



ATTRIBUTION TRANSDEV : LA PARTIE EST TRUQUÉE !

**Les médias annoncent
l'attribution de la ligne
TER Marseille-Nice à
Transdev.**

**La région politique
PACA l'annonçait déjà
avant les élections
régionales.**

**Cela aura des
conséquences pour les
usagers et les
cheminots.**

**Le service public est
sacrifié sur l'autel de la
rentabilité avec... de
l'argent public !**

Contrairement à l'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 le « chiffre d'affaires » n'est pas à la hauteur de ses appétits financiers.

Les entreprises privées, tout comme les filiales de la SNCF de droit privé, parfois créées pour l'occasion, vont utiliser la même recette libérale, cherchant à augmenter leur marge de profit au maximum, « quoi qu'il en coûte »... pour l'utilisateur.

Transdev n'échappe pas à la règle !

Le subventionnement de l'offre du lot concerné fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable qui financera, in fine, la volonté des régions « d'appâter » les entreprises privées et d'augmenter les marges financières.

Dans les faits, sur PACA :

- Transdev va percevoir 10 millions de subventions avant même que le premier train roule (première circulation prévue en 2025) ;
- Ce contrat obtenu par Transdev lui rapportera 50 millions d'euros par an pendant toute la durée de celui-ci (10 ans avec 2 années supplémentaires en option) ;
- La Région PACA financera :
 - L'achat de matériels roulants (10 à 12 rames) ;
 - La construction d'un atelier de maintenance alors que des ateliers SNCF existent déjà.

Cela représentera un investissement de 270 millions d'euros dont seulement 4 millions à la charge de Transdev.



Par ailleurs, le coût du « km-train » est aujourd'hui de 15,80 €. Il sera de 20 € en 2025 à l'arrivée de Transdev, soit 25 % d'augmentation de la subvention publique !

Si autant d'argent avait été mobilisé pour l'entreprise publique SNCF, parlerait-on aujourd'hui de concurrence ?

Le Gouvernement est donc prêt à tout pour légitimer sa réforme de 2018.

La Fédération CGT des Cheminots réaffirme son opposition aux logiques de concurrence.

Quand d'autres pays en Europe envisagent la renationalisation, partielle ou totale, la France quant à elle, fait un bon de cent ans en arrière en réinstaurant un modèle qui fut un échec économique et social avant que le choix soit fait de nationaliser les chemins de fer français.

La CGT continuera d'agir avec les cheminots pour préserver et développer le service public ferroviaire SNCF. Elle mettra également tout en œuvre afin qu'aucun cheminot ne subisse de régressions sociales.

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Fonction :
Grade :
Position de rémunération :
Etablissement :
Tél :
E-mail :



J'ADHÈRE À LA CGT

FÉDÉRATION CGT CHEMINOTS
263, Rue de Paris - Case 546
93 515 MONTREUIL Cedex
Tél : 01 55 82 84 40
onga@cheminotcgt.fr
www.cheminotcgt.fr

BULLETIN D'ADHESION

**RENFORCE-TOI !
REJOINS LA CGT DES CHEMINOTS**

Nom du secteur : Tél :

Syndicat : Tél :

Nom du contact :

Nom du syndiqué :

