

Les éditions Raisons d'agir proposent, durant le confinement, la diffusion gratuite de la version numérique de l'ouvrage *En marche forcée*, de Laurent Kestel, qui est consacré au démantèlement des services publics de transport ferroviaire. Nous remercions l'auteur pour son soutien et nous encourageons bien évidemment nos lecteurs à s'approvisionner dès que possible chez leurs libraires préférés.

En marche forcée

Une chronique de la libéralisation
des transports: SNCF, cars Macron
et quelques autres

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

RAISONS D'AGIR ÉDITIONS

5, rue de Charonne, 75011 Paris

© Raisons d'agir éditions, septembre 2018

www.raisonsdagir-editions.org

editions@raisonsdagir-editions.org

ISBN : 978.2.912107.98.5

LAURENT KESTEL

En marche forcée

Une chronique
de la libéralisation
des transports :
SNCF, cars Macron
et quelques autres

RAISONS D'AGIR ÉDITIONS

INTRODUCTION

Les transports, tout comme le logement, pour ne citer qu'eux, font partie de ces sujets du quotidien depuis longtemps évacués du débat public. Lorsque les médias s'en emparent, c'est le plus souvent pour évoquer des mouvements sociaux, des catastrophes, des dysfonctionnements ou encore, plus rarement, des innovations technologiques. On serait également bien en peine de trouver, dans les archives, des discours de campagnes présidentielles ou des échanges entre politiques de premier plan sur la place de la voiture en ville, le développement des transports en commun pour lutter contre le changement climatique ou encore la place de l'Union européenne dans l'élaboration des politiques publiques nationales de transport. D'une certaine manière, le « pacte ferroviaire » du gouvernement d'Édouard Philippe, présenté le 26 février 2018, et la grève de cheminotes et de cheminots qui s'en est suivie, la plus importante dans ce secteur d'activité après celle de 1995 contre le plan Juppé, auront au moins offert l'opportunité de remettre les questions de transports au cœur des discussions politiques.

De fait, d'importantes décisions ont été prises par le passé sans que les gouvernants se soient toujours donné la peine de les inscrire préalablement dans leur programme, qu'il s'agisse de la mise en œuvre du TGV, du soutien fiscal massif au diesel dans l'industrie automobile et, plus encore, de l'ouverture à la concurrence généralisée des systèmes de transport. Malgré l'impact majeur de ces sujets, et tout particulièrement de

ce dernier, sur l'ensemble de la société, ils ont été soustraits de la délibération citoyenne – étant entendu que la logique majoritaire de la V^e République a fait perdre au Parlement la place qui devrait théoriquement être la sienne dans une démocratie. S'il est en ce sens possible de parler de « dépolitisation » des enjeux de transports, trop souvent réduits à leur aspect technique, on ne peut le faire qu'à la condition de l'envisager comme une dépolitisation très politique.

Utiliser le terme de « transports » témoignerait du reste d'un esprit vieillot ou désuet, sinon rétrograde. À lire les documents officiels et à écouter les discours des politiques ou des professionnels du secteur, la notion de « transports » semble en effet avoir cédé la place à celle de « mobilité ».

Cette notion s'est peu à peu imposée dans le secteur au début du XXI^e siècle. Employée couramment dans une acception vague, elle est en quelque sorte l'expression d'une nouvelle doxa¹. Déclinée sous des formes délicieusement suaves (« mobilité douce », « mobilité active », « mobilité durable », « mobilité intelligente », « mobilité connectée », etc.), la « mobilité » est érigée par ses plus ardents promoteurs en une « valeur, associée à l'individualisation des modes de vie, à la capacité de construire son destin, mais aussi à la mise en réseau du monde, au travail en mode "projets"² », voire en « nouveau paradigme » synonyme de libération des individus et de modernisation³. Rien ne la prédestinait pourtant à une telle fortune sémantique. Au début du XIII^e siècle, elle était synonyme d'inconstance, d'instabilité⁴. Et il n'est pas impossible que son emploi flatteur d'aujourd'hui masque une sorte de retour à sa signification d'autrefois.

Comme certains travaux ont pu le montrer, ce concept est d'autant plus efficace – qui oserait se déclarer contre la « mobilité » ? – qu'il « nourrit le jeu des orientations politiques et économiques des catégories dominantes⁵ ». Dans la langue des

élites au pouvoir⁶, la « mobilité » est en effet la déclinaison, dans le domaine des transports, de l'utopie néolibérale, une utopie largement portée par l'Union européenne et ses institutions. La libéralisation des transports est, en effet, un objectif politique établi de longue date – il remonte, au moins formellement, à la signature du traité de Rome – et maintenu avec une rare persévérance.

Dans son *Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous* (2017), la Commission européenne envisage un avenir permettant à la fois de « créer un marché intérieur compétitif », de « parvenir à une mobilité durable avec une augmentation continue de la demande », de « donner aux consommateurs européens les moyens de faire des choix avisés », ou encore de « créer les conditions d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée ». Un programme ambitieux qui entend concilier les contraires : absorber les flux sans cesse croissants de marchandises tout en diminuant la pollution ; mettre en place un secteur régi par les règles de la concurrence mais devant fonctionner en coopération, etc.

Cette utopie néolibérale dépasse toutefois le simple programme électoral. Comme l'ont souligné Pierre Dardot et Christian Laval, il s'agit d'une logique normative qui s'incarne dans un enchevêtrement de règlements et de directives européennes, mais aussi de lois, de décrets, auxquels il faudrait ajouter les décisions managériales, qui sont autant de lois pour un salarié dans son entreprise. En entendant soumettre aux règles et aux normes de la concurrence l'ensemble des sphères d'activités, cette logique normative est ainsi capable « de réorienter durablement politiques et comportements dans une nouvelle direction⁷ ». Ce modèle affecte ainsi tout à la fois les entreprises publiques et leurs personnels ; les usagers de ces services publics, que l'on tend à transformer en

consommateurs-clients par différents dispositifs, en particulier celui de convertir un service public en service marchand ; mais aussi (et surtout?) l'État⁸, réorganisé selon les principes du *new public management*⁹, et dont l'une des actions essentielles consiste à instituer juridiquement le marché et à le protéger par des règles et des institutions – y compris contre d'éventuelles actions correctrices de la puissance publique.

L'ambition de ce livre est d'illustrer cette logique dans le domaine des transports – enfin, de la « mobilité ». S'il a pour point de départ et pour objet central le transport ferroviaire de voyageurs, il vise à apporter des éclairages sur les transformations qui ont affecté d'autres secteurs (routier et ferroviaire de marchandises, transport par autocar et, de façon plus marginale, transport aérien), le plus souvent à l'insu du grand public et sans la faveur d'un débat citoyen.

Pouvoir ériger le marché et ses règles de concurrence suppose la délégitimation des structures ou des collectifs susceptibles d'y faire obstacle. Dans le secteur ferroviaire, le principal obstacle prend les traits du groupe social des cheminotes et des cheminots, ce par quoi il faut entendre des salariés à statut, c'est-à-dire des agents disposant d'un salaire garanti moins lié à un poste qu'à des qualifications¹⁰. Dans les jours qui ont suivi les annonces du gouvernement Philippe de février 2018, la vision dépréciative que les médias dominants ont donné des cheminots et de leurs supposés « privilèges » illustre, s'il était besoin, l'attaque portée contre le principe même du salariat à statut. Mais l'entreprise de délégitimation ne se limite pas aux propos répétés en chœur par certains journalistes et autres « experts » – rappelant au passage cette propriété extraordinaire des médias qu'avait relevée Pierre Bourdieu, celle de donner presque exclusivement la parole sur le monde social à ceux qui n'en connaissent rien et très peu à ceux qui pourraient en parler¹¹. Elle n'est en effet que la partie

émergée de l'iceberg. Pour créer les conditions favorables à l'affaiblissement des salariés du secteur ferroviaire, un autre outil s'est révélé d'une efficacité redoutable : celui de la dette.

Alimentée de longue date par les choix politiques de l'État, qui privilégiait la construction de nouvelles lignes à grande vitesse aux dépens de l'entretien et de la modernisation du réseau existant, la dette et les intérêts d'emprunt colossaux qu'elle génère chaque année grèvent depuis près de trois décennies les capacités d'action du groupe public. Mais, paradoxalement, le « nœud coulant de la dette¹² » va jouer en faveur de l'État en ce qu'il permet d'instituer, outre un système de justification (« il faut régler le problème de la dette »), des contraintes structurelles d'envergure affectant aussi bien le niveau de l'offre ferroviaire que le travail et l'emploi des cheminots. Tant et si bien que l'ouverture à la concurrence sera aisément mise en avant comme solution pour remédier à la situation.

C'est tout l'objet du premier chapitre que de revenir sur cette démarche multiforme et inscrite dans une temporalité relativement longue. Il conduira dans un deuxième chapitre à suivre les différentes étapes de l'ouverture à la concurrence, d'abord dans le transport routier de marchandises, puis dans le secteur ferroviaire. Le troisième chapitre s'intéressera enfin à l'une des transformations que la concurrence induit pour les usagers. Si elle est présentée comme le gage d'une « amélioration de la qualité de service », selon l'expression consacrée qui a connu une nouvelle vigueur depuis les annonces du gouvernement Philippe, la réalité est souvent très éloignée de cet idéal. Aussi bien par la marchandisation du service que par la plus grande différenciation de l'offre qu'elle implique, elle accentue les inégalités sociales d'accès aux services qui se concrétisent par le retour de la 3^e classe, avec le développement accéléré du *low cost*. De

surcroît, l'élaboration de ce processus s'est faite sans prise en compte des enjeux environnementaux, alors que le secteur est de loin le plus gros émetteur de gaz à effet de serre (chapitre 4).

S'il était besoin de le préciser, notre objet n'est pas de condamner toute idée de changement – le principe d'adaptabilité est un des critères juridiques fondamentaux du service public – mais de montrer comment ce changement se concentre sur la logique des « gains de productivité » et de « rentabilité », au détriment de la qualité du service (par la diminution d'effectifs dans les gares ou à bord des trains, les suppressions de dessertes, etc.) et de la recherche de l'amélioration du service public lui-même.

Il convient également de souligner que ce livre n'est pas une étude comparative des coûts/avantages du public par rapport au privé, ni un travail de vérification et/ou de comparaison sur le salaire moyen des cheminots ou les avantages dont ils disposent. Outre que la transformation de l'État ou de ses groupes sous l'effet du *new public management* réduit singulièrement l'intérêt de cette approche, une littérature conséquente existe déjà sur ces questions. Elle a notamment permis de rappeler que le statut de cheminot, qui n'est accessible qu'aux personnes embauchées avant l'âge de 30 ans et n'est acquis qu'au terme d'une période d'essai de deux ans et demi, n'est en rien responsable de la dette; que le régime de travail peut être plus contraignant que celui prescrit par le Code du travail; que 60 % des cheminots gagnent moins que le salaire moyen en France; qu'ils n'ont bénéficié d'aucune augmentation de salaire ces quatre dernières années et que, pour cette raison, plus de 10 % des salariés de l'entreprise (15 000) ont dû bénéficier d'un rattrapage administratif pour atteindre le niveau du smic¹³. Ajoutons que ce statut ne semble pas davantage constituer un obstacle à la « performance économique » de la SNCF, comme en témoignent les substantiels bénéfices réalisés par l'entreprise pour l'exercice 2017 – plus de

1,3 milliard d'euros. Mais, plus encore, parce qu'entrer dans de telles considérations serait céder à la doxa néolibérale de la gouvernance par les nombres qui subordonne l'activité et le travail au résultat d'exploitation, à l'efficacité et à la performance¹⁴. Ce serait faire fi de la singularité du domaine étudié ici, qui, en raison de son statut, est chargé en affects politiques : le service public¹⁵.

