

Vicieux tir croisé contre la SNCF, épine dorsale de la nation et de ses régions

Nous venons d'assister à un tir croisé redoutable contre le rail. D'une part la Cour des Comptes s'est évertuée à établir que le TGV était trop cher et que donc la SNCF devait limiter son développement. D'autre part le ministre de l'économie Emmanuel Macron estime que le transport par autocar doit être relancé pour concurrencer le train. Qui est derrière cette affaire ? Ce qui est sûr c'est que les pétroliers n'en sont pas mécontents. En fait nous sommes en présence d'une attaque en règle contre le service public en matière de transports.

Pour les Bretons, ce serait donc une erreur de s'être battus depuis des années pour le maintien des lignes et gares condamnées pour insuffisance de rentabilité ? Aurions-nous eu tort d'agir depuis des années pour obtenir une voix rapide permettant au TGV de joindre Paris à Brest et Quimper en trois heures ? La vérité c'est que nous avons grandement servi les intérêts de la Région en lui assurant un moyen majeur de développement économique. « *Le rail c'est la vie* » disait il y a quelques temps un slogan de la SNCF. Il est toujours vrai. Et cela malgré les directives européennes visant à privilégier les transports routiers qui assurent d'énormes dividendes aux sociétés d'autoroutes. Désormais la concurrence est reine.

Et l'écologie dans tout cela ? Devons-nous oublier si vite que le Grenelle de l'environnement présidé par le ministre Jean-Louis Borloo avait conclu qu'il fallait donner la priorité au rail ? C'est à dire au service public du transport. La question est cruciale pour l'aménagement du territoire et pour l'ensemble de l'économie. L'ancien ministre des transports, Frédéric Cuvillier l'affirme clairement. « *J'appelle des mes vœux, déclare-t-il, une vraie vision publique, une grande ambition publique basée sur la planification en faveur d'infrastructures et d'investissements pour donner de la force économique. Le transport, dans toutes ses dimensions, c'est de l'aménagement du territoire, du désenclavement, de l'unité républicaine et de l'emploi.* »

Un autre ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, venu inaugurer l'arrivée du TGV en gare de Lannion (22), qui marqua une victoire historique obtenue après 32 ans de manifestations et 275 arrêts de train, souligna que cette victoire apportait la preuve de la farouche volonté de garder le service public et ajouta : « *Elle est aussi la preuve que le ferroviaire est bien un mode de transport d'avenir qui n'a pas encore épuisé toutes ses*

potentialités tant pour le fret que pour les voyageurs. »

La ville de Lannion vient d'élire un nouveau maire, Paul Le Bihan (PS). Quelle est votre priorité, lui a demandé un journaliste de « Ouest-France » ? « *Maintenir la qualité de nos services publics* » a-t-il répondu. Cette volonté traduit bien le souhait de la très grande majorité des citoyens en Bretagne, comme dans la France entière. Et quand les gouvernants ont tendance à l'oublier, l'action des populations concernées reste décisive. Notre Président d'honneur, Anicet Le Pors n'hésite pas à affirmer que « *le 21^{ème} siècle sera l'âge d'or du service public sous des formes extrêmement diverses aux niveaux national, continental et mondial.* »



Et s'il fallait une preuve de l'intérêt du service public pour les réseaux de transports, l'affaire des autoroutes est édifiante. La privatisation est intervenue en 2005 par le gouvernement de M. de Villepin. Depuis, un rapport établi par l'Autorité de la Concurrence à la demande de la Commission des finances de l'Assemblée nationale a chiffré à 14,9 milliards le pactole de dividendes versés aux sociétés privées « *nourries par l'augmentation continue des tarifs des péages.* » Le taux de rentabilité se situe entre 20 et 24 % ! Et demandez-vous après cela pourquoi certaines forces s'activent pour le renvoi des voyageurs du rail sur la route, pour le transfert du fret du train au camion. Les conséquences : embouteillages multipliés, écologie oubliée et prix augmentés puisqu'il n'y aura plus le choix. Et n'oublions pas les gares et les lignes de chemin de fer supprimées.

Non, vraiment, ce n'est ni l'intérêt des usagers, ni l'intérêt de l'aménagement du territoire, gardons et développons le service public pour le mieux-être de tous. La SNCF est et doit rester l'épine dorsale de la nation et de ses régions.

Par Jean Le Lagadec