

## TRIBUNES &amp; IDÉES

••• QUELLES EXIGENCES POUR LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE ?

# L'urgence d'une mobilisation citoyenne

PAR JEAN-MICHEL BODIN, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION CENTRE, DÉLÉGUÉ AUX INFRASTRUCTURES ET AUX TRANSPORTS.

Les récents événements dans les transports ont montré avec cruauté les limites d'un système qui petit à petit démonte le service public. Fallait-il l'événement du train Strasbourg-Port-Bou pour mettre en lumière l'aberration des thèses en vogue au gouvernement sur le libéralisme et la concurrence, fondateurs d'un nouveau progrès ? Peut-être ! La colère des usagers gronde partout sur le territoire tant les difficultés de circuler s'amoncellent face au besoin de déplacement. Dans toutes les régions, et dans la mienne aussi, nous n'avons de cesse d'alerter le gouvernement, la SNCF et ses premiers dirigeants. Le système déployé : mise en concurrence, fractionnement des activités, diminution d'effectifs (moins 25 000 cheminots depuis 2002), rentabilité comme critère de fonctionnement, flux tendu, manque d'entretien des infrastructures et des matériels forment un cocktail prêt à exploser. À l'envers de l'expérience, des besoins et des aspirations de nos concitoyens, le gouvernement contraint la SNCF à accentuer une descente aux enfers catastrophique. Celle-ci a versé 50 millions d'euros de dividendes à l'État au titre de l'année 2010. Il faut savoir aussi que la SNCF a un plan d'économies d'ici 2015 d'un montant de 4 milliards d'euros dont 554 millions d'euros pour 2011. Tout cela rentre en opposition avec les objectifs annoncés récemment par le président de la SNCF. Le seul service public qui s'est développé ces dix dernières années est le TER dans les régions. Chaque année, les

Rencontres de Tours (dont la 7<sup>e</sup> édition se tiendra le 4 mai) consacrées au TER et aux transports en commun en général dans les régions marquent cette particularité. Nous avons fait l'expérience que le récul du service public dans le domaine n'était pas une fatalité mais le résultat de choix politiques précis avec un objectif : marchandiser les transports, faire de l'argent sur le dos des habitants et des territoires. Il suffit de voir que le budget consacré aux transports par la France est inférieur à nouveau à celui de l'année précédente. Dans les régions, au contraire, nous sommes passés d'une

« La colère des usagers gronde partout sur le territoire. »

spirale de déclin, à un cercle vertueux par des choix de progrès, d'efficacité économique au service des populations. Des exigences fortes apparaissent.

Premièrement, faire un bilan de dix ans de décentralisation du TER au niveau des régions sous forme d'un débat national y compris jusqu'au législateur. Deuxièmement, en situant les atouts du TER au regard du Grenelle de l'environnement et des objectifs annoncés, lancer une réflexion incluant les usagers et les citoyens sur les moyens financiers à mettre en œuvre.

Troisièmement, l'État doit apurer la dette de RFF (28 milliards d'euros dont les intérêts pèsent sur le budget de RFF)

pour répondre aux besoins en matière de régénération et de modernisation des infrastructures (l'audit de l'École polytechnique de Lausanne avait été révélateur).

Quatrièmement, mettre à niveau les dotations de l'État aux régions pour développer l'offre TER et acheter du matériel roulant en conséquence, ce qui permettrait de renforcer la filière industrielle dans le domaine ferroviaire.

Cinquièmement, redonner à la SNCF les capacités d'action avec l'embauche de cheminots, la remise en marche performante de l'entreprise.

Tels sont, à mon avis, les sujets à soumettre au débat et à l'action publics.

Enfin, apparaît aujourd'hui à beaucoup la nécessité que les deux entités SNCF-RFF n'en fassent plus qu'une pour répondre aux besoins de service public d'efficacité environnementale et favoriser les synergies nécessaires au développement. C'est un objectif que la gauche devrait se fixer comme une priorité en cas de victoire en 2012.

La situation d'aujourd'hui marque l'urgence d'une mobilisation citoyenne sur ces sujets qui sont en même temps le quotidien et l'avenir ! Est-ce possible ? Je le pense.

La disponibilité des citoyens, des usagers, des associations, des syndicats, des élus dans les territoires offre cette possibilité de poser en grand ces questions et surtout de construire des choix neufs pour un service public toujours mieux tourné vers la réponse aux besoins des populations et forgeant aujourd'hui les territoires de demain.