



A St Denis, Le Lundi 03 Mai 2021,

## Tapis rouge pour les saigneurs du rail !

A chacune des étapes du démantèlement du système ferroviaire (1997 avec la création de RFF ; 2014 avec la création de 3 EPIC ; 2019 avec la création de 5 SA), sans compter les filialisations et externalisations qui sont pléthores, SUD-Rail a dénoncé le surcoût global de ce modèle éclaté, les risques pour la gestion de la sécurité et la diminution des services aux usagers. Depuis l'effectivité de l'ouverture du réseau ferré à d'autres opérateurs et l'officialisation de la mise en concurrence des trains d'équilibre du territoire et des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, pas un mois ne passe sans que des annonces de création de nouvelles entreprises ferroviaires ou de projet de liaisons ferroviaires (nouvelles ou reprises) effectuées par des opérateurs dit « alternatifs » à la SNCF ne voit le jour.

### Avides d'argent public mais pas de service public !

Filiale de grand groupe, d'Etats, de la SNCF ou porteur d'un « nouveau modèle », les Railcoop, Transdev, Ratpdev, Thello, Régionéo, Arriva... ne sont pas des entreprises altruistes, ce sont des sociétés capitalistiques qui viennent chercher des profits, sur les dos des usagers, mais aussi sur celui des collectivités locales. Subventions de projets, aide publique, subventions d'exploitation, conventions... Tout est bon pour venir prendre l'argent des collectivités locales, départementales ou régionales. Finalement, ces prétendus « nouveaux » ou « meilleurs » services ne vont faire que renchérir le prix du transport ferré jusqu'ici réalisé par un monopole public en responsabilité, notamment sur la continuité territoriale. Le seul intérêt de cette atomisation du système - en myriades d'autorités différentes, en segmentations de « marchés » pour les services rendus comme pour les moyens de production, est celui des actionnaires des sociétés qui vont ponctionner leurs profits sur chacun de ces segments pris isolément, avec des exigences de rentabilité financière dictées par les gestionnaires du système bancaire international.

### Une facture salée pour les travailleurs du rail !

Pour payer les surcoûts, c'est encore et toujours les salariés, dont on exige plus de productivité et des conditions de travail dégradées, avec leurs conséquences sur la santé physique et mentale qui deviennent un problème de santé public (troubles musculosquelettiques, maladies liées à l'amiante, atteintes psychiques jusqu'à des suicides), mais également les usagers, dont on réduit le niveau de service et de sécurité, qui doivent les uns et les autres payer la facture. Peu importe le modèle social sur lequel repose le « business plan » de toutes ces entreprises, il résulte aujourd'hui de la casse méthodique des

conditions de travail et de rémunération des salariés, orchestré par l'Etat, le patronat du ferroviaire (UTP), et des patrons de la SNCF que ce soit à travers la convention collective ou la remise en cause des acquis sociaux des salarié-e-s de l'entreprise historique SNCF.

### L'idéologie libérale sous toutes ses formes !

L'idéologie de la « libre entreprise », du « privé » comme seul innovant et disruptif, est donc à la base un énorme mensonge pour les secteurs comme les transports, l'énergie, l'aménagement du territoire en général, dont les enjeux ont toujours dépassé les buts et les moyens de l'initiative privée qui poursuit une logique par nature financière et non pas de service public.

Dans ce concert de nouvelles sociétés venues se repaître de subventions publiques, une initiative a tenté d'attirer avec un plan com' différent : Railcoop, qui a fait le buzz médiatique. Cependant, d'une part la forme « coopérative » de Railcoop n'est pas celle de la coopérative ouvrière de production qui contribuerait à une appropriation par les salariés et les usagers d'un outil de service public. C'est une forme coopérative récente (SCIC : société coopérative d'intérêt collectif) qui permet surtout de favoriser l'imbrication des fonds publics au service des intérêts privés. Au fur et à mesure du déroulement de son plan com', Railcoop fait donc comme les autres : se placer ici et là - sur des bouts de segments de transports régionaux en l'occurrence -, en faisant payer aux salariés tout ce qu'elle prétendra offrir de plus aux usagers. Et ce faisant, elle participera comme les autres à l'éclatement du système ferroviaire

**. SUD-Rail n'a cessé d'expliquer et de démontrer que la performance technique, économique et sociale d'un système ferroviaire est dans son intégration au sein d'une entité unique qui détient tous les leviers pour arbitrer les intérêts divergents qui s'expriment à chaque survenance d'aléas et dans une réelle vision de continuité territoriale !**