



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

<https://convergence-nationale-rail.fr/>
convergence.rail@hotmail.fr

L'ouverture à la concurrence : une grave menace pour le Service Public Ferroviaire !

1) Le préalable à la concurrence : la séparation de la gestion du réseau de celle de l'exploitation !

Intervenue dans les années fin 1980, début 1990, pour se conformer à des directives européennes, dont le but explicite était déjà l'ouverture à la concurrence à terme de l'ensemble des activités ferroviaires, la casse des opérateurs ferroviaires nationaux historiques gérant la quasi-totalité des infrastructures et des trafics nationaux des pays membres de l'Union Européenne, dont la France, a constitué le point de départ du processus. En effet, le préalable à la circulation de trains de plusieurs compagnies sur le réseau ferré national est la séparation de sa gestion de l'infrastructure de celle des circulations. Et ce préalable pose en lui-même des problèmes intrinsèques considérables pour l'efficacité du système ferroviaire, comme l'avait déjà bien identifié le rapport de 2000 du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, procédant au premier bilan de la création (loi PONS-IDRAC de 1997) de Réseau Ferré de France (RFF).

En effet, contrairement au transport routier par exemple, le transport ferroviaire est un mode de locomotion *guidé*, dans lequel l'imbrication technique de l'infrastructure réseau (les rails) et des véhicules (les trains) est particulièrement cruciale et nécessite une vision unifiée du système. De plus, la signalisation ferroviaire, garante du niveau de sécurité quasi-absolu du rail, est liée elle aussi pour des raisons techniques intrinsèques. Les temps et distances de freinage d'un train, bien plus longs que ceux d'une automobile, nécessitent une coordination fine entre le matériel roulant et la signalisation pour permettre un service efficace. Les circulations ferroviaires sont planifiées ; cette planification incombe au gestionnaire du réseau mais dépend étroitement des opérateurs ferroviaires qui vont l'utiliser ! Dès lors, séparer l'organisation et l'entretien du réseau de la gestion et de la circulation du matériel roulant constitue une aberration technique et organisationnelle.

L'inefficacité de cette séparation et ses conséquences désastreuses à terme sont criantes avec près de trois décennies de recul, le vieillissement et le délabrement du réseau ferré français. La situation ailleurs dans l'Union Européenne n'est pas forcément meilleure, malgré des disparités : même l'Allemagne, souvent citée en exemple, qui investit de fait plus que la France dans le rail, a une infrastructure réseau dans un état inquiétant qui provoque outre-Rhin depuis de longs mois un mécontentement quasi généralisé de par les dysfonctionnements et autres nuisances que cela génère !! L'entretien préventif permanent du réseau que

les cheminots de la SNCF assuraient, a du mal à exister aujourd'hui dans les conditions qui supposent un haut niveau de sécurité. Les travaux sur les rails sont souvent effectués en urgence, au rabais, en faisant appel de plus en plus à la sous-traitance, qui entraînent des décès en service d'agents sous traitants sur des chantiers de nuit (3 morts depuis le début 2023). La façon dont sont effectués les travaux provoque de longues interruptions totales des circulations. Le réseau devient principalement une variable d'ajustement pour faire baisser les coûts, alors que sa gestion séparée engendre une inefficacité technique qui les fait structurellement exploser. Les intérêts (avant tout financiers : quand on parle de concurrence, c'est cela dont il s'agit) du gestionnaire du réseau et des compagnies ferroviaires qui l'utilisent ne sont pas les mêmes, que lorsque tous les cheminots oeuvraient au développement commun du rail à l'époque d'un opérateur unique. L'accident de Brétigny-sur-Orge (07/2013) a mis tragiquement en lumière l'état préoccupant du réseau et les conséquences de l'insuffisance d'entretien préventif de haut niveau.

