POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue paul Dukas 75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : http://www.convergence-nationale-rail.fr/

A propos de l'opération RAILCOOP,

La sphère médiatique (*spécialisée et non*) est de plus en plus agitée, malgré le contexte de la pandémie, par le projet **dénommé RAILCOOP** qui affiche l'ambition de reprendre à son compte(?) l'exploitation de certaines lignes ferroviaires(voyageurs et FRET) abandonnées partiellement par la SNCF comme la desserte directe BORDEAUX-LYON ou encore TOULOUSE-RENNES par LIMOGES et LE MANS et LYON-THIONVILLE par DIJON en 2023.

Cette aventure sciemment romancée semble parée de toutes les vertus, portée par une communication très abondante voire déformante ! Cela devrait interpeller celles et ceux qui en restent à l'écume du projet dans une vision romantique du « *petit train qui dessert les villages/villes qui n'ont plus d'offre ferroviaire* » !!

Au-delà de l'aspect sympathique de ce projet, il convient d'en gratter le vernis pour comprendre ce qu'il recouvre pour l'organisation du chemin de fer en territoire. Déjà voir que pour essayer de donner du crédit à leur projet, ses concepteurs recyclent de vieux poncifs libéraux éculés, du style : « *la SNCF coûte trop cher* » « *sa structure est trop lourde* » … ! Leur concept de modèle autonome n'a pas tenu longtemps puisque pour le financer il faudrait au bas mot disposer de 5 millions d'euros, donc maintenant les collectivités locales (communes…), territoriales (Conseils régionaux…), les investisseurs institutionnels sont appelés à la rescousse pour mettre la main à la poche ! Les élu-e-s en responsabilités qui se laissent convaincre pour financer RAILCOOP sans trop se poser de questions , amputent de fait certains de leurs budgets ! **Une autre question qui mérite d'être posée : qui va payer la régénération et l'entretien de l'infrastructure pour que RAICOOP fasse rouler « ses trains » ?**

Comment comprendre que lors de manifestations pour défendre la SNCF, son caractère d'unicité, intégré, certains de ces élu-e-s, ceints de leurs écharpes tricolores , défilaient aux côtés des cheminots et de leurs syndicats et qu'aujourd'hui les mêmes mettent le doigt dans un système qui participe à l'atomisation , à la balkanisation de l'organisation du chemin de fer en territoire !? Ce projet RAILCOOP est quelque part « *le cheval de Troie de l'ouverture à la concurrence»* après les échecs enregistrés au niveau des appels d'offres et Appel à Manifestation d'intérêt lancés par le Gouvernement pour la reprise par la concurrence de plusieurs relations ferroviaires.

C'est justement cette politique de casse du Service Public que pousse l'Union Européenne depuis des années à coup de « **paquets ferroviaires** » produisant des directives et règlements de

libéralisation visant l'éclatement ,la séparation de la gestion des activités, en un mot le *démantèlement planifié* des entreprises publiques historiques de chemin de fer !!

Pourquoi une telle stratégie ? Pour permettre aux opérateurs privés de venir faire du business, du cash sur les rails , au nom de la sacro-sainte « concurrence libre et non faussée ». . . en définitive complètement faussée **!!! Pour preuve la SNCF va devoir céder des rames (72500) et certainement plus à RAILCOOP, au même titre qu' EDF est tenue d'augmenter ses tarifs pour permettre au Privé de rentrer sur le marché de l'électricité en proposant des tarifs plus bas !!**

Comme certains de nos partenaires l'ont déjà démontré , il est utile de préciser que ceux qui sont à la manœuvre ne sont pas des néophytes , ni des philanthropes comme certains veulent bien les présenter . Le Président de RAILCOOP, Dominique GUEREE , a déjà été à l'initiative d'un même montage, d'une même opération (CELEWATT, spécialisé dans les parcs solaires) dans le cadre de la libéralisation du secteur de l'énergie . Philippe BOURGUIGNON , Administrateur , a été lui Directeur Régional EDF-GDF puis Directeur GDF-SUEZ HONGRIE et un autre responsable, Stéphane COPPEY , ancien ingénieur de la SNCF en Occitanie .

La stratégie de communication met beaucoup en avant la nature de l'entreprise sous forme de coopérative (SCOP), en définitive une société Commerciale d'intérêt Collectif (SCIC) sous forme de Société Anonyme(SA). Contrairement à ce qui avait été annoncé pour amadouer le citoyen ,les statuts de RAILCOOP prévoient bien de verser des dividendes à ses « sociétaires » !! . Cela voudrait-il dire qu'au-delà des dividendes il n'y aurait pas de retour sur investissement, de contrepartie par rapport à l'argent public injecté !? Voyons bien que si une telle opération trouve un certain écho dans l'opinion publique, c'est bien parce que l'Etat s'est désengagé progressivement du financement du Service Public ferroviaire, laissant le système ferroviaire (SNCF/ RFF / SNCF Réseau…)) se démener avec un endettement colossal de plus de 50 Milliards d'euros ! Cette situation explosive ont conduit la SNCF et RFF hier, à faire des choix lourds de conséquences. Ceux –ci se sont traduits par une réduction de l'offre avec des fermetures de gares, de guichets , de boutiques , des suppressions de dessertes , de personnels , d'annulation de travaux de régénération et de maintenance des infrastructures et de commandes de nouveaux matériels roulants , de la casse du Fret ferroviaire .. .

Dans ce contexte d'atrophie, de dépeçage du Service public ferroviaire dans l'hexagone, il convient de rappeler pour le dénoncer , la stratégie dite de *« croissance externe »* poussée par les Directions SNCF qui se sont engagées dans des opérations capitalistiques hasardeuses à l'étranger (rachats d'entreprises …) favorisant le développement des filiales routières(voyageurs et FRET) au détriment des activités de service public ! Une façon en somme d'organiser la concurrence en interne avec un but plus ou moins avoué **: réduire la place du Service public !!**

Pour la **CNR,** la priorité et l'urgence ne sont pas à donner quitus à une opération paraissant au demeurant pavée de bonnes intentions car elle porte en son sein les ingrédients d'un nouvel éclatement de la consistance du Service public ferroviaire, se substituant au passage aux responsabilités de l'Etat. Si on laisse faire, en faisant preuve d'un certain angélisme , l'opération RAILCOOP pourrait signer la fin des conventions TET en laissant la place à des « *coopératives »* et autres filiales et sous filiales de la SNCF.

Devons nous rappeler qu'historiquement le chemin de fer s'est organisé , structuré , développé dans un système unifié, intégré , offrant une sécurité de haut niveau, irriguant tout le territoire, portant, en appui des entreprises publiques , l'égalité d'accès et de traitement ? . Tout le contraire des

opérations visant à l'atomisation du système, à favoriser l'arrivée de la concurrence privée ayant comme souci principal la rentabilité financière . **Ce modèle dans le ferroviaire de plus en plus remis en cause dans plusieurs Pays.**

Comme on le fait maintenant depuis plusieurs années avec d'autres forces associatives, syndicales , politiques ,**notre priorité** est bien d'agir pour contraindre l'Etat à honorer ses obligations d'aménagement du territoire , de cohésion sociale et territoriale, de réponse aux besoins sociaux du plus grand nombre et à la SNCF de fournir un Service public de qualité en tous points du territoire .

Le Bureau de la CNR

Didier LE RESTE	Président	Aurélien DJAMENT	Vice Président
Laurent RUSSEIL	Secrétaire	Philippe DENOLLE	Vice Président
Vincent JOUILLE	Trésorier		