

## **Pendant que la Grande-Bretagne renationalise la 6ème compagnie de chemin de fer, en France l'Etat et les régions s'acharnent à privatiser.**

**C'est la sixième nationalisation en GB.**

- **En 2014, face aux nombreux accidents ferroviaires, le gouvernement britannique n'a d'autre choix que de nationaliser Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure.** Les exploitants ferroviaires restant, eux, privés via des franchises ferroviaires.
- **En 2018, en pleine grève des cheminots français contre la réforme du ferroviaire, le gouvernement britannique annonçait la première nationalisation d'un exploitant de chemin de fer: Virgin train East Coast.** Cela n'a d'ailleurs perturbé personne d'ouvrir à la concurrence le chemin de fer français, au moment où l'Angleterre commençait à renationaliser le sien.
- **En mars 2020, c'est au tour de Northern, la plus importante franchise de GB d'être nationalisée par le gouvernement de Boris Johnson.** Là aussi, c'est un échec pour la gestion privée, alors même que la crise du Covid 19 n'est toujours pas là. Là aussi c'est Arriva, une filiale d'un grand groupe public qui exploite cette franchise. Car en GB, les principales compagnies ferroviaires publiques européennes se jouent une guerre commerciale sans merci... via leur filiale de droit privé. Kéolis pour la SNCF, Arriva pour la DB.
- **En octobre 2020, le ministre des transports du Pays de Galles annonce la nationalisation des chemins de fer.**
- **En mars 2021 le gouvernement écossais nationalise son chemin de fer.**
- **En octobre 2021 le gouvernement britannique nationalise Southeastern, franchise qui exploite les trains dans le Sud-Est de Londres.** Cette société gérée par une co-entreprise détenue à 65% par Go-Head et 35% par Kéolis, avait oublié de déclarer 35 millions de livres d'aides publiques.

**Et si pour une fois on tirait les leçons des échecs des autres.**

Aujourd'hui les régions IDF, PACA, Grand Est, Pays de Loire et Hauts de France veulent ouvrir leur TER/Transilien à la concurrence. Le Lot Nice/Marseille a été remporté par Transdev et l'étoile de Nice par une filiale de la SNCF.

**C'est exactement la même stratégie d'échec de la GB en 1990 qui est mise en place en France, morcellement et privatisation.** Alors que l'ouverture à la concurrence des trains régionaux en Allemagne est également en grande difficulté, avec la situation de faillite d'Abellio qui exploite des trains dans 4 Landers, c'est Kéolis qui est en grande difficulté et qui devrait jeter l'éponge en 2022.

Au Fret également, l'ouverture à la concurrence mise en place depuis 2003/2006 n'a pas permis de prendre des parts de marché au camion, en effet la part modale du fer dans le fret a chuté pour s'établir à 9%.

**Pour des raisons idéologiques, le gouvernement et certaines régions s'acharnent à vouloir privatiser des lignes de chemin de fer en France.**