Il est significatif que le pays d'Europe (non membre de l'U.E., donc non soumis aux directives de démembrement des opérateurs ferroviaires) qui possède de loin le meilleur réseau ferré, et la meilleure part modale du rail parmi tous les moyens de transports, la Suisse, ait conservé une gestion unifiée de son réseau. Pourtant, ce petit pays n'a aucune orientation idéologique « antilibérale » : ce sont avant tout des considérations techniques et de désorganisation du système qui l'ont dissuadé, après études approfondies, de ne pas suivre la voie du démembrement du système ferroviaire unifié. Du reste, dans de nombreux pays de l'U.E. qui l'ont appliqué, des tentatives pour un retour partiel à une gestion unifiée (certes partielle en raison des dogmes euro-libéraux de concurrence) ont été mises en place pour limiter les dégâts et accroître l'efficacité de l'organisation et de la production ferroviaire.

2) Concurrence et coût du transport ferroviaire

Contrairement à un service public, une entreprise privée verse en règle générale des dividendes à des actionnaires ou pour le moins recherche une rentabilité financière à court terme. L'ouverture à la concurrence induit de plus du gaspillage dans la gestion administrative (multiplicité des structures, appels d'offre, procédures de contestation avec les autres opérateurs...), au-delà même du gaspillage consécutif aux dysfonctionnements induits par la séparation de la gestion de l'infrastructure réseau de celle de l'exploitation.

Pour préparer l'ouverture à la concurrence, certaines régions prévoient de créer, sur fonds publics, de nouveaux technicentres (ateliers) ferroviaires qui n'auraient pas lieu d'être si la SNCF, qui possède déjà les siens, restait le seul exploitant. Ainsi la région PACA, pionnière de l'ouverture à la concurrence des TER pour laquelle l'argent public coule à flots, a-t-elle en même temps qu'elle évinçait (pour des raisons purement idéologiques) la SNCF d'une partie des circulations (sur les lignes les plus rentables !), supprimé brutalement une tarification avantageuse pour les usagers, suscitant leur indignation unanime (même parmi les défenseurs de la concurrence).

Les coûts trop élevés du transport ferroviaire en France ne proviennent pas de l'absence de concurrence mais d'une politique délibérée : désengagement financier de l'État, qui subventionne largement les routes, dette de l'infrastructure réseau qui pèse lourdement sur tout le système ferroviaire, subventions massives aux modes de transports concurrents du rail (route, aviation) pourtant bien plus néfastes en matière tant écologique que sociale. De plus, l'augmentation exponentielle du montant des

péages (droits d'accès, de circulation...) les plus élevés d'Europe, que doit verser la SNCF (ou les opérateurs concurrents) pour faire circuler ses trains, se répercute sur le prix des titres de transport alors que les transports routiers ne paient pratiquement rien pour utiliser les infrastructures routières et que les coûts externes (externalités négatives) qu'ils génèrent pour la collectivité (*pollutions, accidents, bruits, dégradations infrastructures routières, congestions routières. . .*) ne sont pas répercutés sur le prix du transport. Dans ces conditions, sans changer de politique globale de transports, la seule manière de faire baisser les prix serait de détériorer le service (conditions de sécurité dégradées, suppression massive d'emplois, baisse des salaires des cheminots, appel à la sous-traitance...), détérioration qui se fait déjà malheureusement sentir depuis plusieurs années au sein de la SNCF, notamment avec la fermeture à grande vitesse de gares et de guichets et la saignée dans les effectifs de cheminots... pour la préparer à l'ouverture en se montrant « compétitive » financièrement, et aussi pour répondre aux pressions de régions désireuses de payer moins cher le TER. La politique de deshumanisation des emprises de la SNCF en vigueur depuis nombre d'années et clairement assumée par les directions et les autorités publiques est source d'insécurité et de dégradation de la qualité de service rendue aux usagers. C'est bien cette politique d'atrophie du Service public et de discriminations dont sont victimes nombre d'usagers de la SNCF face, entre autres, à la dématérialisation de la vente des titres de transports qu'a dénoncée à plusieurs reprises la Défenseure des Droits et qui a conduit la CNR à déposer au Tribunal Administratif deux recours contre la direction générale de la SNCF et SNCF Voyageurs.