Cette notion a une signification particulière en France. Elle doit beaucoup à l'action des premières municipalités socialistes de la fin du XIX^e siècle et, plus tard, des municipalités communistes, en faveur des plus démunis (femmes seules, chômeurs, « vieillards »). Elle doit également à une intervention accrue de la puissance publique dans l'économie (pharmacie municipale, boulangerie, logement, etc.). C'est sous cette pression politique que sont apparues en 1926 les régies administratives, les sociétés d'économie mixte et la notion d'« établissement public industriel et commercial », qui vont transformer le rapport public-privé en permettant l'exploitation directe de services tels que la distribution publique d'électricité, de gaz ou de transport. Les premières nationalisations opérées en 1936 par le Front populaire (création de la SNCF, sociétés d'armements, etc.), suivies de celles menées à la Libération (mines, charbons et houillères ; électricité et gaz ; transports maritime et aérien ; construction mécanique ; banques et assurances, sans oublier la création de la Sécurité sociale), vont donner naissance à un grand pôle public¹⁶. En œuvrant à la satisfaction des besoins collectifs et à la réduction des inégalités sociales, le « service public à la française » a ainsi émergé pour se substituer au marché défaillant mais aussi pour faire contrepoids à l'économie de marché, du moins en théorie¹⁷.

Par un de ces curieux retournements sémantiques (et juridiques) dont l'époque est riche, la notion a subi de profondes

évolutions. On ne compte plus en effet le nombre de fois où les gouvernements ont promu les « réformes » de libéralisation au nom de « l'amélioration de la qualité du service public » (de l'électricité, du courrier, du ferroviaire). À la faveur du démantèlement de l'État-providence et de la construction européenne, le service public a subi une mutation à l'anglo-saxonne qui entend distinguer le besoin (le service public) du moyen de le satisfaire*. Dans le domaine du transport, cette transformation se traduit par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) de 1982, qui institue les Autorités organisatrices de transport (AOT), qui ont pour mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire, mais également de confier l'exécution du service à une entité distincte (un opérateur de transports). La construction européenne va accentuer cette logique par une remise en cause méthodique de l'ensemble des monopoles du service public, en imposant « aux autorités nationales de décomposer les différentes facettes d'activités qui étaient jusqu'alors perçues comme indissociables (notamment les infrastructures et les services)¹⁸ » et en imposant la mise en concurrence.

Aussi faut-il considérer la libéralisation des transports comme ce qu'elle est : une décision politique. Fût-elle noyée dans la technicité de raisonnements vantant les supposées performances du privé, ou celle de discours d'« experts » martelant l'absence d'alternatives, quand ce n'est pas l'aveu

* Cette mutation n'est jamais qu'une sorte de retour à ce qui prévalait avant l'émergence du « service public à la française ». Comme le souligne à raison Claire Lemerrier, avant 1914, plusieurs « services publics économiques » (transports, communications, etc.) ont été des moyens d'instituer un marché concurrentiel, libre et unifié. Le XIX^e siècle fut celui de la gestion privée des services publics, parmi lesquels les chemins de fer. Si le modèle qui lui a succédé l'a éclipsé, ces deux approches ont néanmoins cohabité (*in* « La construction d'un modèle français de service public avant 1914 », *Regards croisés sur l'économie*, 2, février 2007, p. 47-54).

désarmant de certains hauts responsables de l'Union européenne qu'il « ne peut y avoir de choix démocratique en dehors des traités européens¹⁹ ».

Analyser les politiques de transport suppose de se confronter à une technicité élevée, qui fait d'autant plus figure de repoussoir qu'elle est adossée à des acronymes obscurs, à des normes juridiques pléthoriques, à des règles comptables et financières complexes, en somme à autant d'éléments qui réduisent objectivement les conditions d'un débat démocratique. On aimerait croire que cette (nécessaire) immersion dans la technique, que l'on espère avoir facilitée par cette présentation, puisse contribuer à l'émergence des conditions de ce débat*.

* Ce livre s'appuie essentiellement sur des faits connus et des informations puisées à la source d'institutions publiques (Parlement, Cour des comptes, Inspection générale des Finances [IGF], Conseil général de l'environnement et du développement durable [CGEDD], médias, revues académiques, etc.). Il n'est donc nullement question de prétendre verser des éléments inconnus aux débats, mais de s'appuyer sur des données tombées dans le domaine public afin de mieux retracer le schéma global appliqué ici comme à d'autres secteurs de l'économie (télécommunications, énergie, etc.), aussi bien en France que dans le reste de l'Europe.

1

Le système
ferroviaire
et le nœud
coulant
de la dette

ÉDITION EN SOUTIEN À LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE EN FRANCE PUBLIC

À en croire les éditorialistes et autres « experts » des plateaux télé, la SNCF serait un univers étrange²⁰. Un univers, d'abord, peuplé d'individus dangereux. En effet la surmédiation des grèves débouche inmanquablement sur des comparaisons douteuses – ainsi, « la prise en otage des usagers », une expression qui persiste au-delà des attentats de 2015. C'est aussi un univers marqué par une étonnante inversion des hiérarchies sociales ordinaires, puisque les « privilégiés » seraient non pas ses dirigeants – même si certains ont fait l'actualité pour avoir perçu des salaires supérieurs à 50 000 € par mois²¹ –, mais ses employés. Certains médias en viendraient presque à prendre pour argent comptant cette liste de « privilèges » et autres « primes » tirée d'un site parodique d'informations : « la prime de non-grève (environ 750 € par mois), la prime de fonctionnaire, la prime de non-prime, la prime de risque, la prime de nuit, la prime d'ennui, la prime de bord, la prime abord²² » (sans oublier, bien sûr, la « prime de charbon », pourtant supprimée il y a près de cinquante ans). À ces primes aussi exorbitantes qu'imaginaires viendraient s'ajouter des jours de congés pléthoriques et non moins imaginaires qui s'élèvent, selon les versions, de 60 pour Jean-Pierre Pernaut sur TF1 à 164 (!) pour Olivier Truchot sur BFMTV²³.

Tous les médias ne se livrent pas à la diffusion de telles inepties : entre autres journaux de référence, *Le Figaro* et *Le Monde* ont usé de la neutralité du « *fact checking* » pour souligner l'inanité de ces clichés²⁴. Mais cette neutralité ne les a pas pour autant empêchés de soutenir les « réformes nécessaires ». Il y a

finaleme nt peu de différences dans le traitement médiatique des cheminots depuis les grandes grèves de décembre 1995²⁵ : si les éditorialistes changent parfois, les antennes restent.

Un autre thème a toutefois gagné en vigueur depuis 1995, par-delà les nuances de forme entre rédactions : celui sur la « dette abyssale » de la SNCF. Un lecteur-auditeur-télespectateur, même distrait, a forcément été exposé au martèlement sur le « gigantisme » de la dette de la SNCF, sur le péril qu'elle ferait peser sur le système ou encore sur l'urgente nécessité d'agir dans une entreprise « impossible à réformer ». Ainsi, s'il est parfois mentionné que le système ferroviaire consacre environ 1,2 milliard d'euros (Md€) chaque année à rembourser *les seuls intérêts d'emprunts de sa dette*, c'est souvent moins pour évoquer la question du coût du capital que celle du coût du travail et de l'impérieuse « nécessité de rouvrir le dossier social²⁶ ».

LES MÉDIAS ET LE « PROBLÈME » DE LA DETTE FERROVIAIRE

« Le système ferroviaire traîne un énorme boulet de dette », *Libération*, 27 juin 2013.

« Ferroviaire : cette autre dette qui se creuse en silence », *Les Échos*, 12 novembre 2013.

« L'épée de Damoclès de la dette ferroviaire », *L'Opinion*, 13 février 2014.

« RFF : la dette s'accroît toujours », *Le Monde*, 25 mars 2014.

« Travail des cheminots : la grenade pour 2015 », *20 minutes*, 20 novembre 2014.

« SNCF Réseau voit sa dette encore enfler de 3,1 milliards d'euros », *Le Monde*, 19 février 2015.

« SNCF : la spirale infernale de la dette du rail », *L'Express*, 2 juin 2016.

« Alerte rouge sur la dette : les exigences de la CGT à la SNCF vont faire passer l'endettement au-delà des 100 % du PIB », *atlantico.fr*, 7 juin 2016.

« La situation financière de SNCF Réseau reste “préoccupante” deux ans après la réforme ferroviaire », *Europe 1*, 6 octobre 2016.

« SNCF : le traitement de la dette ne peut attendre », *Les Échos*, 19 mai 2017.

Ces exemples illustrent la construction médiatique – et au-delà, la construction politique – des « problèmes », consistant ici à circonscrire l’horizon du pensable en rappelant la nécessité des « efforts de modernisation » pour lutter contre cette dette, terme-balai comprenant tout à la fois réduction des coûts et des effectifs, productivité, abandon du statut, flexibilité du travail et politique actionnariale.

Les décisions du gouvernement Philippe annoncées à la mi-février 2018 – remise en cause du statut, ouverture à la concurrence, passage en société anonyme à capitaux publics du groupe SNCF, filialisation du fret, auxquelles il ne faut pas occulter la réforme des régimes spéciaux de retraite qui se profile – représentent l’aboutissement de ce patient travail de sappe idéologique sur l’opinion et des différentes étapes législatives qui les ont précédées. Elles s’inscrivent dans une succession de politiques, inséparablement publiques et managériales, orientées vers le marché et contre le collectif cheminot et ce qu’il représente. Ironiquement ou non, on peut noter que cette mécanique fut mise en branle peu après les grandes grèves de décembre 1995. Si elle était déjà en germe avant cette date – le tournant marchand gestionnaire de la SNCF remonte aux années 1960 ; la recherche de la productivité par l’innovation industrielle a en outre été une constante de l’entreprise²⁷ –, elle connut alors une accélération. Ces politiques concernent trois domaines.

