

Saint-Denis, le 2 juillet 2025

QUAND LA CONCURRENCE AVANCE, LE SERVICE PUBLIC RECOULE

Le mois de juin 2025 est marqué par une accélération de la privatisation et de la casse de l'outil public ferroviaire.

Trenitalia : 4 liaisons TGV Paris/Marseille.



Ces nouvelles liaisons ont été largement relayées dans la presse, essentiellement pour faire la promotion des prix des billets... inférieurs à ceux des TGV SNCF.

Derrière le mirage de prix réduits, SUD-Rail dénonce une ouverture à la concurrence faussée qui privilégie honteusement les nouveaux opérateurs et met en péril le service public.

Quelques explications s'imposent :

- En 2025 Trenitalia va bénéficier de 10 millions de ristournes sur les péages de ses TGV, pour un Chiffre d'affaires de 50 millions d'euros. **Sur 4 ans, ce sont 30 millions d'euros de ristournes qui lui seront accordés...** alors même que le réseau ferroviaire manque cruellement d'argent.
- En 2025, Trenitalia ne fait toujours pas de

TGV d'aménagement du territoire et se positionne uniquement sur les lignes rentables, à savoir Paris/Lyon, Paris/ Marseille et Paris/Milan. Trenitalia laisse la SNCF assurer seule la desserte des lignes et des gares déficitaires.

- En 2025, **Trenitalia a été dispensé de financer le fonds de concours**, quand la SNCF a versé 1.55 Milliard d'euros pour financer un réseau qui appartient à l'État et qui est ouvert à la concurrence. On peut se demander, alors que la concurrence est annoncée libre et non faussée, pourquoi la SNCF devrait être l'unique contributeur au fonds de concours...

Les conséquences de cette ouverture à la concurrence déloyale sont importantes. En effet, pour compenser cette inégalité de traitement, **la SNCF réduit les dessertes TGV les moins rentables, perd de l'argent dans le financement du réseau, augmente le prix de ses billets TGV et exerce une pression sociale accrue sur ses cheminots.**

La région Grand Est privatise 3 nouvelles lignes ferroviaires.

Aujourd'hui les infrastructures ferroviaires appartiennent à l'État et leur gestion est assurée à 98% par SNCF Réseau, les 2% restant sont réalisés par Liséa (Bordeaux/Tours), Eiffage (Le Mans/Rennes) et Oc'Via (Nîmes/Montpellier).



Une loi de 2022 permet aux régions de récupérer la propriété des lignes à faible trafic.

La région Grand Est l'a déjà fait pour 3 lignes en 2024 et poursuit avec la privatisation de 3 nouvelles lignes ferroviaires :

- Conflans-Jarny/Verdun (42 Km) et Verdun/Dugny (9 Km)
- Lutterbach/Kruth (33 Km)
- Colmar/Metzeral (25 Km)

Ces lignes seront propriété de la région Grand Est qui pourra passer par un autre gestionnaire d'infrastructure que la SNCF et donc les **privatiser**. Pour les salarié-e-s de Réseau concerné-e-s, ce sera de la mise à disposition.

Privatisation de la ligne TER Nice/Marseille

Depuis le 29 juin, Transdev a récupéré l'exploitation des TER Nice/Marseille.

La SNCF lui aura donné un joli coup de main, pour lui permettre de commencer l'exploitation, en louant pendant plusieurs mois à la filiale de Transdev du matériel, afin de pallier les retards de livraison des rames Alstom.

32 cheminot-e-s de la SNCF ont été transféré-e-s chez Transdev.

Pour ces collègues **ce sera la perte de nombreux droits**.

Il faudra donc se battre afin d'en préserver un maximum.

Mais il faudra se battre aussi pour l'ensemble des salarié-e-s de Transdev, qui sont les premières victimes du dumping social de cette entreprise.

En vendant 30% de ses actions au groupe privé Rethmann, Transdev a été privatisé 15 jours avant l'exploitation de la ligne. Quel symbole !!

La concurrence est une farce que les voyageurs vont vite découvrir. L'un des épisodes est le changement de règle de calcul de la régularité sur cette ligne. On passe d'une régularité globale (exploitation + infrastructure) à une régularité uniquement exploitation. **Conséquence, la région**

pourra annoncer des trains avec de meilleurs taux de régularité, alors que dans la réalité ils seront toujours aussi en retard...

Nous assistons depuis plusieurs années à une privatisation et à balkanisation de notre système ferroviaire. Pourtant de l'autre côté de la manche, la Grande-Bretagne emprunte exactement le chemin inverse en renationalisant et en réunifiant son système.

FAKE NEWS

Avec la SNCF la régularité était de 80%

Transdev a l'objectif d'une régularité de 97%

VÉRITÉ
MENSONGE

STOP
FAKE
NEWS

R. MUSELIER, Président de la région PACA

R. Muselier, change les critères de régularité, en passant d'une régularité globale (train + voie) à une régularité partielle (train uniquement)

Sud Rail

Aujourd'hui, certaines Autorités Organisatrices et certains usagers sont aveuglés par le mirage de la concurrence et de la privatisation.

Pourtant, les exemples britannique et allemand démontrent que celle-ci est inefficace, chère et porteuse de dumping social pour le secteur.