Ainsi le prix pour les usagers de la concurrence est très important à qualité de service égale. Pour les travailleurs du rail, le prix à payer (au sens propre comme figuré) est également très important : outre les incertitudes et restructurations permanentes qu'ils subissent et continueront à subir si nous n'arrêtons pas la machine infernale du démantèlement du rail public, ils sont les premiers mis à contribution pour tenter de faire baisser de force le prix pour les usagers ou pour la société du transport ferroviaire. L'une des principales variables d'ajustement dans le cadre de la concurrence capitaliste, ce sont bien les salaires ! Et encore, les effets ne sont pas forcément ceux qu'on croit : le métier de conducteur de train est « en tension », de sorte que la concurrence pourrait temporairement engendrer une hausse substantielle de salaires (au moins pour cette catégorie de personnel ferroviaire)... à moins de revoir au rabais la formation et les exigences pour les conducteurs, avec de graves conséquences possibles en matière de sécurité et qualité de service. Rien de cela n'est souhaitable pour personne. En Angleterre, aux débuts de la privatisation thatchérienne du rail, beaucoup de conducteurs de train ont vu d'un bon oeil la concurrence qui augmentait leur salaire pour la raison précitée. Mais rapidement la dégradation de leurs conditions de travail et de vie les a fait changer d'avis. Un statut de haut niveau, comme celui que donnait la SNCF avant sa transformation en société anonyme, qui assure une grande coordination et solidarité des cheminots, au service des usagers, une neutralité et indépendance vis-à-vis des forces de l'argent, est préférable pour tout le monde. La fermeture du Statut de cheminot au 01 Janvier 2020, considéré à tort par ses détracteurs comme un handicap pour l'entreprise, l'absence de perspectives de carrière et d'évolution de salaires, un management culpabilisant et infantilisant, les incohérences liées à l'éclatement de l'entreprise SNCF en plusieurs entités, concurrentes entre elles, entraînent de nombreuses démissions de cheminots et avec elles la perte de compétences professionnelles spécifiques, acquises en interne.

Pour la société, enfin, l'ouverture à la concurrence ferroviaire représente un coût considérable et non une économie. Une partie importante du coût du rail, comme pour **tous** les moyens de transport, est prise en charge par la société, et il ne peut en être autrement ; comme nous le verrons plus loin, la concurrence ferroviaire provoque des conséquences néfastes en matière d'aménagement du territoire et d'écologie, en favorisant les modes de transport les plus dangereux et polluants, ce qui s'avère finalement très coûteux pour la société.

3) Concurrence et qualité de service

Nous avons déjà vu que la séparation du réseau et des circulations, préalable à l'arrivée de la concurrence, est néfaste techniquement pour le rail car elle entraîne une dilution des responsabilités et fragilise ainsi la chaîne de sécurité. Nous avons également vu que les suppressions massives d'emplois, notamment pour l'accueil des voyageurs dans les gares, guichets, sur les quais mais aussi dans les trains, en régions principalement, (de plus en plus nombreux à ne plus comporter de contrôleurs), nuisent à la qualité du service. Ainsi, l'accueil, voire la capacité de voyager des passagers en situation de handicap sont de plus en plus remis en cause faute de personnel, alors que les autorités n'ont cessé de développer des discours généreux sur l'inclusion ! De ce point de vue, le Conseil de L'Europe vient de rappeler à l'ordre la France sur cette question cruciale de la prise en charge des PMR.

Donc la multiplication des entités et des responsabilités affectent la capacité du système ferroviaire à gérer le moindre incident. En cas de correspondance impliquant plusieurs opérateurs, quelle garantie et quelles compensations pour les usagers ? On voit déjà de plus en plus, en raison de la structuration de la SNCF en activités autonomes, étanches, des TER partir quasi-vides car ils n'ont pas attendu quelques minutes un TGV légèrement retardé qui allait les remplir de passagers : plus les opérateurs se multiplient, plus ces aberrations se multiplieront !