Elles touchent d’abord le schéma interne d’organisation du groupe public, avec le démembrement de la SNCF. Jusqu’en

1997, en effet, l'entreprise publique fonctionne de façon intégrée, c'est-à-dire sans séparation entre l'exploitation des trains et la gestion du réseau ferré. Elle ne sépare pas davantage le transport de marchandises (fret) du transport de voyageurs (les agents de conduite sont amenés à faire les deux), ni les différents services voyageurs entre eux (le personnel roulant travaille aussi bien sur les lignes régionales que sur les grandes lignes). En outre, l'entreprise produit essentiellement en interne, forte d'un savoir-faire de très haut niveau tant en termes d'ingénierie d'exploitation que de maintenance des trains ou de fabrication d'outils industriels, d'appareils de voies, etc. Un tel fonctionnement conduit à cultiver la coopération entre métiers, dont la logique joue « son rôle de tissu conjonctif entre chaque activité », selon Yves Clot, contribuant ainsi à la réalisation de la qualité au travail²⁸. Les évolutions successives (séparation entre infrastructure et exploitation depuis la loi de 1997, découpage par activités, diminutions d'effectif, etc.) ont eu pour résultat de diminuer toujours davantage la taille de ce tissu.

Ces politiques s'emploient ensuite à transformer en profondeur l'organisation du travail et des métiers : en 1948, l'État-employeur avait accordé aux syndicats le « dictionnaire des emplois », qui devint plus tard le « dictionnaire des filières » (le « RH0263 », en langage cheminot), répertoriant les métiers des différentes filières (commerciale, conduite, transport-mouvement, etc.) et leurs attributions. Cette organisation était marquée par une division du travail avancée, fonctionnant à la manière de la solidarité organique décrite par Émile Durkheim, c'est-à-dire fondée sur la différenciation et l'interdépendance²⁹. S'il est évident, voire logique, que les métiers subissent toutes sortes d'évolutions au fil du temps, ces évolutions sont avant tout l'occasion d'engager de nouveaux rapports de force dans l'entreprise. De fait, les politiques

managériales menées à la SNCF depuis plusieurs années ont impulsé une transformation des métiers par le développement de la polyvalence, la précarisation de l'emploi et le recours à la sous-traitance. Il s'agit là aussi d'une opération de long cours, toujours à l'œuvre.

Le dernier domaine que ces politiques affectent sur le long terme est le statut des cheminots, fruit d'un ensemble de droits hérités des grandes conquêtes sociales ouvrières du début du ^{xx}e siècle (garantie de l'emploi, assurances sociales, régime de retraite, premier statut des cheminots dans les Chemins de fer de l'État étendu par la suite aux compagnies privées en 1920, etc.), obtenu notamment en raison des lourdes contraintes et des servitudes du chemin de fer : travail possible tous les jours de l'année, horaires décalés, etc. Le statut est aussi un symbole : celui d'*un avenir autre* pour les classes populaires³⁰, fait de stabilité et non de précarité de l'emploi ; non pas atomisé par une organisation taylorienne désincarnée ou uberisée, mais collectif et constitué de savoirs professionnels de haut niveau, permettant une identification à l'entreprise (« la SNCF ») et à sa mission première, celle d'assurer le service public, avec la conscience de servir mais également d'incarner l'intérêt général³¹. Le statut donne aussi la possibilité d'établir un rapport de force moins défavorable avec l'employeur. Les luttes sociales revêtent ainsi une importance forte chez les cheminots, dans la mesure où elles participent également à la reconstitution symbolique de ce collectif en voie d'émiettement. Comme le rappelle Christian Chevandier, « c'est par la lutte sociale que les cheminots réinvestissent la fierté du métier³² ». Autant d'éléments qui, on l'aura compris, vont à rebours des logiques néolibérales appliquées ces dernières décennies.

POLITIQUE DE LA DETTE : AU RÉGIME DES EXPÉDIENTS COMPTABLES

On ne peut cependant pleinement comprendre ces évolutions sans les replacer dans le contexte financier du système ferroviaire, en particulier de sa dette, véritable écheveau qu'il n'est pas facile de démêler. Alors qu'elle est souvent présentée dans la presse comme la « dette de la SNCF », il convient de distinguer celle de l'exploitant ferroviaire, qui gère le service commercial (historiquement la SNCF mais, depuis 2014, SNCF Mobilités) de celle du gestionnaire d'infrastructures (SNCF avant 1997, Réseau ferré de France de 1997 à 2014, SNCF Réseau depuis la loi du 4 août 2014). C'est de cette dernière dont il sera ici question. D'abord, parce que c'est la plus lourde des deux (46,6 Md€ en 2017 contre 7,9 Md€ pour SNCF Mobilités³³) ; ensuite, parce qu'elle affecte l'ensemble du système ; enfin, parce que sa qualification comptable suscite depuis longtemps d'importants débats. Pour la Cour des comptes, cette dette étant le produit du financement d'infrastructures d'intérêt général, sa nature est « quasi régalienn³⁴ » : elle devrait donc à ce titre être intégrée dans le périmètre de la dette publique, conformément aux critères de Maastricht.

Celle-ci étant liée à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) Atlantique, elle a augmenté mécaniquement au gré des nouvelles constructions : 20,5 Md€ en 1996 à la suite des LGV Atlantique (1991-1992) et Nord (1993), puis 25 Md€ en 2000 avec le financement du TGV-Méditerranée. La première phase de la LGV Est et le lancement simultané de quatre nouvelles LGV issues du plan de relance de 2008 – LGV Sud-Europe Atlantique (SEA, Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire (Le Mans-Rennes), Nîmes-Montpellier et la seconde phase de la LGV Est – font grimper la dette à 46,6 Md€ en

2017 (un montant qui doit aussi, comme nous allons le voir, aux investissements opérés pour endiguer la dégradation du réseau classique). Le contrat de performance État-SNCF Réseau signé en avril 2017 acte la progression des budgets consacrés à la modernisation du réseau (régénération, investissements industriels et technologiques, mise en conformité) et par là même celle de son endettement, qui devrait, selon les estimations, atteindre 63 Md€ en 2026³⁵. Sur ce point, toutefois, la récente annonce d'une reprise partielle de la dette par l'État devrait *a priori* infléchir cette trajectoire.

Contrairement aux infrastructures routières, qui sont à la charge de la puissance publique, c'est donc au système ferroviaire qu'il revient de porter le poids du financement de ses infrastructures, alors même que les constructions des LGV sont décidées par la puissance publique. L'État a toujours veillé à ce que les choses demeurent ainsi, laissant croître la dette et recourant, lorsque la situation l'y contraignait, à d'ingénieux expédients comptables. Deux d'entre eux méritent d'être évoqués, tant ils montrent à la fois l'habileté des montages et leur artificialité.

Le premier acte se joue en 1991. La construction des premières lignes à grande vitesse grève lourdement les finances de la SNCF et, à l'issue du contrat de plan État-SNCF (1985-1989), les pouvoirs publics conviennent de la nécessité d'assainir les finances de l'entreprise publique, encouragés en cela par l'Union européenne, qui prépare la première directive sur le transport ferroviaire. À cette fin, ils mettent en place un procédé d'un type inédit – un « objet financier non identifié (Ofni) », selon un rapport parlementaire³⁶. Le gouvernement de Michel Rocard institue en effet le Service annexe d'amortissement de la dette (Saad), où est transférée une partie des emprunts de la SNCF (38 milliards de francs, soit 5,8 Md€), réduisant ainsi l'encours de 17,9 à 12,1 Md€.

Comme l'a démontré ce rapport parlementaire, cette structure sans personnalité juridique, gérée par la SNCF mais financée par l'État (à des taux d'intérêt supérieurs aux emprunts d'État), permet de faire disparaître cette dette des comptes de la SNCF sans pour autant la faire apparaître dans ceux de l'État. Le *statu quo* perdure pendant près de quinze ans, malgré les critiques répétées de la Cour des comptes. À la faveur de nouvelles normes de comptabilité publique internationales, le Saad est finalement reclassé en dette d'État par l'Insee en 2007, ce qui fait passer l'encours de la dette publique de 63,7 % à 64,2 % du PIB³⁷.

Le second acte a lieu en 1997. À la veille du passage à l'euro, avec la perspective délicate de maintenir la dette publique sous le seuil des 60 % du PIB imposé par le traité de Maastricht, le gouvernement Juppé fait voter en février une loi qui permet d'écarter la perspective d'intégrer la dette ferroviaire dans le périmètre de la dette publique. Pour cela, le gouvernement transpose la directive 91/440, texte fondateur de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire qui impose la séparation *comptable* entre la gestion du réseau et l'exploitation commerciale. Mais la loi de transposition va bien au-delà, en créant une séparation *juridique*: SNCF pour l'exploitation, Réseau ferré de France (RFF) pour la gestion d'infrastructures. Elle y ajoute un élément financier: à RFF, la propriété de l'infrastructure ferroviaire, à l'exception des gares, mais aussi, en contrepartie, les deux tiers de la dette de la SNCF (20,5 Md€). En d'autres termes, la loi désendette la SNCF sans désendetter le système ferroviaire. La part des recettes de RFF, composées des péages*, étant supérieure à

* Le principe du péage ferroviaire, ou « redevance d'accès », est apparu à l'occasion de la création de RFF. Il s'agit de faire contribuer les utilisateurs du réseau ferré (en l'occurrence, la SNCF) pour que le gestionnaire d'infrastructure puisse en assumer les coûts fixes d'exploitation et de maintenance.

50 % de ses coûts de production, RFF n'est pas classé au sein des administrations publiques, et n'entre donc pas dans le périmètre maastrichtien des dettes publiques. Ce tour de passe-passe facilite ainsi la « qualification » de la France pour l'entrée dans la zone euro.

À la suite de la loi du 13 février 1997, les gouvernants veillent à ce que RFF maintienne le seuil minimal de 50 % de recettes commerciales afin d'éviter une requalification en dette publique. Toutefois, celles-ci s'avèrent bientôt insuffisantes et vont justifier en 1999 la décision d'augmenter brutalement les péages (+ 61 %), puis d'opérer de fortes hausses successives au cours de la décennie suivante. Les recettes des péages de RFF passent ainsi de 0,9 Md€ en 1997 à 2,7 Md€ en 2007, et à 5,6 Md€ en 2016 (SNCF Réseau) pour un chiffre d'affaires d'environ 6,4 Md€³⁸. On remarque au passage que la part accrue des péages dans les ressources du gestionnaire d'infrastructures a pour conséquence de faire tendanciellement porter au système ferroviaire l'essentiel de son financement. La finalité de ce dispositif a été trivialement explicitée dans la revue interne de RFF en 2008 : « Le réseau ferré doit devenir rentable³⁹. » Ce n'est d'ailleurs sans doute pas un hasard si les dotations de l'État ont diminué de 400 millions d'euros (M€) entre 2004 et 2013, soit une baisse de près de 20 % des subventions en euros courants (de 2,6 à 2,2 Md€)⁴⁰. La loi du 4 août 2014 (voir *infra*) ne fera qu'accentuer cette logique de désengagement financier de l'État.

Les péages que verse SNCF Mobilités à SNCF Réseau pour faire circuler un TGV représentent depuis quelques années environ 40 % du prix du billet*, et cette part devrait croître, notamment avec le financement de la concession de la LGV

* SNCF Réseau module sa tarification en fonction du type d'infrastructures empruntées par les trains. Les péages les plus élevés sont pratiqués sur les LGV.

