



Filialisation de la SNCF : L'exemple des TGV italiens !

Acte 1 : de la coopération à la concurrence

Depuis 1995 et jusqu'en 2011, SNCF et Trenitalia coopéraient dans une filiale commune appelée Artésia afin d'assurer des trains de nuit entre la France et l'Italie. Cette filiale appliquait la réglementation du travail en vigueur dans les entreprises historiques (*comme quoi c'est possible*). Avec l'ouverture à la concurrence des trafics internationaux en 2009, Guillaume Pépy est venu casser ce bel exemple de coopération industrielle transnationale en achetant une entreprise ferroviaire italienne NTV pour concurrencer la société des chemins de fer italiens. Après leur divorce, la SNCF a fait du TGV Paris/Milan, via une filiale SVI et Trenitalia s'est alliée avec Transdev pour proposer des trains de nuit, Thello. En 2016 face aux énormes déficits de Thello, Transdev a jeté l'éponge. Depuis 2021, Thello a pris le nom de Trenitalia France. Il exploite maintenant des TGV entre Paris et Milan depuis décembre 2021. Nous passons donc d'une coopération entre 2 entreprises publiques à une guerre commerciale sur le marché du TGV.

Acte 2 : La filiale SNCF TGV Italie va faire du TGV entre Milan et Rome.

Pour concurrencer Trenitalia, SNCF va exploiter le marché des TGV Italiens sur des liaisons nationales Milan/Rome à partir de 2026, tout en maintenant (dans un 1^{er} temps) ses Paris/Milan. Il faut dire que le marché italien semble juteux vu que l'Etat Italien, face aux difficultés des opérateurs de TGV (NTV et Trenitalia), a décidé de prendre à sa charge 40% des coûts des sillons TGV. Avec des prix de péages LGV 3 fois moins cher que sur les LGV en France. Cela rend l'activité TGV particulièrement rentable en Italie...mais au prix de subventions de l'Etat.

Acte 3 : La SNCF transforme sa filiale en société italienne low cost.

Pour s'attaquer au marché du TGV Italien, la filiale, avec les garanties financières de la SNCF, a commandé 15 rames TGV M et va se positionner sur le marché du Low Cost. Cependant, contrairement à Ouigo en France, l'entreprise a décidé de se passer des cheminots SNCF Français et de créer un low-cost 100% italien !

Aujourd'hui la charge de travail ASCT est mutualisée entre ASCT SNCF et ASCT SVI. Pour ce qui est de la charge conduite celle-ci est réalisée entièrement par des ADC de la SNCF sur la partie française, demain tout sera en Italie !



Acte 4 : Des emplois et de la charge de travail qui disparaissent !

Les billets seront vendus uniquement par internet, sous supervision italienne. Les 14 ASCT du roulement Italien perdront leur charge de travail en 2026. Les ADC assurant la charge Paris/Modane (ADC de Paris et de Chambéry), perdront une partie de la charge dès mars 2024 car ils se limiteront à des Paris /Chambéry. La charge et les emplois qui s'y rapportent seront perdus avec l'arrivée des TGV M dès 2026 au profit de la filiale SVI. Pour la maintenance, les rames devraient être entretenues entre Paris et Milan, mais sans vision précise en termes de répartition de la charge de travail.

Conclusion : le transfert des charges TGV vers les filiales a commencé !

Ce qui attend tous les cheminots de TER/TN/IC et de Fret c'est le transfert vers des filiales de la SNCF ou des boîtes privées. Pour ce qui est de TGV, on aurait pu croire que ce transfert n'aurait pas lieu mais c'était sans compter sur la volonté de la SNCF de vouloir faire toujours plus de profits. La direction est donc en train de transférer l'activité de production à sa filiale. Cet exemple ne restera pas une exception, soyons en sûrs ! C'est bien tous les collègues de TGV qui risquent de se retrouver dans une filiale d'ici quelques années.

**Ce n'est pas aux travailleurs du rail de payer la concurrence !
Défendons nos droits, tous en grève le 26 Septembre !**