Parmi les défenseurs de la concurrence circule l'idée que la SNCF est déficiente (ce que l'on peut constater à certains moments et le déplorer) et que l'arrivée de la concurrence l'obligerait à améliorer la qualité de son service. C'est totalement faux ! D'une part, la préparation de l'arrivée de la concurrence (avec notamment *l'auto-concurrence* au sein de la SNCF) constitue l'une des causes les plus importantes (avec le désengagement public du rail, dans le cadre de la funeste politique du tout-routier - à laquelle la concurrence ferroviaire ne changera rien) de la dégradation du service proposé par la SNCF, comme nous l'avons déjà vu. D'autre part, dans le cadre d'un système fondé sur la concurrence plutôt que sur la coopération et l'intérêt général, d'autres vecteurs sont souvent utilisés pour améliorer les performances, surtout comptables, du groupe SNCF :

- opérations financières internationales (souvent hasardeuses à long terme) sur des activités sans rapport avec le rail ;
- investissement dans le transport **routier** de marchandises (Geodis) ou de voyageurs en France, fragilisant encore plus ses trains ;
- investissements dans le rail... *hors de France*, pour faire concurrence aux opérateurs historiques d'autres pays, qui en retour concurrencent la SNCF en France ! Cette dernière concurrence génère des conséquences délétères sur les trains transfrontaliers : à l'époque où les opérateurs ferroviaires nationaux disposaient du monopole dans leurs pays respectifs, ils avaient tout intérêt à coopérer pour développer des liaisons de qualité entre pays voisins. En revanche,

la concurrence sans merci qu'ils se livrent désormais partout rend leurs relations extrêmement tendues et nuisent au maintien et au développement des trains transfrontaliers. À l'inverse de ce que prétendent ses thuriféraires, la concurrence ne favorise pas les trains internationaux mais leur nuit.

Il existe cependant quelques cas où l'ouverture à la concurrence peut donner une illusion d'amélioration du service : lorsqu'elle est précédée d'une amélioration significative du réseau. De fait, pour tenter de donner raison à leur dogme démenti par les faits que la concurrence « marche » pour améliorer le service, les néolibéraux précèdent parfois la procédure d'appel d'offre sur une ligne d'une rénovation majeure du réseau - laquelle est effectuée par le gestionnaire du réseau, sur fonds publics, et n'a rien à voir avec les exploitants qui viennent l'utiliser - en améliorant considérablement l'efficacité. C'est ainsi que l'État a choisi de lancer une procédure de mise en concurrence sur les lignes Intercités Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux en 2020 après plusieurs années de fermeture destinées à remettre en état la voie ferrée sur le tronçon La Roche-sur-Yon/La Rochelle, dont la vétusté considérable causait un allongement de parcours de près d'une heure. Pour autant, l'appel d'offre a été interrompu faute de concurrent face à la SNCF (peut-être aussi en raison d'un réseau ferré délabré sur l'axe Bordeaux/Nantes au sud de La Rochelle ?)... ce qui n'a pas empêché les gouvernants aveuglés par le dogme de la concurrence de prévoir de relancer le processus d'ici 2027. Dans le même esprit l'Etat a lancé ces dernières années un « Appel à manifestation d'intérêt » pour gérer les trains de nuit : aucun candidat ne s'est présenté, vraisemblablement à cause d'un manque de rentabilité financière !!

4) Concurrence et sécurité ferroviaire

Le niveau quasi-absolu de sécurité qu'atteint le rail provient de l'application de procédures très strictes qui ont un coût, y compris en formation du personnel. Pour conquérir un marché en proposant une offre moins onéreuse que la SNCF, il y a fort à parier que les opérateurs privés ne mettront pas le paquet sur la sécurité à plus forte raison qu'ils considèrent que les impératifs liés à la sécurité ferroviaire sont trop contraignants ! À n'en pas douter ils proposeront de manière générale (sauf peut-être pour quelques « niches » destinées à une clientèle aisée) un service au rabais, comme le montre le succès des compagnies aériennes « low cost » que la concurrence exacerbée dans le transport aérien a fait fleurir. A ce titre, dernièrement une société ferroviaire privée dénommée : « KEVIN SPEED » annonce vouloir lancer des trains « low cost » (encore plus low cost que les OUIGOS de la SNCF !!) entre plusieurs métropoles !

De plus, même sans service au rabais, la sécurité ferroviaire pâtirait de la perte de vision globale de l'ensemble du réseau qu'engendrerait le partage des circulations entre de multiples opérateurs.