Tours-Bordeaux. La SNCF ayant répercuté le renchérissement des péages sur le prix des billets, la hausse du prix des transports ferroviaires a été de 20 % entre 2008 et 2013, sensiblement supérieure à l'inflation. En conséquence, le trafic ferroviaire a pratiquement stagné entre 2008 et 2016, quand les autres modes de transport (voiture individuelle, bus, car, avion) ont vu le leur progresser⁴¹.

LA LOI DE 1997 ET LES DYSFONCTIONNEMENTS ENTRE RFF ET SNCF

Outre le fait qu'elle ne résout nullement la question de la dette du système ferroviaire, la loi de 1997 va également entraîner des dysfonctionnements considérables. Avec la partition de la SNCF en deux entités distinctes, le réseau et l'exploitation ne vont plus fonctionner de façon intégrée, mais de façon contractuelle. Une relation contractuelle d'un type très particulier, puisque RFF est captif de la SNCF : en effet, si RFF est le gestionnaire d'infrastructure, la SNCF reste, par la loi, le gestionnaire d'infrastructure délégué (conservant les 50 000 agents associés à la maintenance et à la circulation du réseau). De fait, les relations entre RFF et SNCF ne vont cesser de s'envenimer avec le temps. Les différends entre les deux entités porteront notamment sur les « prestations » d'entretien du réseau rendues par SNCF à RFF, jugées insuffisantes pour RFF ; ou encore sur la question des péages, jugés trop faibles pour RFF au regard de son endettement mais trop élevés pour la SNCF, qui tente tout aussi logiquement de maintenir de bonnes conditions économiques d'exploitation. La loi du 4 août 2014 reviendra finalement sur la partition de 1997 en regroupant au sein d'un même groupe public l'opérateur historique et le gestionnaire d'infrastructures : SNCF devient SNCF Mobilités et RFF prend le nom de SNCF Réseau. Tous deux disposent du statut d'Épic (établissement public à caractère industriel et commercial) et sont coiffés par un troisième, communément appelé « Épic de tête », censé piloter la

stratégie et le projet industriel commun. Dans l'optique de mettre fin aux conflits entre RFF et SNCF, SNCF Réseau regroupe l'ensemble des activités de l'infrastructure (gestion des sillons, des circulations, de la maintenance des voies, etc.). Conformément aux exigences de l'Union européenne, l'infrastructure et l'exploitation restent toujours séparées juridiquement et la nature commerciale entre les deux Épic perdure.

DETTE DU POLITIQUE : LE COÛT DU CAPITAL

Tout au long de cette période, l'État a gardé la main sur le système en poursuivant la construction de lignes à grande vitesse et en négligeant l'entretien et la maintenance du réseau classique. Cette négligence est mise en lumière dans un rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne en 2005, lequel dépeint une situation très préoccupante. Pour faire face à la situation, un plan de rénovation du réseau permettra d'augmenter les investissements d'environ 1,5 Md€ par an entre 2008 et 2013 – mais ce plan est financé par RFF qui doit donc pour cela recourir à de nouveaux emprunts. Ce plan de rénovation intervient en même temps que le lancement des quatre LGV issues du plan de relance de 2008, ce qui entraînera *de facto* une hausse très nette de la dette du gestionnaire d'infrastructure à partir de 2011. L'endettement du gestionnaire d'infrastructure est depuis quelques années majoritairement lié à l'augmentation des dépenses d'exploitation et des investissements de rénovation du réseau⁴². Quant à la prévision d'endettement de SNCF Réseau de 63 Md€ à l'horizon 2026, elle traduit le fait que les investissements contenus dans le contrat de performance pour la rénovation du réseau ne sont en grande partie qu'un droit accordé par l'État à s'endetter davantage.

Depuis, l'augmentation de la dette n'a pas suscité de nouvelles acrobaties comptables. La loi du 4 août 2014 ne prévoit aucune reprise par l'État mais se borne à la stabiliser à horizon 2025 en instaurant une « règle d'or » dans le but d'empêcher l'investissement dans de nouvelles infrastructures. Une règle au demeurant bafouée quelques mois seulement après le vote de cette disposition : dans le cadre du financement de la société de projet du Charles-de-Gaulle Express (CDG), le gouvernement a en effet contraint par voie législative SNCF Réseau à s'endetter de 250 M€ supplémentaires. La loi marque aussi une nouvelle étape en lui donnant dix ans pour parvenir au « coût complet ». En d'autres termes, les péages auront vocation à couvrir d'ici 2025 l'ensemble des coûts : maintenance, modernisation et développement du réseau. Ce qui pourrait avoir des conséquences négatives sur le système : hausse des péages réduisant l'attractivité du train, politiques déflationnistes (suppression d'effectifs, fermeture de lignes, etc.) affectant directement usagers et travailleurs du secteur.

Telle qu'elle a été exposée par les gouvernants ou dans les médias, la dette a en réalité surtout permis de faire obstacle à la compréhension du problème. Contre la doxa « catastrophiste » d'une dette « insurmontable »⁴³, il faut d'abord rappeler que ce n'est pas la dette en soi qui pose problème : il s'agit en effet d'un investissement venant augmenter le patrimoine public (par des infrastructures nouvelles ou rénovées) et, partant, améliorer les conditions de l'activité privée. Pour donner un ordre de grandeur, cette dette représente 687 € par habitant. En comparaison, les investissements dans les infrastructures routières réalisés entre 1990 et 2015, plus de 275 Md€⁴⁴, représentent plus de 4 100 € par habitant. À rapporter aussi au budget moyen annuel consacré par un ménage à la voiture, qui s'élèverait à plus de 5 000 €⁴⁵.

Le problème n'est pas non plus son caractère « insurmontable » : en vertu de son statut d'Épic, SNCF Réseau bénéficie

en effet de la garantie de l'État, ce qui signifie que, en cas d'insolvabilité, ses créances seraient intégralement reprises par ce dernier. En revanche, le transfert comptable de la dette à une entreprise publique peut être considéré comme une forme particulière de désengagement de l'État, un *désengagement par délégation*.

Portée par un gestionnaire d'infrastructures sans ressources financières adaptées, la dette fait peser sur le système ferroviaire une charge insupportable. Car, au-delà des choix contestables de l'État en matière d'investissements avec le « tout TGV », on peut s'interroger sur la ponction opérée par la finance sur le système ferroviaire. La récente étude d'Adrien Coldrey du cabinet Degest a ainsi montré que SNCF Réseau consacrait en 2018 près de 60 % de son endettement au remboursement des seuls intérêts d'emprunt⁴⁶ : une part considérable de la valeur ferroviaire est donc captée par les banques et certains grands groupes, sous forme de remboursement de prêts ou de péages, avec des montages financiers qui laissent parfois songeur.

LE FINANCEMENT DE LA LGV TOURS-BORDEAUX : POUR VINCI, LE BONHEUR EST DANS LE PRÊT

Le coût des 340 km de la LGV Tours-Bordeaux, lancée en 2009 et inaugurée le 1^{er} juillet 2017, est de 7,8 Md€⁴⁷. Son financement est le produit d'un contrat de concession qui s'étend sur une durée de 50 ans. Lisea, la société concessionnaire dont Vinci est l'actionnaire principal, finance un peu plus de la moitié de l'investissement, apportant 772 millions d'euros (M€) de fonds propres et empruntant le reste sous forme de crédits bancaires garantis par l'État et RFF. Collectivités ou opérateurs publics apportent directement 45,5 % des financements sous forme de subventions (1,5 Md€ pour l'État ; 1,4 Md€ pour les collectivités locales ; 1,1 Md€ pour RFF-SNCF Réseau). Au total, ce sont donc 6 ans de travaux à la charge de Lisea en contrepartie de

44 ans d'exploitation, durant lesquels la société percevra l'intégralité des péages. SNCF Réseau ne percevra que ceux des tronçons adjacents (supposés bénéficier du développement du trafic lié à la LGV).

La convention de financement est à elle seule un monument baroque, reposant sur l'accord de plusieurs dizaines de collectivités territoriales de différents niveaux (agglomérations, départements, régions...), qui s'étaient engagées en contrepartie du prolongement de lignes par l'État, parmi lesquelles les sections Poitiers-Limoges, Bordeaux-Toulouse, ou encore Bordeaux-Hendaye. L'État n'ayant pas tenu ses engagements (sauf a priori pour la section Bordeaux-Toulouse), plusieurs de ces collectivités ont refusé de verser leur contribution, pour un montant avoisinant les 350 M€⁴⁸. Ajoutons enfin que SNCF Mobilités devra verser pour la circulation de ces rames environ 250 M€ de péages chaque année, soit environ 7 000 € par train en moyenne (les plus élevés actuellement), de sorte que l'équilibre économique ne semble pas assuré⁴⁹. C'est donc un doux euphémisme de conclure que le montage et les intérêts divergents des parties prenantes ne semblent pas le meilleur alliage pour la pérennité de la ligne. Or, c'est bien à l'État qu'il reviendrait d'éponger la dette en cas de faillite du concessionnaire – une hypothèse à prendre au sérieux⁵⁰.

Ce ne serait d'ailleurs pas une première. La société concessionnaire TP Ferro, consortium composé du groupe espagnol ACS et du français Eiffage, exploitante du tunnel TGV du Perthus (ligne Perpignan-Figueras) qui a coûté 1,1 Md€, s'est rapidement trouvée dans l'incapacité de faire face à sa dette de 557 M€. Elle est placée en liquidation judiciaire en septembre 2016. Depuis lors, la bataille judiciaire fait rage. TP Ferro réclame 485 M€ de dédommagement à l'Espagne et à la France, estimant que les deux États n'ont pas respecté les prévisions de trafic pour garantir la viabilité de la concession. Mais, en septembre 2017, c'est au tour de la France et de l'Espagne de réclamer une indemnisation à Eiffage et à ACS pour la faillite de la société⁵¹.

On peine à imaginer les répercussions d'un tel contentieux à l'échelle d'un contrat de près de 8 Md€ avec autant de parties prenantes.

Signe que le « fardeau » de la dette est avant tout affaire de perception, les dirigeants de SNCF Réseau se sont flattés, en 2015, de deux opérations emblématiques, selon eux, de la confiance des investisseurs : une émission à 100 ans d'un montant de 25 M€ (rares sont les institutions capables d'émettre une créance à si longue échéance) et une autre de 1,25 Md€ à 15 ans – la plus importante jamais réalisée, soulignant au passage que cette confiance témoigne « des efforts de communication entrepris par SNCF Réseau dans le contexte de la réforme ferroviaire⁵² » de 2014, autrement dit, dans le contexte d'accélération de l'ouverture à la concurrence et de course aux gains de productivité.

C'est effectivement là l'autre enjeu essentiel de la dette : son augmentation continue, traitée au prisme médiatique du catastrophisme, a permis de légitimer une course à la productivité et une transformation de type néolibéral*. Sans compter que cette dette a également eu des incidences très concrètes sur la qualité des services publics.

