



MAGAZINE

Bretons de la CUISINE

Osez un printemps frais et gourmand !

Retrouvez ce magazine en magasin et sur boutique.ouestfrance.fr

60 recettes

ouest france

NDDL : quelles pistes pour en sortir ?



Accélérer les destructions ? Retirer les gendarmes mobiles ? Rouvrir les négociations ? Nommer un médiateur ? Pour l'heure, personne n'a la solution pour sortir de la crise la Zad de Notre-Dame-des-Landes. Pourtant des pistes existent.

Francis Dubray

Accident de Saint-Médard : le signal ferroviaire fonctionnait

En 2011, à Saint-Médard, près de Rennes, la collision entre un camion et un TER avait fait trois morts et de nombreux blessés. Le procès de l'accident a débuté hier. Des enquêteurs et des témoins ont réaffirmé que les barrières du passage à niveau étaient abaissées.



Page 5

Joël Le Gall



SNCF : une réforme « mal préparée » pour Laurent Berger

Notre entretien, page 4

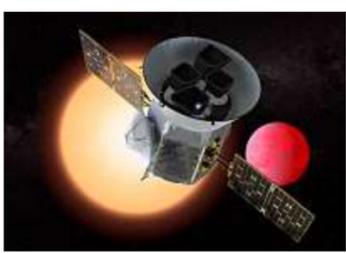
Maine-et-Loire

La fusion avec Mayenne et Sarthe si proche, si éloignée Page 8

Jugé aux assises pour avoir violé une ado fugueuse Page 8

Tess, le chasseur de planètes

La Nasa devait lancer dans la nuit, depuis Cap Canaveral en Floride, son nouveau télescope spatial en quête de planètes de la taille de la Terre susceptibles d'abriter la vie. La mission de Tess dans l'espace durera deux ans.



Page 2

Vue d'artiste AFP/Nasa

À 74 ans, la détenue attend un geste

À 74 ans, elle est la plus ancienne détenue de France. Condamnée à perpétuité, elle est hospitalisée d'office en psychiatrie, à Rennes (photo), depuis 21 ans. Elle espère une grâce de l'Élysée pour pouvoir faire quelques sorties.



Page 5

Philippe Renault

Le grand soir pour Les Herbiers

Le club vendéen (photo) affronte Chambly (Oise) ce soir, en demi-finale de la Coupe de France de football. Les deux équipes évoluent en National. La rencontre se jouera à guichets fermés au stade de la Beaujoire à Nantes.



En Sports

Marc Rogier

Point de vue

par Dominique Seux (*)

Au-delà de la bataille du rail

C'est désormais acquis : les syndicats de cheminots n'ont pas la moindre intention de rentrer au garage et de suspendre leur grève ; tandis qu'Emmanuel Macron et son gouvernement n'envoient en aucun cas de reculer et de renoncer à leur réforme. La face-à-face va donc se poursuivre jusqu'à ce que l'une des deux parties l'emporte et que l'autre perde.

Les usagers du train vont continuer, pour les uns, à manifester leur compréhension vis-à-vis du mouvement ; pour les autres, à pester contre l'absence de service minimum ; pour tous, à jongler avec les contraintes de ce mouvement « perlé » – mot aimable et jolie invention marketing alors que la véritable image est celle de quais vides et de longues attentes.

Dans ce conflit qui dure, il y a un camp que l'on entend curieusement peu et certainement pas assez alors qu'il est en réalité aux premières loges. C'est celui des contribuables. Le chemin de fer français est subventionné dans des proportions si considérables que la bonne gestion et la recherche d'économies devraient logiquement figurer tout en haut de la pile des priorités.

Les chiffres sont impressionnants. Chaque année, la collectivité consacre en effet plus de

13 milliards d'euros d'argent public à son système ferroviaire, dont plus de trois pour le seul régime de retraite très favorable. Il faut s'en rendre compte : les billets des trains Intercités, transiliens et TER sont subventionnés respectivement à hauteur de 32,62 et 74 %.

La SNCF est en réalité un cas d'école d'une question posée dans l'ensemble des pays qui ont des dépenses publiques élevées et des difficultés à les financer, la France en étant un exemple emblématique. Comment allouer au mieux les ressources ? Comment arbitrer entre les différents besoins ? Consacrer des moyens élevés au train, surtout s'ils sont trop élevés par rapport au service rendu, c'est en priver l'éducation, les aides sociales aux plus démunis ou des investissements d'avenir.

Le contribuable sollicité

Depuis quinze ans, la France s'est donné une priorité, la santé. Les dépenses d'assurance-maladie augmentent tous les ans de 2 %, ce qui veut dire qu'elles prennent une place croissante dans la richesse nationale. C'est logique et normal. Mais cela exige des choix ailleurs.

Le gouvernement a du coup toute légitimité pour être exigeant

vis-à-vis du système ferroviaire, et ce d'autant plus que le contribuable va être largement sollicité avec la reprise de la dette de la SNCF (47 milliards d'euros, une paille), qui ne signifie rien d'autre que son transfert (en partie) vers celle de l'État, elle-même remboursée par la TVA ou l'impôt sur le revenu.

La France continuera, et c'est heureux, à entretenir un vaste réseau de lignes de chemin de fer. La dégradation du service et des infrastructures depuis une dizaine d'années nécessite que chacun fasse de gros efforts : l'État, on l'a vu, l'entreprise SNCF naturellement, mais aussi ses personnels.

Le gouvernement, dans sa communication initiale, a mis la charue avant les bœufs, si l'on peut dire. Il a mis la pression sur les cheminots, expliquant que l'évolution de leur statut est la condition sine qua non de l'effacement de la dette. Au risque de les transformer en victimes. Le bon raisonnement est l'inverse : c'est parce que l'ensemble des contribuables vont être à coup sûr sollicités que les cheminots doivent eux aussi participer au redressement collectif. Jeudi 12 avril, Emmanuel Macron a corrigé le tir. À temps ?

(*) Journaliste économique.

DU SAMEDI 14 AVRIL AU SAMEDI 5 MAI

LES JOURS REMARQUABLES JUSQU'À -50% SUPPLÉMENTAIRES* SUR LE PRIX OUTLET**

MARQUES AVENUE

GRANDES MARQUES, GRANDES DÉMARQUES, TOUTE L'ANNÉE.

*Offres non cumulables valables sur une sélection d'articles signalés et uniquement dans les magasins participants. Conditions sur marques.avenue.com. **Prix démarqués.