5) Concurrence et développement de l'offre ferroviaire

Nous avons déjà vu que la concurrence entre compagnies ferroviaires de différents pays nuit au développement de trains internationaux. Nous avons aussi pointé le rôle crucial de l'infrastructure réseau, parent pauvre du rail, dont le délabrement et le sous-développement constituent les obstacles principaux au déploiement d'un service ferroviaire de qualité sur tout le territoire.

La concurrence ne saurait répondre au problème des déserts ferroviaires : ils concernent des zones où il est structurellement peu rentable au sens capitalistique du terme de développer du trafic, contrairement aux grands axes comme Paris-Lyon où la concurrence est déjà effective. Les compagnies ferroviaires privées, fussent-elles coopératives, sont soumises à l'équilibre financier et n'ont pas beaucoup de chances de s'aventurer avec succès dans la desserte efficace de campagnes peu peuplées où l'industrie voire l'agriculture sont en déclin. La péréquation des services publics entre zones très denses et zones peu denses ne peut que provenir d'une politique publique ; la seule manière d'y attirer des opérateurs privés pour une offre un tant soit peu développée serait de leur accorder des subventions gigantesques, pourquoi dès lors ne peut on pas utiliser l'opérateur national historique public pour exploiter les lignes correspondantes ?

Le rail est un système de transport intégré qui s'exploite en réseau : séparer son exploitation en plusieurs opérateurs ne peut que nuire à son efficacité, le privant, entre autres, des atouts de la mutualisation des moyens, de la nécessaire coordination et des complémentarités utiles. On en mesure déjà les effets néfastes avec l'éclatement de la SNCF en cinq sociétés anonymes, constituées d'activités autonomes, voire concurrentes entre elles, dispositif qui prépare et facilite l'ouverture à la concurrence des activités, prélude aux futures privatisations.

Nous avons déjà mentionné les problèmes que pose la multiplicité des opérateurs pour la fiabilité des trajets comportant des correspondances. La coordination de l'ensemble des circulations ferroviaires n'a pas de solution satisfaisante dans le cadre d'une exploitation soumise à la concurrence.

La concurrence nuit aux réouvertures de lignes : dans le cadre d'une exploitation des TER soumise à des appels d'offres par lots, situation vers laquelle on se dirige (et qui est déjà engagée dans certaines régions), comment intégrer des lignes rouvertes au découpage en lots ? Quel opérateur privé voudra prendre en charge les complications induites par une telle organisation de l'offre ferroviaire ?

Rappelons également que la concurrence, souvent déloyale, dont pâtit le rail est liée à la concurrence entre l'ensemble des modes de transports. Les « cars MACRON » dont « OUI BUS » ex-filiale de la SNCF, n'ont pas permis d'améliorer, sinon de façon temporaire et marginale, la desserte des zones les moins bien loties en trains, mais comme l'a reconnu dans un rapport, l'ARAFER (*Agence de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières*), ils ont plus siphonné les trains de la SNCF (*TET, TER, TGV...*) que d'avoir repris des « parts de marché » à la route.. Seul un système coordonné, entre autocars et trains régionaux, par exemple (les autocars devant en priorité servir de rabattement vers les gares et certainement pas remplacer les trains, plus rapides, plus confortables et plus écologiques) permet l'efficacité pour les usagers et l'aménagement équilibré du territoire. Pour le fret, la concurrence s'est accompagnée d'une sérieuse atrophie de l'offre du wagon isolé (tous opérateurs confondus), beaucoup moins rentable que les trains complets, *au seul profit du transport routier*. Le tissu industriel français en pâtit. Aujourd'hui en appui de cette stratégie contestable et erronée, dénommée par la politique ultralibérale de l'Union Européenne : « *la concurrence libre et non faussée* », la Commission de Bruxelles, à la suite de plaintes de concurrents de la SNCF et autres acteurs, a engagé une procédure contre l'Etat Français. Elle vise des aides financières versées à l'activité FRET de la SNCF sur la période 2007-2019 qui seraient considérées comme des aides d'Etat, donc contraires au droit européen de la concurrence. L'aboutissement de cette procédure/enquête pourrait se traduire par le démantèlement et la disparition de la SAS FRET SNCF qui serait remplacée par plusieurs sociétés satellites avec dispersion des marchés (trafics) et réduction

drastique des effectifs de cheminots. Il va sans dire qu'une telle perspective que nous entendons combattre avec d'autres forces, serait contraire aux objets fixés par des lois pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, lutter contre le réchauffement climatique en doublant la part modale (de 9% à 18%) du FRET ferroviaire d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité carbone en France à l'horizon 2050.