UN RÉSEAU CLASSIQUE EN MAUVAIS ÉTAT

Le mal est connu. À mesure que le réseau à grande vitesse s'étoffe, atteignant près de 2 650 km de lignes en 2017, le

* S'il est besoin de le souligner, la Cour des comptes est une des figures de proue de cette entreprise de légitimation. Les recommandations qu'elle formule rejoignent et alimentent le discours médiatique dominant sur « la spirale infernale de la dette » et les manières d'y mettre un terme : course à la productivité, suppression de postes, flexibilité, sous-traitance, remise en cause du statut, concurrence, etc.

réseau classique, comptant environ 28 000 km de lignes, va quant à lui souffrir pendant 30 ans de sous-investissements qui mèneront à sa dégradation. L'âge moyen des voies, déjà de 29,7 ans en 1995, passe à 32 ans en 2005. Malgré la mise en œuvre du programme de rénovation au cours de la période 2008-2015, il reste de 31,9 ans en 2015. Le plus préoccupant est l'état du réseau francilien, qui totalise à lui seul environ la moitié de la circulation ferroviaire en France (environ 7 500 trains par jour) alors qu'il représente à peine plus de 10 % du réseau ferré national. Un rapport sénatorial de 2016 souligne que « la catastrophe du déraillement d'un train Intercités en gare de Brétigny-sur-Orge survenue le 12 juillet 2013 a tragiquement mis en lumière la gravité de la situation⁵³ », ajoutant quelques constats amers : alors que les voies devraient être régénérées au bout de 25 ans, 40 % de celles du Transilien et 30 % de ses aiguillages ont plus de 30 ans ; de même, 15 % des caténaires ont plus de 80 ans et même 5 % ont plus d'un siècle de fonctionnement. Ainsi, les retards sont tels que les investissements qui lui sont actuellement consacrés *permettent seulement de stopper son vieillissement*. La dégradation du réseau francilien devrait ainsi se poursuivre jusqu'en 2020, et c'est « seulement en 2025 qu'on devrait retrouver le niveau d'aujourd'hui, lequel est déjà loin d'être optimal⁵⁴ ».

Pour pallier cette situation et maintenir la sécurité des circulations, des limitations « temporaires » de vitesse (LTV) sont alors imposées sur des portions sans cesse croissantes du réseau : 1 300 km de lignes étaient concernés en 2008 ; ce chiffre passe à 4 000 en 2014 et à 5 500 en 2017, avec une augmentation moyenne de 10 % par an⁵⁵. Sur ces 5 500 km, 4 000 concernent les petites lignes, 800 les lignes moyennes et 700 la partie la plus circulée du réseau (hors LGV). Ce sont donc les petites lignes qui sont le plus concernées par ces LTV. La dégradation de la qualité du réseau a entraîné

des dysfonctionnements (retards et suppressions de train) qui affectent ainsi essentiellement les usagers des services publics : TER, Transilien, et Trains d'équilibre du territoire (Intercités). Ce sous-investissement est une source d'aggravation des inégalités territoriales : si Bordeaux est désormais à 2 heures de Paris en TGV (630 km), il faut 2 h 45 au TER pour faire Bordeaux-Sarlat (172 km) en raison de l'état dégradé des voies⁵⁶.

LA GESTION DU RÉSEAU À L'HEURE DE L'ASSET MANAGEMENT

La gestion de l'entretien du réseau ferré a connu une évolution notable en prenant la forme d'un *asset management* industriel. Celui-ci consiste à gérer le patrimoine du réseau ferré comme un portefeuille d'actions, autrement dit un ensemble d'actifs à valoriser pour en tirer le meilleur rendement possible. Cette conception va « logiquement » se traduire par un abandon progressif du réseau capillaire au profit des lignes les plus circulées, provoquant la dégradation du réseau classique. En l'absence des moyens adéquats, la maintenance préventive (qui prévoit le remplacement d'un élément matériel *avant* que celui-ci n'entraîne une avarie) tend à être supplantée par la maintenance corrective (qui intervient *après* détection d'une avarie). Comme le relevait le cabinet Apteis dans son rapport sur la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, les retards pris en matière de maintenance augmentent les besoins de maintenance, mais les contraintes budgétaires limitent leur prise en compte, entraînant des reports de travaux de régénération et des renoncements⁵⁷. Une expression revient parfois dans les propos des professionnels du secteur pour expliquer cette évolution : le « risque calculé », un concept dont la SNCF n'a jamais donné de définition précise.

Il est aujourd'hui admis que les investissements prévus dans le cadre du récent contrat de performance État-SNCF

Réseau (de l'ordre de 3 Md€ par an à compter de 2020) sont largement insuffisants. Un des auteurs de l'audit de 2005 de l'École polytechnique de Lausanne souligne en mars 2018 que « l'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures [...] et la trajectoire définie par le contrat de performance se monte à environ 520 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2017-2026⁵⁸ ». Et ce manque ne concerne que les lignes à fort trafic. Le maintien à long terme des petites lignes supposerait quant à lui d'investir *a minima* environ 500 M€ supplémentaires par an pendant 10 ans.

JEUX DE DUPES SUR LE MAINTIEN DES LIGNES PEU FRÉQUENTÉES

Pour lutter contre la dette et les déficits, la vulgate économique dominante considère qu'il faut tailler dans les effectifs et/ou réduire le périmètre d'activité. Dans le ferroviaire, cela se traduit par la fermeture des lignes ou des liaisons les moins fréquentées ou jugées « les moins rentables », comme cela avait déjà été le cas à fin des années 1930 (10 000 km, près du quart du réseau d'alors, ont été fermées de 1938 à 1946 au nom d'une meilleure « coordination » du rail et de la route)⁵⁹. Cette idée prend un tour nouveau à la suite de la publication en 2005 du rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne qui, rappelons-le, met en lumière le vieillissement préoccupant du réseau ferré français. Au nom de la rationalité économique, le rapport recommande de fermer les lignes peu fréquentées⁶⁰. Si l'idée fait débat, elle n'est pourtant en rien nouvelle : elle a depuis de nombreuses années les faveurs de l'État, qui œuvre en ce sens au moins depuis 1994. Dans le cadre des contrats de plan État-Régions (CPER), celles-ci avaient reçu la mission d'entretenir le réseau

vétuste et peu circulé. L'incapacité de la plupart d'entre elles à supporter cette nouvelle charge financière menaçait alors directement la pérennité de 6 000 km de lignes. On l'a depuis oublié, mais cette perspective avait alimenté la mobilisation des cheminots de décembre 1995⁶¹.

L'État est toutefois parvenu à obtenir gain de cause depuis. La loi du 4 août 2014 a en effet introduit la possibilité de transférer à une région qui le souhaite la propriété de lignes séparées du réseau ferré national. En 2015, la loi dite « Macron » complète cette disposition en l'étendant aux lignes à faible trafic n'ayant pas été exploitées depuis plus de cinq ans. La loi portant sur la Nouvelle organisation du territoire de la République (dite « loi NOTRe ») du 7 août 2015 donne quant à elle la capacité aux régions et aux intercommunalités de devenir propriétaires des lignes capillaires de fret du réseau ferré national, qui représentent environ 3 000 km de voies, soit 10 % du réseau. Le contrat de performance État-SNCF Réseau signé en avril 2017 vient couronner le tout : les investissements fixés, déjà estimés insuffisants pour couvrir les besoins théoriques de renouvellement, sont essentiellement fléchés sur le réseau le plus fréquenté. L'État met ainsi implicitement les régions en responsabilité financière pour l'entretien des lignes peu fréquentées⁶², dont 9 000 km de lignes destinées aux voyageurs. Le processus de fermeture a d'ores et déjà commencé : il porterait sur plus de 1 200 km de lignes⁶³. Du rapport de Jean-Cyril Spinetta, dont les travaux publiés en février 2018 avaient été diligentés par le gouvernement quelques mois plus tôt, les médias ont fait grand cas de la proposition visant à fermer ces petites lignes. L'argument nouveau avancé dans le rapport est que cette fermeture pourrait permettre à SNCF Réseau d'économiser « *a minima* 1,2 milliard d'euros annuels⁶⁴ ». Il faudra donc déployer tout l'art du communicant pour voir ensuite

le Premier ministre affirmer avec la sagesse du prince qu'il serait absurde de fermer « depuis Paris » des petites lignes sur « des critères administratifs et comptables », tout en ajoutant, cette fois devant les députés, que « dans le cadre de leur politique d'aménagement [les régions pourront choisir], après une réflexion rationnelle, de recourir à d'autres formes de mobilité »⁶⁵. De telles décisions seront bien *in fine* formellement prises par les présidents de région, mais avec des conditions financières qui ne leur laisseront qu'un choix limité.

LA MÉTROPOLISATION, OU QUAND LA THÉORIE S'EMPRE DES ÉLITES ET DEVIENT POLITIQUE PUBLIQUE

Dans *La Fin des terroirs*, l'historien américain Eugen Weber rappelle qu'entre 1866 et 1936 les communes rurales françaises dépourvues de gares se sont vidées de près d'un quart de leur population, tandis que celles qui en étaient pourvues ont vu croître la leur de plus de 1,6 million. Le train a accompagné le remodelage du territoire, de l'économie mais également des mentalités : « La conjonction des lignes ferroviaires secondaires et des routes construites pour les desservir produisit un vaste effet d'intégration nationale dont l'ampleur et l'efficacité étaient sans précédents⁶⁶. » Les conditions économiques et technologiques participent d'un changement culturel profond – la fin des terroirs. Le plan Freycinet de 1879, qui entendait doter d'une gare chaque sous-préfecture, fut un instrument de diffusion de l'idéologie républicaine dans les campagnes françaises autant que de celle du capitalisme marchand. Les petites lignes actuelles, qui desservent essentiellement les villes moyennes, s'inscrivent donc dans la longue histoire de la politique d'aménagement du territoire. Mais cette page d'histoire semble avoir été tournée ces dernières décennies. Le mouvement en faveur de la métropolisation des territoires, que sont venues marquer les évolutions

législatives sur les collectivités locales, en est l'illustration*. Elle est renforcée par la logique économique de la SNCF qui entend réaliser un « transport de masse » en desservant les grands pôles, pour assurer ainsi la meilleure « vitesse commerciale » possible, gage d'« attractivité du service ». Cette orientation est en quelque sorte l'application des théories de la nouvelle géographie économique, et notamment celles de Paul Krugman⁶⁷ sur les rendements croissants, selon lesquelles la densité de l'activité économique et, donc, de la concentration des ressources dans certaines localités, permet des économies d'échelle sur le coût du transport et, ainsi, une augmentation du rendement.

