

# Quel service public voulons-nous ?

HUBERT MENGER, EX-CHEMINOT  
ET ANCIEN MEMBRE DU CESA

**À L'INVERSE** du rapport Haenel de 1996, le rapport Spinetta n'a pas fait l'objet d'une large consultation auprès des usagers, élus locaux et autres acteurs du rail.

Il donne l'impression d'une copie collée issue du passé et strictement comptable. À défaut d'une véritable prise en compte de la réalité des territoires et de leurs équilibres, il ne fait que contribuer au démenagement du territoire.

## Un vaste réseau de lignes TGV

Ce cher Monsieur omet de préciser les véritables raisons qui ont conduit la SNCF à l'accroissement de sa dette : en effet, les divers gouvernements successifs ont obligé la SNCF à construire un vaste réseau de lignes TGV, sans pour autant en assurer le financement et au détriment du maintien en bon état du réseau classique.

Au travers de ce désengagement de l'État, on a tout

d'abord cantonné la dette à RFF, aujourd'hui SNCF Réseau, à l'inverse de l'Allemagne ou l'État a complètement résorbé la dette de la Deutsche Bahn (DB).

## Réduire la concurrence routière

Non satisfait de ce résultat, l'État, pour sauver Alstom, a demandé à la SNCF d'acquérir des rames TGV supplémentaires dont elle n'avait pas besoin. Parallèlement ce même État n'a rien fait pour réduire la concurrence routière, a abandonné la taxe poids lourds, libéralisé le trafic par autocars etc. Hélas, nous voilà très loin des préconisations du Grenelle de l'environnement. Le schéma de mobilité issue de ce rapport n'en prend pas le chemin. [...]

Pour le fret, la libéralisation du fret ferroviaire existe depuis quelques années, pourtant le ferroviaire continue de perdre des parts de marché en France. D'autres solutions existent. Il revient à l'État d'assumer pleinement sa mission en repre-

nant la totalité de la dette du rail à son compte, car celle-ci est sa dette.

L'État doit aussi revoir l'équilibre les péages entre le rail et la route tant pour le fret que les cars de longues distances.

La nécessité d'un large débat démocratique sur les transports est plus que jamais d'actualité.

L'argument selon lequel le statut des cheminots est un frein ne tient pas, quelques avantages certes, mais surtout beaucoup de contraintes liées à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, avec des salaires pas si élevés qu'affirment certains.

Quant au transfert des lignes TER aux régions, il a déjà coûté beaucoup d'argent à celles-ci (nouveau matériel, rénovation de lignes etc.), des dépenses notamment pour la remise en état des rails qui devraient être du ressort du propriétaire de l'infrastructure (l'État).

C'est à ces conditions que la SNCF pourra à nouveau assurer sa mission de service public. ■

H. M.

*DNA de Somme 24 Février 2018*