6) Les exemples et précédents

Les précédents concernent d'abord d'autres anciens services publics dans lesquels les monopoles des opérateurs nationaux publics historiques ont été libéralisés, déstabilisés sur injonction européenne, pour les télécommunications, la Poste ou l'énergie, par exemple. Qui peut sérieusement prétendre, avec le recul, que ces ouvertures à la concurrence se sont accompagnées d'une amélioration du service ou d'une baisse durable des tarifs ? Par exemple, le tarif des timbres postaux a explosé, la distribution du courrier à J+1 a disparu et l'acheminement du courrier est de plus en plus chaotique. Les tarifs de l'énergie s'envolent eux aussi et les tensions internationales montrent l'intérêt qu'il y aurait eu à conserver une régulation publique.

En matière ferroviaire, les exemples étrangers sont nombreux, à commencer par le Royaume Uni qui fut pionnier de la destruction du service public ferroviaire, ce qui entraîna de nombreux accidents tragiques au point que le gestionnaire du réseau (Railtrack - coté en Bourse) fut dissous et la gestion des infrastructures est revenue dans le giron public avec la création de Networkrail. La dégradation du service rendu aux voyageurs fut telle que même des gouvernements conservateurs sont partiellement revenus en arrière sur le démantèlement de l'exploitation du réseau. D'autres pays européens ont revu en partie leur politique de concurrence débridée devant ses conséquences néfastes. C'est ainsi que plusieurs Pays Européens (Danemark, Norvège, Suède, Pays de Galles, Ecosse, Belgique, Suisse, Angleterre, Allemagne...) pour des raisons diverses et constatant le coût exponentiel de la concurrence et la désorganisation du système ferroviaire qu'elle entraîne, ont décidé de reprendre en gestion publique des activités (transport régional...) préalablement confiées à des opérateurs privés.

En France, nous commençons à avoir du recul sur les conséquences du démantèlement de la SNCF, à commencer par la séparation organique de la gestion du réseau, que nous avons déjà largement mentionnée, et en matière de transport de marchandises par train. Cela illustre à quel point l'ouverture à la concurrence constitue une catastrophe pour le transport ferroviaire. Les partisans de l'ouverture à la concurrence présentaient celle-ci comme un moyen de mettre fin au déclin des trains de marchandises et de diminuer le nombre de camions sur les routes. En fait, la chute du fret ferroviaire par rapport à la route s'est accélérée depuis l'ouverture à la concurrence, le fer (toutes compagnies confondues) passant en-dessous des 10 % du tonnage.km de marchandises convoyées en France, alors qu'avant l'arrivée de cette concurrence « *libre et complètement faussée* » l'activité FRET de la SNCF captait seule (en 2000) 20% de part modale dans le « marché des transports » en France !!! La concurrence a enlevé du trafic à la SNCF, mais aucun au transport routier, qui au contraire en a profité, ce qu'a d'ailleurs reconnu comme un aveu un ancien Directeur de FRET SNCF lors d'une réunion du Conseil d'Administration de l'entreprise publique. Que n'en tire-t-on les conclusions avant d'envisager la généralisation aux trains de voyageurs de l'ouverture à la concurrence ?

Un autre contre-exemple significatif a illustré en 2016 l'inefficacité de la concurrence à développer le rail : tout en supprimant la quasi-totalité des trains de nuit de la SNCF, les pouvoirs publics ont lancé un appel d'offre pour que d'éventuelles sociétés privées proposent de reprendre ces services. Comme nous l'avons déjà évoqué, aucune n'a répondu ! Le timide rétablissement de trains de nuit, sous l'égide de la SNCF, qui s'est amorcé récemment est au contraire le fruit de la mobilisation des cheminots, des usagers, des citoyens et de quelques élus-es progressistes.

