



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

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

La faillite de RAILCOOP illustre le mirage des bienfaits supposés de l'ouverture à la concurrence pour les usagers et les finances publiques !!

Après en avoir délibéré, le Tribunal de Commerce de CAHORS a prononcé le 29 Avril 2024 la liquidation judiciaire de la société ferroviaire privée RAILCOOP, en grande difficulté depuis des mois, à peine 5 ans après sa création. Le miracle du « ferroviaire alternatif », censé rompre avec le monopole de la SNCF et dans un premier temps, non pour la concurrencer sur ses lignes mais pour promouvoir un modèle coopératif, citoyen, engagé au service du rail dans les zones rurales, a donc fait long feu. Nous pourrions nous féliciter d'avoir eu raison avant tous les thuriféraires de la dérégulation ferroviaire prétendant soutenir l'intérêt des usagers à travers leur soutien à RAILCOOP, telle la FNAUT, qui ne s'embarrasse pas de contradictions en condamnant la marche du rail citoyenne récemment organisée pour la réouverture de la ligne ferroviaire Limoges/Angoulême, en mettant en garde contre un mirage plus propre à capter l'attention médiatique et l'argent public qu'à faire rouler des trains entre Bordeaux et Lyon . Nous préférons tirer les enseignements de ce fiasco pour défendre la seule façon véritable d'obtenir un maillage ferroviaire conforme aux besoins du transport de personnes et de marchandises et à favoriser un report modal massif de la route et de l'aviation vers le rail : la lutte pour le **rail public**, au travers d'une entreprise nationale unique, la SNCF, non soumise à la rentabilité financière à tout prix (ce qui implique un investissement massif d'argent public), pour le trafic ferroviaire national. Il serait donc utopique d'espérer que l'État consente à injecter réellement les sommes importantes nécessaires à la rénovation complète du réseau ferré, la réouverture de lignes, la construction de locomotives, de rames, de wagons, l'embauche de cheminots pour répondre aux besoins et relever les défis du réchauffement climatique ? **Pourtant, de nombreuses collectivités territoriales aux moyens financiers limités ayant cru à « l'aventure RAILCOOP » dont certaines n'ont pas réagi lorsque la ligne BORDEAUX-LYON a été fermée, ont déboursé des sommes significatives pour financer cet opérateur ferroviaire, espérant revoir circuler des trains, sans aucun résultat...** Sans parler du gâchis lié aux restructurations et procédures judiciaires impliquant RAILCOOP, alors que la SNCF aurait pu, si l'État, autorité organisatrice des TET (trains d'équilibre du territoire), le lui avait demandé, faire circuler sans difficulté insurmontable des trains entre Bordeaux et Lyon par le Massif Central, comme elle l'a fait pendant des décennies. La SNCF *actuelle*, composée de 5 sociétés anonymes, confrontée à la réalité de l'ouverture à la concurrence et devenue, notamment depuis la contre-réforme Macron de 2020, une entreprise comme une autre, soumise aux lois du marché, donc contrainte de chercher à dégager des excédents

budgetaires, plutôt qu'à servir l'intérêt général, n'offre certes pas une gouvernance exemplaire, que ce soit pour ses salariés ou ses usagers, devenus clients. Mais les controverses et changements majeurs de gouvernance de RAILCOOP, illustrent qu'il ne suffit pas de se déclarer coopérative, dans un contexte de concurrence exacerbée non seulement entre opérateurs ferroviaires mais aussi entre modes de transports, pour répondre aux aspirations légitimes de décisions démocratiques conformes à l'intérêt général. Le monopole public, avec un statut protecteur pour les employés leur assurant une indépendance vis-à-vis des décideurs politiques ou hiérarchiques directs, permet au contraire davantage de transparence et d'écoute directe des besoins de la population, plutôt que de passer par des procédures d'appels d'offres longues, complexes, souvent contestées en justice, qui découpent artificiellement le réseau ferroviaire en « lots ». Certes, la SNCF peine à recruter dans certains métiers, notamment pour la conduite des trains, mais un petit opérateur « alternatif » rencontre encore plus de difficultés, et la fermeture dogmatique du statut des cheminots au 01 Janvier 2020 et les pressions à la baisse des coûts que crée l'ouverture à la concurrence, soi-disant dans l'intérêt des usagers et des collectivités, en sont largement responsables. De plus la dégradation des conditions de travail et la perte de sens des métiers liées aux injonctions néo-libérales imposées depuis le début des années 1990 par les directives européennes détruisent peu à peu ce qui faisait l'attractivité de la SNCF. Quoi qu'il en soit, à court et moyen terme, face aux difficultés de recrutement et à la longueur de la formation des conductrices ou conducteurs de train, face au manque de trains (qui nécessitent des années de construction), **multiplier les opérateurs plutôt que de mutualiser les ressources humaines et matérielles constitue un véritable non-sens !** RAILCOOP a certes été confrontée à l'état très dégradé du réseau ferré sur les lignes de « proximité » encore appelées « *de desserte fine du territoire* » qu'elle prétendait faire revivre et au manque de sillons « *droit de réservation et d'accès pour faire circuler un train* », l'obligeant rapidement à revoir à la baisse ses ambitions initiales (ou simples effets d'annonce ?) en termes de nombre et de rapidité de dessertes entre Bordeaux et Lyon. Cela dit, SNCF Voyageurs est d'une certaine façon, confrontée aux mêmes difficultés, et c'est surtout la séparation aberrante de la gestion de l'infrastructure réseau de celle de l'exploitation, prélude indispensable à l'ouverture à la concurrence, qui pénalise le rail. Là encore, ce n'est pas en multipliant les opérateurs que l'on améliorera la situation, mais en revenant à une SNCF unique qui gère à la fois les rails et la circulation des trains, qu'il est particulièrement inefficace, pour de simples raisons *techniques*, de séparer pour un mode de transport guidé comme le ferroviaire !

Ouvrons les yeux : même si la tâche peut paraître ardue, vu qu'elle implique une contestation déterminée du carcan ultra-libéral européen (dont de nombreux pays membres de l'UE se sont toutefois déjà en partie écartés en mettant un frein à la multiplication des opérateurs ferroviaires, devant ses conséquences délétères, avec un retour partiel à une gestion publique intégrée), il n'y a pas d'alternative au développement du rail, à la mise en oeuvre d'une sortie *effective* du tout-routier, à la fin de la désertification de vastes zones de notre territoire par le réseau ferré. La desserte de ces zones, structurellement pas ou peu rentables au sens financier, donc très difficiles à desservir par tout opérateur, aussi « citoyen », engagé pour l'écologie et vertueux soit-il, au vu de l'obligation d'équilibre financier pour toute entreprise privée, coopérative de surcroît. Au regard des enjeux, le développement du rail public suppose des subventions publiques massives, que de toute façon les opérateurs privés réclament.

Communiqué du 30 avril 2024