



Fédération des syndicats SUD-Rail
Union syndicale Solidaires - France

Unione Sindacale di Base
Trasporti - Italie

Confederazione Unitaria di Base
Trasporti - Italie

Trains privés : pourquoi ?

La privatisation des chemins de fer est une réalité depuis des années. En Italie, c'est le cas tant pour le Fret que pour les Voyageurs. En France c'est le cas au Fret. Le 11 décembre circule le premier train de Voyageurs sur le réseau ferré national français. Il circule sur la relation Paris/Venise/Paris, sous le nom de THELLO, géré par VEOLIA et TRENITALIA.

Les entreprises publiques participent activement à la privatisation

Dirigées par des technocrates entièrement acquis aux thèses libérales, ces entreprises transfèrent de nombreux services vers des filiales de droit privé, vers la sous-traitance. Une seule motivation pour cela : rabaisser les droits sociaux des salarié-e-s. Dans leur propre secteur et leur pays, ces dirigeant-e-s n'hésitent pas à appeler le personnel des entreprises publiques à « l'union sacrée » contre « la concurrence » ; pourtant, les mêmes patrons organisent la privatisation des entreprises publiques d'autres pays.

TRENITALIA aide à privatiser les chemins de fer en France

La SNCF aide à privatiser les chemins de fer en Italie.

THELLO est le résultat d'une association entre VEOLIA et TRENITALIA. Mais la SNCF, elle, a pris des parts depuis plusieurs années déjà dans l'entreprise privée italienne NTV dont l'objectif est de concurrencer TRENITALIA en Italie. La SNCF fait de même en Autriche, par exemple. La DB (Allemagne) implante aussi des compagnies privées dans divers pays d'Europe. Alors qu'il y a besoin de coopération entre entreprises publiques, c'est le MONOPOLY financier qui règne !

La privatisation est utile pour les patrons et les actionnaires

C'est valable pour les trains, comme pour les autres secteurs. Il s'agit de payer moins les salarié-e-s, et de les faire travailler plus. Pour cela, les patrons des entreprises privées imposent des règles sociales largement plus mauvaises que ce qui avait été obtenu par les travailleurs/ses du secteur public, au fil d'années de luttes. Dans les chemins de fer, le Statut des cheminot-e-s correspond aussi à une nécessité en matière de sécurité du transport.

La privatisation est négative pour les cheminot-e-s

A travers NTV, les patrons de la SNCF imposent des conditions de travail et de rémunération inférieures de 40% au coût des cheminot-e-s de TRENITALIA. Bien sûr, TRENITALIA s'empresse de tenter d'imposer les mêmes conditions aux cheminot-e-s de l'entreprise publique. Et la SNCF explique ensuite, en France, que le statut social des cheminot-e-s est un handicap dans le cadre de la concurrence menée par TRENITALIA/VEOLIA.

La privatisation est dangereuse pour les usagers

La concurrence est souvent mise en avant pour justifier les privatisations, dont on nous dit qu'elles profiteront aux usagers. L'expérience montre qu'il n'en n'est rien. Ainsi, jusqu'au 10 décembre la SNCF assurait deux relations de nuit vers l'Italie. Le service est privatisé et il n'y a plus qu'une seule relation. Quant au coût, on peut citer l'exemple de l'électricité : depuis la privatisation de GDF il y a 6 ans, en France le prix du gaz a augmenté de 65%. Enfin, la remise en cause du statut social des cheminot-e-s est dangereuse pour la sécurité : les conditions de travail dégradées ont une conséquence évidente sur ce point (quand on travaille 16 heures par jour, conduire un train est dangereux !). Mais leur statut est important aussi : dans une entreprise privée, un-e salarié-e qui signale des problèmes de sécurité sur un train est sanctionné-e et même licencié-e.

Nous avons de besoin de trains à l'heure, sûrs, propres, réguliers, peu chers ... pas de multinationales ferroviaires !
