



Communiqué de Jean-Paul LECOQ, Député de Seine-Maritime

## **POUR UN VRAI SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE :**

### **FAIRE TOUT LE CONTRAIRE DU RAPPORT SPINETTA**

Le rapport Spinetta, remis hier au Premier ministre, prône sans surprise ce que le Président Macron avait envie de lire : **l'accélération de la libéralisation du rail, le renforcement des logiques de rentabilité financière et le démantèlement du maillage ferroviaire national.**

Bien entendu, il s'agit d'abord d'affaiblir les cheminots, ardents défenseurs du service public ferroviaire et de précariser emplois et salaires pour permettre aux entreprises privées de gagner des parts de marchés.

**Il faut arrêter de prendre les usagers pour des imbéciles. La résolution des difficultés rencontrées à la SNCF passe par l'arrêt des réductions d'emplois et de l'offre ferroviaire, pour en revenir à un véritable réseau irriguant l'ensemble du territoire.**

**Un réseau permettant à tous ceux qui le souhaitent d'utiliser un train plutôt que leur voiture et aux entreprises de privilégier le rail plutôt que la route pour leurs marchandises.**

Fidèles à leurs habitudes, et comme ils l'ont déjà pratiqué avec l'hôpital, les EHPAD, l'enseignement supérieur, la Poste..., les libéraux qui se succèdent aux commandes de l'Etat depuis plus de 10 ans ont créé les conditions de la pénurie, des dysfonctionnements, du ras-le-bol, en appliquant une austérité forcée privant les services publics des moyens humains et budgétaires de fonctionner correctement.

Le gouvernement Macron-Philippe cherche désormais à achever le boulot en substituant au service public le marché privé.

**Mais à qui fera-t-on croire que les difficultés rencontrées sur les rails et dans les gares seraient du fait des salariés ? Que le problème ne serait qu'une question d'organisation ? Que les solutions résideraient dans l'application d'une logique de rentabilité, alors même que le propre d'une entreprise privée est de dégager des bénéfices redistribués d'abord à des actionnaires qui en veulent toujours plus ?**

Le choix d'un service public ferroviaire performant passe au contraire par le retour à une entreprise publique unique et intégrée, pour mettre fin aux gâchis engendrés par la réforme de 2014 qui a éclaté la SNCF.

Il passe par la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat. Une dette écrasante voulue par Bruxelles pour favoriser le secteur privé en plombant le service public.

Il passe par l'entretien du réseau et des trains, par l'adaptation des emplois aux enjeux et aux besoins.

La SNCF fait partie du patrimoine national, son réseau a été construit et payé par nos aînés, elle est financée par de l'argent public et celui de ses usagers. Sa vocation est donc de favoriser le recours au rail, pour les gens comme pour les marchandises, et non de supprimer des gares, des kilomètres de réseaux au profit du transport par la route, par camions et autocars.

Si le gouvernement voulait vraiment résoudre les difficultés posées et doter le service public ferroviaire des moyens nécessaires à sa fonction première, alors il consulterait cheminots et usagers, élus et décideurs économiques qui, au Havre comme dans bien d'autres régions, attendent toujours de pouvoir prendre le train autant qu'ils en ont besoin.

Il a préféré commander un rapport à un ami énarque, qui en ses qualités d'ancien président d'AREVA et Pdg d'Air France, de membre des conseils d'administration d'Alcatel et d'ENGIE, est sûrement le plus à même de nous expliquer ce qu'il convient de faire pour le ferroviaire.

**Les partenaires sociaux sont donc désormais simplement appelés à réagir à ce rapport, simulacre d'une concertation qui débouchera fatalement sur des mobilisations qui devront rassembler les cheminots, les usagers et toute la population.**

**Les enjeux de la transition écologique et ceux du service public convergent pour imposer de réussir la bataille du rail.**

Cela commence par le renvoi sur Mars ou Jupiter du rapport Spinetta.

*Le Havre, le 16 février 2018*