

# Le chemin de fer refuse de se faire « macroniser »

Les principaux acteurs de la lutte contre la privatisation des transports ont plaidé à Guéret pour un service public renoué, dont le critère ne saurait être la rentabilité financière.

Envoyé spécial.

**D**eux rails de quelques mètres imitent une voie SNCF : à leur extrémité, un panneau indique le terminus et la correspondance avec un minibus garé devant : bienvenue dans le monde de la loi Macron recréé entre les chapiteaux de l'éphémère Village des services publics, épice de rendez-vous de Guéret, ce week-end. Dans la Creuse, c'est déjà une réalité : la liaison entre La Souterraine et la ville préfectorale du département se fait en cars, la plupart du temps, et cela pourrait empirer avec la suppression définitive de tout arrêt en gare à moins de 50 kilomètres sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Poit). « La réforme ferroviaire, qu'on nous a vendue comme la mère des réformes, ne concerne pas seulement les cheminots, elle met en cause tout le système, dénonce Jean-Michel Bodin, vice-président (PCF) aux transports, qui participait au débat très suivi, samedi, sur l'avenir du service public ferroviaire. Ils veulent boucler la boucle, contre les territoires, contre les usagers. Le dernier acte, c'est la volonté de supprimer des

trains d'équilibre du territoire (TET), de "nettoyer" ce qui n'est pas rentable et de remplacer les trains par des cars. Sarkozy en rêvait, Macron est en train de le faire... » Pour le reste des lignes dites rentables, « les opérateurs privés se positionnent » pour occuper ce nouveau marché, indique Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT cheminots devant un public attentif. Et le syndicaliste de mettre en garde contre les « modèles » anglais, où le transport privatisé ne coûte pas moins cher et ne transporte pas plus de voyageurs, mais auquel l'État a dû verser des milliards pour mettre le réseau à niveau. « En Suède, pays "pionnier" de la privatisation, l'État envisage même de renationaliser

« LA MOBILISATION CONJOINTE A PERMIS DE REDYNAMISER, EN 2006, LES LIGNES DITES TRANSVERSALES, AUJOURD'HUI MENACÉES », ESTIME DIDIER LE RESTE, CONVERGENCE NATIONALE RAIL

les chemins de fer », poursuit Gilbert Garrel. « Si des lignes sont aujourd'hui peu attractives, c'est parce qu'on organise la désaffection en supprimant des voitures, en désorganisant les correspondances, observe Didier Le Reste, de Convergence nationale rail. Il faut sortir le service public des griffes des marchés, l'adapter, ce n'est pas une statue nouvelle du TER. Mais cela demande du volontarisme politique. »

• SÉBASTIEN CRÉPEL



Patrick Nussbaum



Patrick Nussbaum