

Chronique de la Macronésie n°34

SNCF : une cohérence macronienne

Voici donc le rapport Spinetta, qui ouvre la voie du démantèlement, après celui de La Poste, celui de la SNCF. C'est du lourd. Du « rapport bombing », comme disent Les Echos. Cette fois, Emmanuel Macron s'attaque sérieusement à la SNCF.

Les « pistes de réflexion » lancées par le rapport, on les connaît : suppression progressive du statut des cheminots, suppression des lignes secondaires non rentables, transformation des établissements publics en sociétés anonymes pour se mettre en conformité avec l'Europe, etc. Le tout habillé de cette novlangue relayée par le système médiatique (« réinventer le modèle économique, muscler le business model », etc.), qu'on n'a même plus envie de décrypter. Et la foutitude de notions absentes : l'aménagement du territoire, le service public, ou la transition énergétique, ces vieilles lunes.

Or le rapport préconise la suppression de nombre de dessertes, et a été dénoncé par des ONG environnementales, qui soulignent que le train est essentiel pour combattre le réchauffement climatique. « *C'est en donnant une solution de transport alternative à la voiture et à l'avion satisfaisante que le gouvernement pourra réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en désenclavant les territoires de manière cohérente avec les engagements qu'il a pris pour préserver le climat* », souligne le Réseau action climat (RAC, fédération de 20 associations nationales). « *Le train doit être encouragé pour les voyageurs et les marchandises* », souligne la Fondation pour la nature et l'homme (FNH, ex-Fondation Hulot), pour qui « *réinvestir en particulier dans les lignes secondaires jusqu'à présent délaissées, est indispensable* ».

Le rapport, qui recentre sur les seules zones urbaines et périurbaines, représente, selon la FNH, « *une menace pour l'accès de tous à la mobilité, la cohésion des territoires et le climat. La suppression d'un nombre trop important de lignes serait aussi contradictoire avec l'Accord de Paris* » visant à juguler le réchauffement mondial.

Pour la FNH, il faut « remettre les camions sur les rails », revaloriser les trains classiques qui « à 160 voire 200 km/h ont leur place dans un futur écologique », et développer les services (par exemple la complémentarité train-vélo, les transports collectifs, les véhicules partagés). Selon une étude SNCF-Carbone 4 citée par le RAC, un voyage en train Intercités émet environ 15 fois moins de CO₂ par passager que le même trajet en covoiturage, et 5 à 15 fois moins qu'en autocar.

A propos de la novlangue macronienne, la trouvaille que lance Spinetta dans ses interviews : les TGV ne doivent pas aller au-delà de leur « zone de pertinence », à savoir 2-3 heures de trajet. Comme le remarque Mediapart, qui a décidé que la « zone de pertinence » du train n'était que de 2-3 heures ? Qui a décidé que le contribuable refusait de payer pour maintenir un réseau de lignes secondaires en France ? On voit bien la « zone de pertinence » du train, par la vision spinetto-macronienne : un strict enclos entre l'avion, pour les élites, et les cars Macron pour les ploucs : pauvre train !

Mais comment protester ? Avec quels mots ? Quels chiffres ? Une « zone de pertinence », c'est scientifique, mathématique, irrécusable. Tous les experts vous le répètent. On l'a calculée pour vous. Qui va contester cette notion ? Qui va mettre en balance la « dette » de la SNCF, avec les exigences de l'aménagement du territoire, ou du service public ?

Dans l'immédiat, des économistes. Il en reste. Ça ne va pas durer. On veille à tarir la source, par une autre réforme qui est chargée de la besogne, la réforme du bac, présentée concomitamment, et qui vise, entre autres, à noyer la spécialité Sciences Economiques dans un océan de spécialités, comme l'explique dans Alternatives Economiques l'économiste Stéphane Beaud. Rien à dire, tout est cohérent.

Dr Bruno Bourgeon, président d'AID, <http://aid97400.lautre.net>