Le rapport Spinetta s'inscrit pleinement dans cette logique. Considérant les « petites lignes » comme « héritées d'une époque révolue », et laissant ainsi filtrer une certaine condescendance envers la province, Spinetta assène un argument-massue : l'investissement à fonds perdu dans les « petites lignes » (1,7 milliard d'euros par an pour 2 % des voyageurs⁶⁸) gagnerait à être redéployé en faveur du « transport de masse » et, donc, des métropoles – ce qu'il faut du moins comprendre par sa proposition d'« élaborer une segmentation du réseau reflétant l'utilité de l'infrastructure, les enjeux de performance et les besoins d'investissement⁶⁹ ». En dépit des déclarations rassurantes du gouvernement, l'avenir qui se dessine ne semble pas s'écarter de cette perspective, source d'inégalités territoriales déjà criantes⁷⁰.

Il reste que le sous-investissement observé sur l'état du réseau ne saurait à lui seul expliquer la dégradation des services publics ferroviaires. Celle-ci procède aussi d'un

* La loi de réforme des collectivités territoriales de 2010 institue la métropole comme établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Le statut de la métropole est modifié par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) de 2014, et complété par la loi NOTRe de 2015.

désengagement conjoint de la SNCF et de l'État des trains d'équilibre du territoire (TET), service public démantelé à bas bruit en 2016.

LE DÉMANTÈLEMENT À BAS BRUIT DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Les TET, également appelés « Intercités » mais aussi plus communément « trains Corail », assurent des liaisons moyennes et longues distances complétant la desserte régionale des TER de villes non desservies par le TGV. Ils remplissent en cela une fonction essentielle d'aménagement du territoire⁷¹.

Avec moins de 9 % des trafics voyageurs et 7,5 % du chiffre d'affaires, ils ne représentent cependant qu'une activité mineure de SNCF Mobilités. « Composante négligée de l'offre ferroviaire », ils ont continuellement souffert d'un sous-investissement important, en particulier dans le matériel roulant, qui n'a pas été renouvelé depuis sa première mise en service en 1975⁷². La SNCF devant gérer ses comptes à l'équilibre et ceux de ces trains ne l'étant pas, il lui revenait donc jusqu'en 2010 de compenser elle-même ce déficit, en l'occurrence grâce aux bénéfices du TGV. La vision malthusienne de la direction a conduit à réduire systématiquement le périmètre de ces trains en supprimant des dessertes voire des lignes entières. Dans les années 1990 et 2000, la SNCF essaya bien de conventionner ces lignes avec les régions, mais sans succès⁷³. C'est l'entrée en vigueur, en 2009, du Règlement européen 1370/2007, dit « Règlement obligations de service public » (Rosp), et la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport qui conduiront l'État et l'opérateur national à signer une convention d'exploitation, le 13 décembre 2010.

Si cette convention a un temps laissé espérer un avenir moins sombre pour les territoires irrigués par ces trains, celle-ci aura finalement au mieux permis de freiner la logique d'attrition engagée par la SNCF. Le mécanisme de financement du déficit mis en place à cette occasion témoigne, par sa construction même, du refus de l'État d'y contribuer et donc de sécuriser cette activité. La convention institue en effet un compte d'affectation spéciale (CAS) dont le montant est voté chaque année par le Parlement dans le cadre de la loi de finances. Ce CAS est essentiellement alimenté par la SNCF, par la création de deux contributions, et de façon marginale par les sociétés d'autoroutes (6 à 11 % du total, selon les années) – un supplément d'âme portant le doux nom de « contribution intermodale ». Comme le résume la Cour des comptes, il s'agit là d'un « habillage juridique de la péréquation interne à la SNCF qui existait auparavant⁷⁴ ». La convention laissant à l'entreprise le soin de définir librement sa politique tarifaire, celle-ci opte pour une tarification relevant traditionnellement des secteurs libéralisés (par exemple celui de l'aérien), ce qui ne manque pas de surprendre concernant une activité conventionnée de service public. Enfin, la convention se garde d'aborder l'épineux sujet du renouvellement du matériel roulant, alors que sa vétusté (33,5 ans en moyenne) est la cause première des incidents de trafic après 2010⁷⁵.

L'activité semble en outre avoir été l'objet de jeux d'écriture comptable, comme l'a pointé en juillet 2016 un rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) : rémunération excessive du capital investi pour la rénovation du matériel roulant (12,75 %, un taux anormalement élevé), hausses peu justifiées des charges externes, auxquelles s'ajoutent de surprenantes pénalités financières imputées en 2015 par la direction du groupe SNCF à l'activité Intercités au titre d'une activité à risque (11 M€), alors qu'il s'agit pourtant d'une activité conventionnée⁷⁶.

L'État et la direction de la SNCF n'ayant pas œuvré efficacement au redressement de l'activité des TET, pour user ici d'euphémisme, il s'en est logiquement suivi une érosion du trafic et une augmentation du déficit d'exploitation qui atteint 358 M€ en 2017 (pour un chiffre d'affaires d'environ 1 Md€, ce déficit étant de surcroît largement lié à la rénovation et l'entretien de ces trains). Cette dégradation conjointe des comptes d'exploitation et du service ont conduit à un traitement comptable du « problème » : résoudre la question du « déficit ».

En novembre 2014, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, charge à cette fin le député socialiste Philippe Duron, spécialiste des questions de transport, de produire un rapport sur l'avenir de ces trains. On pourrait presque faire l'économie de la lecture de ses préconisations, tant les éléments de la politique mise en œuvre par la suite sont déjà contenus dans la lettre de mission du ministre. Ce dernier invite le député à réfléchir à « une meilleure articulation TER-TET, en tenant compte de la nouvelle carte des régions » ainsi qu'à « la problématique spécifique des trains de nuit dont la fragilité économique [...] soulève la question de leur pérennité »⁷⁷. Depuis plusieurs années, les trains de nuit sont, en effet, menacés de fermeture. Et, alors que le rapport Duron est pratiquement muet sur la question (trois demi-pages disséminées), il énonce que « la suppression des lignes de nuit durablement déficitaires doit être posée »⁷⁸. Ce que ne vont pas manquer de faire les principaux médias – jusqu'à inclure parfois celle des Intercités dans leur ensemble, là aussi au nom de la prétendue nécessité de « réduire le déficit ».

LES MÉDIAS ET LE « PROBLÈME » DU DÉFICIT DES INTERCITÉS

« Les trains Intercités vieillissants et déficitaires doivent urgemment s'adapter », *L'Express*, 26 mai 2015.

« Déficit de la SNCF : des trains Intercités sont en sursis », *RTL*, 26 mai 2015.

« Le rapport Duron pointe les failles des trains Intercités », *Les Échos*, 26 mai 2015.

« Suppression des lignes Intercités : pourquoi il faut effectivement laisser la SNCF se désengager de certains territoires », *atlantico.fr*, 27 mai 2015.

« Des liaisons qui sont devenues un gouffre financier pour la SNCF. Ces trains empruntés par 32 millions de voyageurs sont très déficitaires », *BFMTV*, 19 février 2016.

« Ces 6 chiffres inquiétants qui minent la SNCF », *Le Figaro*, 9 mars 2016.

« Intercités : les parents pauvres de la SNCF qui les juge bien encombrants et peu rentables », *Europe 1*, 5 avril 2016.

« Intercités : bienvenue à bord des trains les plus déglingués de la SNCF », *Capital*, 25 avril 2016.

« Les trains de nuit sont-ils obsolètes ? », *La Croix*, 1^{er} août 2016.

Le 21 juillet 2016, Alain Vidalies annonce sans surprise la fermeture de six des huit lignes de nuit, arguant que ces trains représentent le quart du déficit de l'activité TET et ajoutant que chaque billet vendu nécessite en moyenne plus de 100 € de subventions publiques⁷⁹. Les arguments avancés se révèlent toutefois spécieux. Les trains de nuit représentent plus du quart (26,7 %) des lignes conventionnées et de l'offre kilométrique fixée par la convention en 2013 (27,2 % en 2014)⁸⁰. Qu'ils totalisent le quart du déficit n'a donc rien d'inconsidéré. Quant à la subvention publique moyenne par voyageur de 100 €, le rapport Duron est là pour rappeler que pas moins de 10 liaisons de jour (sur 22) bénéficient d'un taux de subvention supérieur, parfois même très supérieur, à celui des trains de nuit⁸¹. Ces lignes de jour n'ont pourtant pas été supprimées. Pour ces dernières, il faudra patienter seulement quelques mois supplémentaires pour que le gouvernement

statue sur leur avenir. En janvier 2017, il annonce le transfert aux régions d'une majorité d'entre elles (18). En contrepartie de ce transfert, il est prévu que l'État finance tout ou partie l'achat de trains neufs et prenne en charge une partie plus ou moins conséquente du déficit⁸².

Le contexte budgétaire des collectivités locales (cf. plus loin) n'incite guère à l'optimisme. Rappelons que ce démantèlement en douceur de ce service public national a été réalisé alors que les TET étaient le service le plus « performant » économiquement : le déficit d'exploitation de ces trains (environ 30 % ces dernières années) était sensiblement plus faible que celui des TER (65 %) et de Transilien (62 %)⁸³.

DU VOLONTARISME EN POLITIQUE ET DE SES LIMITES

Le désengagement de l'État des TET se conclut d'une bien singulière façon. En octobre 2016, devant la menace brandie par les dirigeants d'Alstom de fermer l'usine de Belfort, le gouvernement de Manuel Valls annonce l'achat de 15 rames de TGV d'un montant de 500 M€ et précise qu'ils serviront... sur les lignes Intercités Bordeaux-Marseille et Montpellier-Perpignan. À l'absurdité industrielle de vouloir faire rouler des TGV sur des lignes classiques (limitées à 160 km/h) s'ajoute l'aberration financière d'un tel projet, sachant qu'une rame TGV coûte deux fois plus qu'un train « classique » neuf et que la rénovation d'un Corail représente le tiers du prix d'un train neuf⁸⁴. « Ça n'est en rien du bricolage, [...] c'est de la stratégie ! », avait rétorqué Manuel Valls à l'Assemblée nationale⁸⁵. Une « stratégie » qui provoque en retour plus d'une centaine de suppressions d'emplois au technicentre industriel Charentes-Périgord (TICP) de la SNCF, en charge de la rénovation des trains Corail⁸⁶. Quelques semaines après cette annonce gouvernementale de sauvetage du fleuron français, Alstom annonçait un bénéfice net semestriel de 128 M€. Finalement, les 15 rames circuleront sur la LGV

Tours-Bordeaux, du moins quand elles seront homologuées, ce qui ne semble pas totalement assuré pour 2019, date des premières livraisons⁸⁷.

On mesure quels effets concrets sur la consistance du réseau et de l'offre de service public le nœud coulant de la dette et le désengagement de l'État ont pu produire. Il en est d'autres, moins perceptibles mais néanmoins tout aussi délétères, qui ont cette fois concerné l'entreprise publique et, plus encore, son personnel. Elles sont relatives à la déclinaison des méthodes et orientations du *new public management*, c'est-à-dire l'importation des logiques du privé dans l'entreprise publique, appliquées au nom d'une dette qu'il faut impérativement combler.

