

## La déprivatisation, c'est possible !



*En France, la privatisation des chemins de fer s'accélère. Plusieurs Régions y travaillent activement ; l'Etat, lui, vient de lancer le processus pour les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. Pendant ce temps-là, en Grande-Bretagne, précurseur et « exemple » de la privatisation du système ferroviaire....*

## 25 ans après, en Grande-Bretagne on renationalise une partie du chemin de fer !

A la fin du 20<sup>ème</sup> siècle, le chemin de fer britannique a servi de référence à toutes celles et tous ceux qui ne jurent que par le profit, la rentabilité, les coûts moins élevés. Dumping social et privatisation au profit d'une petite minorité et au détriment de la grande majorité de la population et des besoins sociaux collectifs !

**La privatisation du rail britannique a précédé le vaste mouvement qui a touché le chemin de fer (comme les autres services publics) partout dans le monde et particulièrement en europe.** Fermeture de lignes et de gares, entretien des installations ferroviaires très insuffisant, trains en retard et sales, tarifs plus élevés, réductions tarifaires sociales qui disparaissent, une organisation du système ferroviaire totalement déstructurée, des conditions de travail très détériorées, plus de précarité, plus de chômage, ... C'est ça le bilan de la privatisation des chemins fer anglais.



**Face à la situation catastrophique du rail britannique, en avance sur les autres réseaux de ce point de vue puisque privatisé plus tôt, les tenants de la pseudo « libre concurrence » avaient déjà eu recours à des renationalisations partielles ; toujours avec le souci de ne pas péjorer ceux qui s'étaient déjà largement servis sur le dos du service public ferroviaire : « privatisation des profits, collectivisation des pertes » est toujours la règle d'or des capitalistes !**

### Le 29 janvier, le gouvernement britannique a annoncé que la compagnie Northern Railway allait redevenir publique.

La renationalisation de la Northern Rail, qui opère le réseau du nord du pays, desservant notamment Manchester, Liverpool et Leeds. Ce réseau est le plus important du pays, avec ses 2 800 liaisons quotidiennes et ses 108 millions de passagers annuels. C'est aussi l'un des plus critiqués pour ses défaillances et ses trains bondés. Entre le 10 novembre et le 7 décembre, à peine 50 % des trains sont arrivés à l'heure (contre 62 % à l'échelle nationale), et 7,3 % ont été annulés (4,7 % dans tout le pays); des lignes très fréquentées et un service catastrophique

Cette décision du gouvernement conservateur ne signifie nullement que celui-ci renonce au « libéralisme », encore moins au capitalisme. Non, la satisfaction des besoins de la collectivité n'est pas devenue sa priorité ; pas plus qu'il y a un quart de siècle quand il a décidé l'éclatement du service public ferroviaire ! C'est une réponse immédiate à une situation intenable. Au bout d'un certain nombre d'années, la recherche du profit – seul but de toute entreprise privée en régime capitaliste – a des conséquences effroyables qui obligent même les plus fervents de ses supporters à prendre des mesures correctives pour calmer les colères.

**Cette décision est très largement due à la campagne de longue haleine menée par le syndicat anglais Rail Maritime Transport (RMT).** Sans répit, depuis les premières privatisations, les camarades de RMT n'ont cessé, de dénoncer ce processus, d'en montrer les dangers puis les conséquences dramatiques et d'appeler à renationaliser. La décision prise vis-à-vis de *Northen Railway* est une étape ; elle prend tout son sens dans une période où les privatisations – renommées « ouverture à la concurrence » - sont d'actualité pour plusieurs réseaux ferroviaires. Elle rappelle aussi l'hypocrisie des Etats, des gouvernements, des directions d'entreprises publiques, et malheureusement de certaines organisations syndicales, qui se félicitent lorsque « leur » entreprise publique historique va privatiser le ferroviaire d'autres pays ! L'opérateur de *Northen Railway* est *Arriva*, une filiale de la *Deutsche Bahn* (mais cela fait des années que tous les grands groupes ferroviaires « publics » européens participent activement à la privatisation dans le monde entier, à l'image de la SNCF, de la RENFE, de la DB, etc.).

**Les organisations membres du Réseau syndical international de solidarité et de lutte, et du Réseau Rail Sans Frontière, dont fait partie la fédération SUD-Rail réaffirment leur revendication d'un chemin de fer prenant en compte les besoins sociaux, écologiques, économiques, d'aménagement du territoire.**

A l'opposé de la privatisation, c'est leur socialisation qui doit être débattue, pour une mise en œuvre au plus près des réalités du terrain, basée sur la pratique et l'expérience de celles et ceux qui font fonctionner le chemin de fer, en adéquation avec les besoins de la collectivité définis démocratiquement.

**Et pendant ce temps-là, en France, l'état privatise les liaisons Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon !**

C'est au détour d'une publication au journal officiel que le gouvernement répond aux revendications des plus libéraux en signifiant la mise en appel d'offres, donc la privatisation, en un seul lot, des liaisons intercités Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon, maintenance comprise. Matériel neuf (coradia liner), lignes renouvées, transfert obligatoire des personnels... C'est le tapis rouge déroulé pour les entreprises privées. Si les entreprises doivent rendre leur proposition avant l'été, c'est à la fin de l'année que l'Etat choisira l'opérateur qui effectuera le service à compter d'avril 2022.

Pour effectuer ce minimum de 10 trains jours pendant une période de 10 ans, l'Etat a déjà fixé le nombre de personnel à transférer. **Pour SUD-Rail, il est encore temps d'arrêter cette folie qui va dégrader le service public et livrer les travailleurs du rail au dumping social !**