



CESER Bourgogne Franche-Comté
Séance plénière du 21 Juin 2022
Rapport 1.5 de l'exécutif : « Budget supplémentaire 2022 »

Déclaration de Guy ZIMA au nom de la CGT

Le diable se cache souvent dans les détails et, pour insignifiante que soit la somme évoquée au regard du budget régional soit 30K€, le principe révèle un choix politique fort. Après avoir saisi l'autorité de régulation des transports, sur l'impact des liaisons envisagées par cet opérateur qui traverseraient nos territoires, le revirement est spectaculaire.

Même si La démarche Rail Coop tend à prouver qu'il y a de véritables besoins sur les liaisons d'équilibre du territoire, nous considérons que c'est, au contraire, un point d'appui pour demander à la SNCF de les relancer.

En revanche, les initiateurs de ce projet véhiculent un certain nombre de poncifs sur la SNCF. Si la SCOP veut étendre sa commercialisation, il lui faudra des moyens de négociation, de suivi, de gestion, supplémentaires, donc une structure plus lourde. Militer pour des « structures légères », c'est en fait défendre l'atomisation de l'offre ferroviaire en de multiples compagnies, sans liens entre elles. On est très loin de la logique de réseau interconnecté. A terme, ce n'est pas l'intérêt des usagers, comme le montre l'exemple suédois où 70 % des habitants réclament le retour à un système public unifié car ils ne se retrouvent plus dans le fatras des tarifs et des correspondances.

Le projet n'est pas mené par des amateurs ou des idéalistes.

Le Président de Rail Coop, a déjà monté le même type de projet à l'occasion de la libéralisation de l'énergie (Celewatt, spécialisé dans les parcs solaires), un administrateur, a été directeur régional EDF-GDF, puis Directeur GDF-SUEZ Hongrie.

La stratégie de communication a beaucoup mis en avant la nature de l'entreprise (SCOP) et le fait qu'il n'y avait pas de recherche de profit, qu'il n'y aurait pas de dividende aux sociétaires. Puis le discours a changé pour se centrer sur les dessertes envisagées.

Cela tient probablement aux enjeux économiques.

Fin août 2020, 500 000€ ont été collectés parmi 2000 sociétaires. Il faudrait au minimum 5M € pour lancer une desserte.

Or, cette somme ne pourra être atteinte qu'avec le financement de collectivités locales ou d'investisseurs institutionnels.

La tactique semble être de faire le buzz médiatique pour attirer un grand nombre de sociétaires et ensuite, faire jouer cette « mobilisation » pour influencer des collectivités en leur promettant des liaisons qui ne verront jamais le jour. Si l'argent public est disponible pour relancer ces liaisons, pourquoi ne pas l'attribuer au service public SNCF ?

Dans un système ferroviaire public qui fonctionne, avec une Autorité Organisatrice du TET (l'Etat) qui se préoccupe de répondre aux besoins, Rail Coop est inutile.

Pour en finir, sur la question du financement, la réussite de RAILCOOP est étroitement liée aux concours financiers de la sphère publique. Et même si la CGT prône le financement total par l'État, la perfidie nous abasourdit : l'enthousiasme de certains élus envers cette SCOP, lesquels pour la plupart n'ont jamais (ou alors peu) contribué à la défense des lignes SNCF, des ouvertures de gares, de guichets, de présence de personnels en gare... est pour le moins original car l'idée d'en faire de même pour le ferroviaire Public n'a jamais émergé, alors que les occasions ont pourtant été nombreuses.

Sous la réserve de ces remarques, la CGT votera l'avis.