LE VIRAGE DU NEW PUBLIC MANAGEMENT

Le modèle de l'entreprise privée s'est véritablement imposé à la SNCF à partir de la présidence de Louis Gallois. En 2001, celui-ci lance un plan interne baptisé « Cap client » qui, comme son nom l'indique, entend opérer le tournant commercial du groupe. Ce plan comprend aussi la réorganisation de la SNCF par activités. Si le projet est abandonné à l'époque à la suite d'une mobilisation des cheminots, il va néanmoins finir par être mené à bien. La SNCF va en effet prendre le tournant du marché et se transformer en une multinationale de la « mobilité » en moins de vingt ans. Une transformation vers une entreprise de type capitalistique qui a largement été portée par des dirigeants issus de l'appareil d'État.

**METTRE LES VALEURS DU SERVICE PUBLIC AU SERVICE
DE LA « CRÉATION DE VALEUR » : LE SENS DE L'ACTION
DES « PATRONS D'ÉTAT » (GUILLAUME PEPEY, ÉLISABETH BORNE, DAVID AZÉMA)**

Les importantes transformations des grandes entreprises publiques de transport (SNCF, RATP, etc.) ont été impulsées par des hauts fonctionnaires, au premier rang desquels figurent Guillaume Pepy, Élisabeth Borne ou encore David Azéma. Comme l'a montré Pierre Bourdieu, les « patrons d'État » sont souvent issus de familles de fonctionnaires ou de professions libérales, détenteurs d'un fort capital scolaire et d'un capital social acquis dans la haute administration, les cabinets ministériels, la direction des grands groupes publics ou de groupes fortement dépendants de la commande publique⁸⁸. On retrouve toutes ces propriétés dans leurs trajectoires respectives : Sciences Po, ENA (Pepy, Azéma) ou Polytechnique (Borne), qui mènent Azéma à la Cour des comptes en 1987 et Pepy au Conseil d'État en 1984, quand Élisabeth Borne intègre le prestigieux – ce qu'il était à l'époque – ministère de l'Équipement en 1987. Tous trois évoluent au sein de cabinets ministériels socialistes : Pepy (1991-1993) et Azéma (1993) furent tour à tour directeurs de cabinet de Martine Aubry, alors ministre du Travail, tandis qu'Élisabeth Borne conseilla Lionel Jospin à l'Éducation nationale (1990-1992) puis à Matignon (1997-2002) avant de devenir directrice de cabinet de Ségolène Royal au ministère de l'Environnement (2014-2015). David Azéma et Élisabeth Borne ont également une expérience dans le privé, respectivement chez Vinci et Eiffage, tous deux à la tête de la direction des concessions (c'est-à-dire chargés de veiller aux intérêts de l'entreprise dans son rapport contractuel à l'État). À la SNCF, Guillaume Pepy fut le bras droit de Louis Gallois et d'Anne-Marie Idrac – Élisabeth Borne y était directrice de la stratégie (2002-2007) –, avant d'accéder lui-même à la présidence en 2008 et de recruter comme homme fort à ses côtés... David Azéma. Élisabeth Borne présidera quant à elle la RATP de 2015 à 2017.

Ces artisans de la transformation néolibérale des entreprises publiques prirent souvent soin de promouvoir cette mutation à l'aide de discours consensuels, puisant au besoin dans un vocabulaire de gauche (du moins lors de grèves) : l'État, les « usagers », sans oublier le service public. On peut dire en quelque sorte que la mission de ces patrons d'État a consisté à *mettre les valeurs du service public au service de la création de valeur*, cet « impératif catégorique de la gestion des entreprises⁸⁹ ». Guillaume Pepy a poursuivi la conversion marchande de la SNCF en multipliant les offres marketing (TGV Prem's, IdTGV, etc.), en refondant la gamme tarifaire avec l'intensification du *yield management* et en lançant des trains *low cost* en 2011, pour ne citer que les principaux exemples. À grand renfort de communication de l'entreprise – 210 millions d'euros de budget pour ce seul poste en moyenne entre 2007 et 2011 – et de son président, cette évolution marchande de la SNCF s'est faite aussi en s'appuyant sur les valeurs du service public. Pepy a toujours pris soin de présenter ses évolutions managériales en évitant les topiques ordinaires du discours libéral, comme lors de cette interview donnée en mars 2018 : « Pour que la SNCF reste elle-même, c'est-à-dire un *grand service public pour les Français*, il faut qu'elle se réinvente⁹⁰ ». Cette stratégie de communication le conduisit parfois à prendre le contre-pied du discours managérial classique, comme dans une tribune publiée dans la version française du magazine *Forbes*, dans laquelle il rappelle que les grands « piliers » de la SNCF depuis 1937 sont « la sécurité, tout d'abord : pour les cheminots, c'est une valeur cardinale et une bataille de tous les jours. [...] Deuxième pilier de notre fierté, l'écologie. Le train émet environ vingt fois moins de gaz à effet de serre par personne et par kilomètre que la voiture ou l'avion [...] ; enfin, la solidarité. La SNCF est une entreprise ouverte à tous. Nous ne choisissons pas nos clients. Il est impensable d'imaginer que nous allons nous concentrer sur telle ou telle catégorie au détriment d'une autre⁹¹ ». Une « solidarité » qui favorise toutefois la mise en place d'offres commerciales qui

segmentent socialement l'accès aux transports, comme nous le verrons plus loin. Quant aux bons résultats économiques du groupe, ils exprimeraient selon lui le fait que « les Français aiment le train, ils veulent plus de trains, ils veulent un train moins cher et de meilleure qualité. C'est notre travail⁹² ».

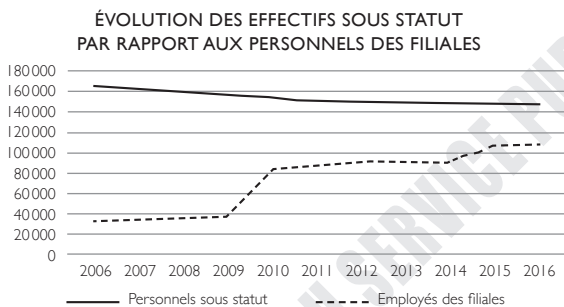
Azéma n'a pas toujours eu cette pudeur. Celui dont Jean-Pierre Jouyet vantait les mérites pour avoir « déniaisé l'État en matière d'actionnariat » à la tête de l'Agence des participations (APE) de 2012 à 2014 confessa trois ans plus tard y « avoir alors fait fausse route ». Le nouveau vice-président de l'Institut Montaigne considère en effet depuis qu'il faudrait engager « un programme massif de désengagement de l'État de ses participations cotées »⁹³. Ce n'était pas là son premier revirement complet. L'artisan méticuleux de la partition entre SNCF et RFF en 1997 fut aussi celui de leur réunification en 2014⁹⁴. L'intéressé finira par quitter l'APE pour Bank of America peu après la vente de la branche énergie d'Alstom à General Electric. « *Pourquoi je quitte l'État ? Pour gagner de l'argent* ». Il est comme ça, David Azéma, volontiers provocateur », notait *Le Monde* avec une pointe d'ironie⁹⁵.

À la tête du ministère des Transports depuis mai 2017, Élisabeth Borne détonne par rapport à ses prédécesseurs (Thierry Mariani, Frédéric Cuvillier et Alain Vidalies), de purs professionnels de la politique peu au fait de ces questions, initialement du moins. Sa nomination reflète l'un des traits caractéristiques du macronisme, celui d'une sorte de retour aux origines technocratiques de la V^e République et de son corollaire, le primat de la « compétence » comme mode de légitimation politique⁹⁶. Toutefois, la différence avec ses prédécesseurs n'est qu'apparente : là où leur moindre maîtrise des dossiers laissait à l'administration une place plus importante dans la conduite des affaires, la spécialiste des transports s'applique à administrer la politique conformément aux objectifs de l'Union européenne.

D'UNE ENTREPRISE PUBLIQUE À LA MULTINATIONALE DE LA « MOBILITÉ »

Le basculement d'un modèle d'entreprise industrielle intégrée vers celui d'un groupe filialisé orienté vers le marché va être facilité par des évolutions dans le recrutement du personnel dirigeant⁹⁷. Ces trente dernières années ont vu en effet la mise à l'écart tendancielle des ingénieurs polytechniciens, qui détenaient jusqu'alors la majorité des postes de la direction générale, au profit de dirigeants issus de l'ENA ou de HEC pour les postes de cadres dirigeants ou supérieurs⁹⁸. On mesure cette évolution au fait que, en l'espace de quelques années, la SNCF est devenue une multinationale de la « mobilité » (à travers ses filiales). L'entreprise a développé en France et à l'international des activités dans tous les secteurs du transport et de la logistique : outre le transport ferroviaire de voyageurs, le groupe est présent dans le transport urbain et départemental, sur le marché des cars Macron comme sur le covoiturage ; s'y ajoutent le domaine de la logistique, le fret routier et ferroviaire (lui-même filialisé), la gestion de parkings, etc. On peut également citer la part croissante du digital (voyages-sncf.com, devenu oui-sncf.com) et le développement à l'international. En 2006, à travers ses filiales, l'opérateur y réalisait 12 % de son chiffre d'affaires ; cette part représente 33 % en 2017, et l'objectif affiché par Guillaume Pepy est d'atteindre 50 % d'ici 2022⁹⁹. En vingt ans, le nombre des filiales est passé de 350 à plus de 1 000. Certaines viennent faire directement concurrence aux activités historiques de l'entreprise : dans le fret, VFLLI, une filiale de droit privé, concurrence Fret SNCF ; dans le domaine de la maintenance des voies, Sferis, filiale de SNCF Réseau, réalise l'essentiel de son chiffre d'affaires sur le réseau ferré français ; en Île-de-France, la SNCF a filialisé l'exploitation d'une ligne de tram-train à Transkeo, société

détenue à 49 % par la SNCF et à 51 % par Keolis – elle-même filiale de la SNCF. Cette montée en puissance des filiales a une traduction directe dans les effectifs du groupe : à périmètre comparable, ces dernières emploient autour de 105 000 salariés en 2017, contre moins de 40 000 au milieu des années 2000.



Sources : Rapports financiers SNCF 2010 et 2017 ; SNCF Open data.

SFERIS ET LE SENS DE LA « CRÉATIVITÉ MANAGÉRIALE »

Quand elle ne déplore pas le manque d'« agilité » de la SNCF à se « réformer », la presse acquiesce aux thèses néolibérales savoure néanmoins son ingéniosité pour surmonter les prétendus « problèmes » liés à la question du travail et au statut des cheminots. En témoignent entre autres plusieurs articles sur l'une de ses (très) nombreuses filiales de droit privé, Sferis. Les dirigeants y sont dépeints en véritables héros hégéliens incarnant l'esprit du temps néolibéral. Derrière les antennes du discours managérial et la complaisance journalistique à les reproduire, se dissimule parfois la trivialité du monde du travail.