Certains amateurs de trains et d'autres anti-SNCF se sont emballés pour le projet « coopératif » porté par la SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) RAILCOOP, prévoyant à grands renforts de communication, alimentant une forte couverture médiatique, de rouvrir la ligne ferroviaire BORDEAUX-LYON, de faire circuler des trains de FRET et annonçant de façon cyclique des ouvertures de nouvelles lignes. Cette société qui, à son lancement, indiquait sur son site, faire rouler des trains « sans subvention publique » s'appuie essentiellement sur des fonds publics, principalement des contributions des collectivités territoriales qui atteignent aujourd'hui près d'1 million d'euros !! Contrairement à la complémentarité affichée, RAILCOOP agit aujourd'hui en concurrent des activités de la SNCF. Quand on examine nombre de « sillons ferroviaires » sollicités par RAILCOOP à SNCF Réseau, on s'aperçoit que plusieurs d'entre eux rentrent en concurrence avec les TER de la SNCF. Si il fallait se convaincre de la vraie nature et de la finalité de l'opération « RAILCOOP », voyons bien que la direction de cette société milite activement en faveur de la poursuite de la libéralisation du secteur ferroviaire, allant jusqu'à adhérer au lobby *AIRAIL* qui représente les concurrents ferroviaires aux opérateurs historiques de chemin de fer. Aujourd'hui, c'est beaucoup plus RAILFLOP que RAILCOOP !! En effet, le service FRET de RAILCOOP, inauguré en grandes pompes le 15/10/2021, reliant CAPDENAC à TOULOUSE a été suspendu le 19 Avril 2023. La ligne GIGNAC-St GAUDENS, inaugurée récemment a connu le même sort. Le service Voyageurs (Bordeaux-Lyon) dont le lancement était initialement prévu pour l'été 2022 n'en finit plus d'être reporté !

Dans le prolongement des différentes analyses produites par la CNR, pointant le fait que l'opération RAILCOOP constituait le « cheval de Troie » de l'ouverture à la concurrence, la presse spécialisée n'a pas hésité ces derniers jours à titrer leurs articles : « RAILCOOP : la privatisation ferroviaire sous façade citoyenne » ou encore « RAILCOOP : un laboratoire de la privatisation du rail ».

7) Conclusion

Il faut revenir à un service public unifié, intégré (gestion du réseau et des circulations de toutes sortes) assuré dans le cadre d'un monopole permettant cohérence, cohésion, mutualisation et coordination des moyens et ressources, égalité d'accès et de traitement, facilitant les complémentarités et l'inter-modalité, travaillant les synergies entre les activités au lieu de la concurrence, avec intégration des personnels des opérateurs ferroviaires privés à la SNCF. Il convient de lancer un plan pluriannuel de créations d'emplois pour répondre aux besoins, moderniser le réseau, (r)ouvrir des lignes, poursuivre l'électrification, investir dans de nouveaux wagons pour le transport de marchandises, développer les trains de marchandises comme de voyageurs de façon cohérente sur tout le territoire, relancer les trains de nuit et le service auto-train, revenir à un tarif kilométrique dégressif flexible et bon marché avec correspondances garanties en cas de retard. Privilégier les coopérations notamment transfrontalières au lieu de se lancer dans des

confrontations frontales avec des compagnies ferroviaires publiques étrangères.. La concurrence n'est pas une solution aux problèmes du train mais un problème majeur, elle n'est pas inéluctable : la montée en puissance inévitable des enjeux écologiques et nos luttes pluralistes et convergentes peuvent imposer au contraire le renouveau du service public ferroviaire, seul moyen de répondre à l'intérêt général de façon satisfaisante. en réussissant une véritable transition écologique et énergétique.

La CNR – MAI 2023

PS : ce texte est une version largement mise à jour, actualisée, du document intitulé « L'ouverture à la concurrence : chance ou danger pour le transport ferroviaire ? » publié par la Convergence Nationale Rail en 2017.