

OUVERTURE A LA CONCURRENCE

Rencontre RAO du 15 décembre 2020

Le 15 décembre 2020, s'est tenue une réunion d'information sur les appels d'offres en cours et à venir. SUD-Rail a posé beaucoup de questions, les réponses obtenues sont un mélange de langue de bois, de non-dits et d'autosatisfaction de la part des Dirigeants en charge du dossier. Voici un florilège de ce qui attend les cheminots dans les mois à venir, ou plutôt comment la Direction, sans scrupule, va tout faire pour offrir ses agents aux opérateurs privés. Le projet RAO (Rail A Offrir) est né !!!

LE CONTEXTE

Les 10% de kilomètres/trains (TKM) prévus comme ouvrables à appel d'offre par la région Grand-Est dans la convention TER (valable normalement jusqu'en 2024) n'étaient pas une assez grosse part du gâteau. Aux 8% de TKM que représentaient les deux lots Nancy-Contrexéville (L14) et Bruche-Piémont-Vosges (BPV) s'ajoutent **les lignes internationales vers l'Allemagne qui représenteront plus de 6 millions de TKM par an et qui seront offertes à la découpe probablement en deux lots.**

Pour les deux premiers lots, sans être tout à fait transparente lors de cette réunion, la cellule de réponse à appel d'offre (RAO) nous annonce un **regroupement SNCF, Keolis et une entreprise de BTP secrète** (du type Vinci) sur la L14. Et la même chose, sans Keolis, pour BPV.

Pour les 7 lignes transfrontalières qui vont être offertes, là encore, on parle de créer une entité juridique dédiée et non de répondre simplement avec TER Grand-Est pour garder réellement la charge de travail. Cette fois la « bonne excuse » est que les conditions fixées par le regroupement des 5 AO Franco-Allemandes ne le permettent pas dans le règlement des appels d'offre.

Comme pour les Hauts de France, Midi Pyrénées ou en Ile de France, **la SNCF ne répond pas réellement aux appels d'offre**

en tant qu'entreprise privée. Le but est de passer par les décrets prévus dans le pacte ferroviaire de 2018 et casser du cheminot via le transfert de personnel. C'est au travers de ces informations qu'il faut regarder la création des Directions de lignes et plus particulièrement la DL « porte d'Allemagne ».



DANGER SOCIAL ET FERROVIAIRE

Si la présence dans le regroupement L14 de Keolis n'a rien de rassurant tant les méthodes de management de cette filiale SNCF sont à vomir, le fait de laisser au seul BTPiste (Vinci ou autre) le soin d'entretenir le réseau, sans surveillance de SNCF RESEAU est **très inquiétant pour la sécurité des circulations.** Le but de ces entreprises est de générer du profit. RAO nous dit que le moyen pour eux d'y arriver sera de trouver des méthodes « innovantes » pour la maintenance des appareils de voies. **On voit très bien comment ils vont parvenir à alléger les dépenses et tant pis pour l'alourdissement du bilan humain à venir.**

SUD-Rail Metz/Nancy

03 87 32 08 72
www.sudrailmetznancy.org
metznancy@sud-rail.org
SudRailMetzNancy

SUD-Rail Alsace

03 88 29 70 10
www.sudrailstrasbourg.fr
sudrail.sg@gmail.com
sudrailstrasbourg

SUD-Rail Champagne - Ardenne

03 51 01 99 60
SNCF: 74 99 60
sudrailreims@free.fr
sudrailca

AUTRES CONCURRENTS

Les autres concurrents, soi-disant sans certitudes de la part de RAO, seraient des regroupements : **REGIONEO** (union de RAPTdev et Gellink), **TRANSDEV** qui a fait un groupement similaire à SNCF lui aussi et **ARRIVA** un concurrent Allemand qui fait des visites sur le terrain.

UNE NOUVELLE CONVENTION TER EN 2022

La grande braderie est actée, c'est dans ce sens qu'une nouvelle convention sera signée pour 10 ans entre la SNCF et la Région en 2022 pour échelonner les appels d'offre qui vont se généraliser sur toutes les lignes. Non pas pour les combattre ou pour les remporter avec TER SNCF (qui ne postulera sans doute jamais en tant que telle) mais **pour mieux organiser la vente à la découpe.**



JURIDIQUE

La Région attend des dérogations aux lois européennes pour valider un appel d'offre qui ne fait pas de séparation en Gestionnaire d'Infrastructure (GI) et Entreprises Ferroviaires (EF), alors qu'on nous a imposé les désastreuses réformes RFF et plus tard Réseau au nom de ces mêmes lois. Si la région n'obtient pas cette dérogation l'appel d'offre tombera à l'eau.

La SNCF attend aussi des décrets et amendements pour permettre de transférer les agents de la circulation plutôt que de simplement les mettre à disposition de l'entité prenante.

Visiblement les lois, bien dégueulasses que nous avons toujours combattues ne vont encore pas assez loin pour la région et pour la Direction complice qui usera de tous les moyens pour se débarrasser de sa masse salariale à mesure qu'elle perdra inéluctablement des marchés.

ORGANISONS LA LUTTE

Les travailleurs du transport et les collectifs d'usagers doivent s'organiser pour lutter. **SUD-Rail ne voit pas d'autre alternative que la lutte par la grève la plus dure** conjointe avec les cheminots et tramnots des autres entreprises (dont la RATP qui suit exactement le même chemin que la SNCF) pour mettre un coup d'arrêt, par un rapport de force sans précédent, au processus de destruction des services publics qui ne sert ni les travailleurs du transport, ni les usagers, ni l'environnement, ni la santé, ni l'éducation, seulement les patrons du CAC 40.

**VOUS AVEZ DES QUESTIONS SUR L'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE POUR GRAND-EST ?
ENVOYEZ LES NOUS :**

sudrail.csegrandest@gmail.com

SUD-Rail Alsace vous souhaite une meilleure année 2021, meilleure en tout point que la précédente, que la lutte et le combat dessinent l'avenir des cheminots face aux changements néfastes voulus par les gouvernants irresponsables.

Plus que jamais, en 2021, on sera là !

**Meilleure Année
2021**

