

IDÉES/

L'illusoire «modernité» du pacte ferroviaire

Le gouvernement impose à la SNCF une réforme doctrinaire qui témoigne d'un certain mépris pour le service public et les fonctionnaires. D'autant que les cheminots ne sont pas responsables du déficit de l'entreprise.

Le rapport remis par Jean-Cyril Spinetta au gouvernement en février dresse sans détour le constat d'une crise ferroviaire marquée à la fois par une dette de près de 50 milliards d'euros qui plombe la SNCF,

mais aussi par la fragilisation d'un système de transport confronté à la concurrence de nouvelles formes de mobilités low-cost. Dans un tel contexte, le gouvernement a engagé au pas de charge une réforme qu'il affirme «en pro-

fondeur», tout en se voulant rassurant concernant le maintien des petites lignes de chemins de fer, demeurant ainsi fidèle à la méthode présidentielle du «en même temps». Outre l'accélération du processus de libéralisation du secteur et la transformation de la SNCF en «société nationale à capitaux publics», le gouvernement a décidé que plus aucun cheminot embauché ne le serait au statut. Pourtant, si la situation du rail et du réseau ferroviaire est alarmante, ce n'est pas en rai-

son du statut, qui constitue davantage un symbole que le gouvernement entend mettre à terre. Symbole dont la portée politique est bien peu questionnée dans les débats actuels, au point de rendre inaudibles voire farfelues les rares personnes osant en défendre le principe.

La fin du recrutement au statut serait justifiée par un surcoût pour la SNCF de 30 % par rapport aux «nouveaux entrants», entreprises concurrentes dont les salariés relèvent du droit commun. Cet argument présente en fait une grande faiblesse. Si un mystère plane sur la façon dont ce chiffre a été calculé et sur sa consistance, c'est, derrière ce travail de justification des réformes par les chiffres, tout un programme qui se met en place discrètement et pas à pas. Ce programme porte en creux une logique politique pour le moins contestable ou que le gouvernement devrait au minimum avoir le courage d'afficher : la réduction des coûts salariaux est désormais considérée comme une solution à toute politique économique et invite à questionner toutes les formes d'emplois dotés d'un statut en contrepartie de contraintes relevant de l'intérêt général. Avec la remise en cause du statut de cheminot, se profile la fin potentielle du statut des fonctionnaires et du caractère singulier des missions de service public dont ils sont les garants. C'est avec les lunettes du temps long qu'il faut penser ce pied que le gouvernement est en train de mettre dans la porte.

Qui plus est, aucune indication chiffrée ne permet d'établir la part du statut cheminot dans les déficits de la SNCF à l'origine de la dette. Et pour cause, le creusement de la dette ferroviaire renvoie d'abord à un sous-financement du réseau par la puissance publique. Depuis le début des années 70, l'Etat a décidé d'accorder une autonomie de gestion à la SNCF. Cette politique de contractualisation, qui fut aussi à l'œuvre dans les autres industries de réseaux, a permis aux gouvernements successifs de contenir les aides accordées à l'entreprise. L'autonomie de gestion n'est cependant qu'une façade : les gouvernements successifs ont engagé l'entreprise dans des projets coûteux sans compensations suffisantes. Les réformes et les réorganisations successives du secteur, comme la création de Réseau ferré de France (RFF) en 1997 dont la finalité visait à respecter les critères comptables de Maastricht, n'ont rien changé. Sans parler du choix dispendieux et plus

que contestable de développer des partenariats public-privé (PPP). Mais le problème véritable, qu'on se le dise, c'est bien que les cheminots ne payent pas le train !

Ironie à part, les principaux pays européens ont aussi des réseaux ferroviaires endettés. Quand les dettes sont basses (en Allemagne ou en Italie), c'est parce que celles-ci ont été reprises par l'Etat. Et personne ne s'est pour l'instant demandé ce que contenait la dette de la SNCF et dans quelle mesure elle pouvait être légitime, ce qui serait là aussi un vrai et beau débat de société. Croire que la libéralisation du rail constitue la solution moderne incontournable est pour le moins cocasse. L'exemple britannique vient sans cesse le rappeler : dette d'infrastructure importante, prix des billets qui ont explosé et une part croissante des Britanniques qui demande un retour à la nationalisation. A rebours de ce qu'il prétend, le gouvernement propose un pacte ferroviaire doctrinaire. Il traduit sinon un mépris du sens du service public, du moins une méconnaissance criante de l'histoire de la SNCF et de l'engagement de ses agents pour une entreprise représentant plus qu'un actif financier. Entreprise commerciale classique candidatant aux appels d'offres au même titre que ses concurrents, la SNCF ne se distinguerait alors plus des autres opérateurs ferroviaires privés. Efficacité, concurrence et réduction des coûts, tels sont les mantras des politiques ferroviaires des trois dernières décennies. Une politique «courageuse» serait au contraire de considérer le monopole du rail, le contrôle du secteur par l'Etat et l'association des usagers aux choix collectifs comme des solutions possibles pour constituer le transport ferroviaire en bien commun et envisager ainsi le statut de cheminot-e comme une forme de reconnaissance sociale à l'égard de métiers au service de l'intérêt général. ◆

Par
JEAN FINEZ

Université Grenoble-Alpes, membre de l'association de recherche sur les chemins de

fer Ferinter
PIERRE-ANDRÉ JUVEN

Socio-économiste, Centre de recherche médecine, sciences, santé, santé mentale, société (Cermes 3)

et **LAURENT QUESSETTE**

Docteur en droit, Le Mans Université, membre de Ferinter

L'ŒIL DE WILLEM