circulation des trains d'autre part. Nous appelons avec vous fermement la nouvelle coalition politique élue à ne pas scinder le groupe en deux.

Après trois paquets ferroviaires votés depuis 1991, le 4^e paquet prévoyant l'éclatement des entreprises ferroviaires nationales historiques et l'obligation de concurrence sur les trafics ferroviaires voyageurs nationaux a été voté en séance plénière du Parlement Européen le 13 décembre 2016 à Strasbourg. Pour la CGT, les logiques libérales qui prévalent en Europe depuis trop d'années maintenant sont en échec depuis plus de 20 ans.

En France, quel que soit le secteur observé (électricité, gaz, téléphonie, eau), la libéralisation, la dislocation des opérateurs publics nationaux, voire leur privatisation, n'ont engendré qu'augmentation et opacité des tarifs pratiqués, accroissement de la contribution publique aux opérateurs privés, la captation de dividendes par leurs actionnaires privés. Le capital prive ainsi la société des investissements nécessaires. Par exemple, l'ouverture des marchés à la concurrence, la privatisation de GDF et l'ouverture du capital d'EDF devaient, selon leurs défenseurs, faire baisser les tarifs.

Les consommateurs constatent, année après année, le contraire de ces promesses. En 10 ans, le gaz a augmenté de près de 80 % et l'électricité de 50 %.

Ces politiques libérales se traduisent par une réduction de l'offre de service public, à moyen terme une augmentation des prix, l'abandon de toute référence à l'aménagement des territoires, la remise en cause des droits sociaux des salarié-e-s et de la sécurité.

Dans notre champ professionnel, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises imposée par les instances européennes n'a eu pour effet que de diminuer la part modale des chemins de fer en renvoyant une large part des transports terrestres sur la route. En vingt ans (1999-2019), la part modale de transport de marchandises par le rail est passée de 16,6 % à 9 %. Le volume total des marchandises transportées a progressé de 10 %, mais celui acheminé par fer s'est effondré, passant de 54,5 GTK en 1999 à 32,6 GTK en 2019.

Malgré ce constat funeste, les demandes répétées des organisations syndicales, du Comité Economique et Social Européen (CESE), les Instances Européennes, Commission, Conseil des Ministres, Parlement Européen, ont, jusqu'à présent refusé toute évaluation de la mise en œuvre des précédents paquets ferroviaires. Leurs résultats désastreux ne peuvent pourtant plus être niés, sur les plans économiques, sociaux, environnementaux et en termes de sécurité des transports par chemin de fer.

Il est grand temps de sortir du dogmatisme libéral qui a déjà causé tant de dégâts dans nombre de pays. Pour preuve, la faillite de ABELLIO, filiale des chemins de fer Néerlandais, qui laisse en Allemagne 350 salariés sur le carreau. Par ailleurs, la renationalisation au Royaume-Uni de concessions voyageurs confiées au privé après avoir fait revenir dans le giron public la gestion des infrastructures ferroviaires est la preuve que la concurrence, mêlée de privatisation des entreprises publiques de chemin de fer est une erreur profonde.

Nous subissons tous, partout en Europe, les mêmes méfaits de la mise en œuvre de la concurrence, du libéralisme. C'est donc ensemble, « cheminots d'Europe » que nous devons nous mobiliser pour redresser le transport ferroviaire. C'est l'objet de la présence de la Fédération CGT des cheminots à vos côtés aujourd'hui.

En 2018, le gouvernement Français a transposé dans la loi (dite pacte ferroviaire), le quatrième paquet ferroviaire issu de la directive européenne 91440.

Cette loi a transformé la SNCF en sociétés anonymes de droit privé, a mis fin au recrutement au statut des cheminots et a obligé les autorités organisatrices de transports (particulièrement les régions françaises) à recourir aux appels d'offres pour leurs transports de voyageurs. À la lecture des appels d'offres émis par les régions expérimentatrices, on s'aperçoit que tout a été construit pour appâter les opérateurs privés : les voies ferroviaires ont fait l'objet d'une rénovation, du matériel roulant neuf a été commandé, un atelier de maintenance dédié à la ligne ferroviaire sera construit.

La SNCF a décidé de répondre à tous les appels d'offres qui seront lancés par les régions. Cependant, elle le fera via une filiale privée du groupe SNCF, existante ou créée pour l'occasion. Les cheminots qui opèrent aujourd'hui le service public se verraient dans l'obligation d'être transférés dans une filiale de droit privé ou chez un autre opérateur que la SNCF avec une perte de droits à la clé.

Nous le savons tous, contrairement à une entreprise publique, un opérateur privé cherche une rentabilité financière la plus importante possible.

Pour ce faire, il supprime de l'emploi, dégrade les conditions de travail et les conditions sociales des salariés restants, impose la polyvalence et réduit les budgets consacrés à la formation professionnelle des personnels. Il économise sur la maintenance des infrastructures et des trains, il ferme des guichets, voire des gares, si la marge financière n'est pas à la hauteur.

Le dumping social est donc résolument le carburant de la concurrence. Pour satisfaire l'appétit des actionnaires, nos dirigeants ne s'arrêteront jamais de vouloir affaiblir nos droits.

La CGT, qui combat l'ouverture à la concurrence, et de manière globale la libéralisation et le démantèlement des services publics, continuera d'agir partout avec les cheminots, les populations pour préserver et développer le ferroviaire au profit des besoins des populations et des chargeurs.

Avec l'ETF nous demandons de créer les conditions d'organiser des mobilisations de plus grandes envergures pour contrer le démantèlement du ferroviaire en Europe.

Merci de votre attention.