Dans une publication de 2014 destinée « aux managers de demain », le directeur général de Sferis déclarait ainsi que « la créativité managériale, c'est [de] savoir pousser ses équipes à oser vers un objectif collectif ». S'ensuit ce récit hagiographique : « Alors directeur SNCF Entrepreneurs chez SNCF Infra, [il] constate une évolution marquante du marché

ferroviaire vers plus de concurrence. Son analyse est immédiate : il y a une belle place à prendre dans le domaine des chantiers d'infrastructures ferroviaires. «[...] j'ai constitué ma propre équipe et choisi des collaborateurs polyvalents, animés par cet esprit d'entrepreneuriat. [...] Selon moi, la créativité managériale, c'est pousser la créativité tout court [...]. Notre point fort ? L'agilité. Chez Sferis, nous cultivons la polyvalence et la réactivité¹⁰⁰. »

L'Usine nouvelle nous renseigne sur ce qu'il faut entendre par « créativité » : « Cette jeune entreprise a un avantage sur sa cousine SNCF Infra. Son personnel dépend de la convention collective des travaux publics. Un salarié travaille huit heures sur le chantier, contrairement à la SNCF, qui inclut les déplacements dans le temps de travail. Il n'est, toutefois, pas question que les ouvriers logent la nuit dans leur voiture ou à dix dans un studio pour conserver la prime de déplacement, comme cela se fait régulièrement dans le BTP. La direction de Sferis veut des employés en forme. Ils sont logés dans des gîtes. Une meilleure productivité et des prix plus bas... Comme avec VFLI dans le fret ferroviaire, la SNCF a trouvé partiellement la parade pour contourner le statut des cheminots¹⁰¹. »

Cette « créativité managériale » n'est cependant pas toujours tenue en estime, notamment chez les autres entreprises privées du secteur. Un de leurs représentants dénonçait à cet égard un risque d'asphyxie « des acteurs économiques opérant sur ces travaux ferroviaires » au motif que l'embauche de personnels hors statut par la filiale de la SNCF « fait courir le risque pour nos entreprises de se voir débaucher un personnel formé et compétent, sans aucun retour sur investissement ! »¹⁰². En d'autres termes, il est reproché à la SNCF de s'être un peu trop inspiré de leurs méthodes.

Elle n'est pas non plus unanimement appréciée par les salariés de Sferis qui, à en croire la grève qu'ils ont menée en mars 2017, ne sont pas si « en forme » que certains pourraient le laisser croire. Parmi leurs revendications, on

relevait, entre autres, une meilleure prime d'indemnité de déplacement et d'hébergement, la fin des erreurs récurrentes de paie et des retards de régularisation, ainsi que des logements autres que les campings et les bungalows¹⁰³. Sans doute par manque de créativité.

Dans le même temps, les personnels sous statut n'ont cessé de diminuer. Avec une évolution notable : pendant que les effectifs au global diminuaient de 16 % entre 2004 et 2016, la part des cadres augmentait de plus de 20 %. Cadres et agents de maîtrise représentaient ainsi en 2016 environ la moitié des effectifs¹⁰⁴. La montée en puissance de l'encadrement marque la transition d'une organisation du « faire » au « faire faire », d'où la multiplication du nombre de filiales ou le développement de la sous-traitance. Dans son approche désormais « globale » de la « mobilité », le groupe semble résolument s'orienter vers le capitalisme des plateformes de réservation, où l'enjeu n'est plus tant d'exploiter un service que de prendre le contrôle de la chaîne de transport et de capter l'essentiel des profits par le biais du digital. Cette transformation profonde de l'entreprise interroge sur sa vocation à rester une entreprise ferroviaire. Dans la lutte qui l'oppose notamment aux Gafa (Google, Apple, Facebook, Amazon), la SNCF prépare depuis plusieurs mois un « assistant personnel de mobilité ». Comme le soulignait Guillaume Pepy à l'occasion de cette annonce, « notre ambition est *de faire de la mobilité un service* ». Cet assistant, « disponible 24 heures sur 24, prendra en compte nos déplacements, et les combinera avec toutes les offres disponibles sur le marché, *quel que soit le mode de transport* »¹⁰⁵.

DÉSORGANISER LE COLLECTIF PAR LA TRANSFORMATION DES MÉTIERS

La transformation profonde de la SNCF se mesure également à l'aune des nouvelles méthodes managériales qu'elle s'est appliquée à déployer en interne, et dont les effets ont été largement analysés dans d'autres secteurs¹⁰⁶ : individualisation des primes et des objectifs, changement de logiciels ou de référentiels, pilotage par projet, modification des périmètres des établissements, *lean management* (dans les technicentres notamment), restructuration fréquente des services, etc.

Ces méthodes sont allées de pair avec d'autres mesures de *containment* du personnel à statut. Ainsi, la part des contractuels en interne s'est rapidement accrue, passant de 6 à 9 % entre 2012 et 2016 dans les effectifs. 25 % des recrutements de l'entreprise sont désormais des embauches hors statut¹⁰⁷. À cela s'ajoute un déploiement sans précédent de la sous-traitance : le président de SNCF Réseau, Patrick Jeantet, l'a d'ailleurs formellement érigé fin 2016 en « élément structurant » de sa stratégie¹⁰⁸. Il s'agit là d'un exemple très concret de création d'un marché libre et concurrentiel sous l'égide de l'État (du moins par un de ses groupes), en l'occurrence celui de la maintenance et du renouvellement du réseau. Un marché favorisé par l'augmentation des investissements (prévus dans le contrat de performance SNCF Réseau) qui profitera donc en grande partie aux entreprises privées, en particulier aux filiales des grands groupes du BTP : Eiffage, Bouygues (Colas Rail), Vinci, etc. Ce marché est institué contre les cheminots, les salariés du privé travaillant généralement sous la convention collective du BTP, moins protectrice. La sous-traitance participe en cela de la stratégie d'émiettement du collectif : c'est un mode de production qui institue une gestion pour le compte d'autrui du rapport salarial afin d'en renforcer la dissymétrie.

Elle va d'autant plus favoriser la concurrence entre salariés des différentes entreprises que ceux de SNCF Réseau travaillent avec des moyens souvent limités¹⁰⁹. Signalons par ailleurs que la sous-traitance génère parfois des malfaçons : entre autres exemples, en 2012, celles constatées sur la ligne Eygurande-Merlines à Clermont ont nécessité de remplacer 1 500 traverses en béton et de refaire l'axe des voies¹¹⁰. Un tronçon de cette ligne a été fermé depuis à la circulation, mettant un terme à la liaison TET Bordeaux-Lyon. En 2015, les malfaçons relevées sur la ligne reliant Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont entraîné des problèmes de sécurité qui continuaient de perturber le trafic deux ans plus tard¹¹¹.

Au sein même du collectif des cheminots, des méthodes managériales et de production ont été déployées en vue de transformer le travail et les métiers. La plupart du temps, ces transformations ont provoqué un appauvrissement du travail, remplaçant les savoir-faire acquis par de nouveaux standards ouverts à une plus grande taylorisation.

Comme a pu le montrer Martin Thibault, les ateliers de maintenance ont été remodelés en profondeur : extension du travail de nuit, réduction des équipes, évaluation de la performance, arrêt du compagnonnage au profit d'un encadrement étroit des nouvelles recrues pour renforcer l'emprise de la direction, etc.¹¹². Les agents des technicentres exercent depuis plusieurs années dans le cadre de la « modularisation », une nouvelle procédure qui leur impose de traiter les opérations conformément aux prescriptions d'un logiciel de gestion, au détriment du traitement spontané des anomalies constatées¹¹³. Une autre transformation radicale affecte leur travail. Rappelons que le fonctionnement des technicentres était, il y a encore quelques années, le produit d'une organisation intégrée : ceux-ci travaillaient pour la direction du matériel de l'entreprise, qui affectait la charge de travail en fonction de la spécialisation

des établissements (par type de matériel) et de procédures industrielles très codifiées : telle était ainsi menée la révision générale à mi-vie d'un train, au bout de quinze à vingt ans de service, qui consiste à démonter l'intégralité d'une rame et à la remettre à neuf. L'ouverture à la concurrence fait voler en éclats cette logique. Les technicentres sont assimilés à des « facilités essentielles » au regard de la législation européenne de la concurrence, c'est-à-dire qu'ils sont susceptibles d'effectuer des « prestations » pour d'autres opérateurs que la SNCF. Outre le changement radical qu'elle introduit dans la culture cheminote, elle modifie en profondeur l'organisation du travail. En vertu du principe managérial de la division de l'entreprise en *business units* indépendantes, les technicentres sont de plus en plus tributaires de leur propre capacité à capter de nouveaux marchés de maintenance. Le travail n'est plus lié aux logiques industrielles de l'entreprise (publique), mais à la capacité de cette dernière (ou plus exactement de ses unités de production, qui fonctionnent de plus en plus en autonomie) à capter de nouveaux marchés et à « s'adapter » aux nouvelles demandes des « clients » : État, régions, activités de l'entreprise, etc. L'introduction de la concurrence se traduit aussi par la possibilité offerte à d'autres entreprises que la SNCF (Siemens, Alstom, Bombardier) d'opérer sur ce nouveau marché de la maintenance.

Une forme de taylorisation affecte aussi la relation entre les agents de vente au guichet et les usagers : « Les échanges spontanés avec les clients ont laissé la place à des scripts extrêmement précis et détaillés, dont le déroulé intégral nécessite quatre à cinq bonnes minutes d'échanges formatés avec le client. Client après client, les mêmes mots, les mêmes phrases imposées appauvrissent le travail des vendeurs¹¹⁴ ». Ces agents sont parmi les plus exposés aux suppressions d'emploi, du fait de la montée en puissance du digital et

des bornes automatiques dans les gares. Cette orientation a d'ailleurs été consacrée par le président de la République en personne le 1^{er} juillet 2017 : « Ne nous mentons pas, cela va s'automatiser, cela a déjà commencé. Ceux qui sont au guichet ne seront plus au guichet, ça n'est pas vrai¹¹⁵ ». C'est au final toujours moins de service public, notamment en direction des victimes de la fracture numérique – près d'un Français sur cinq –, et donc toujours plus d'inégalités devant l'accès au service¹¹⁶.

La présence de contrôleurs à bord de certains trains est elle aussi menacée. On lui préfère progressivement le contrôle à l'embarquement, sur les quais, réalisé de plus en plus souvent par du personnel sédentaire, qui dispose d'un régime de travail moins favorable que celui des personnels roulants. Quant aux agents de conduite, ils sont au carrefour des problématiques évoquées. État du réseau, du matériel, de la sécurité, etc. : ils doivent faire face à une charge mentale toujours plus forte depuis que l'entreprise tend à généraliser l'absence de contrôleurs dans les TER, avec la mise en place du système de l'équipement agent seul (EAS). Cela peut provoquer des situations ubuesques : fin juillet 2016, le conducteur d'un TER reliant Metz à Verdun fait un malaise vagal. Seul agent à bord, le conducteur a ainsi dû lui-même ouvrir la porte de sa cabine et alerter les passagers, lesquels ont alors utilisé son téléphone de service pour signaler l'incident au poste de commande trafic¹¹⁷... Yves Clot relevait que ces agents sont de plus en plus confrontés à un « conflit de critères », devant jongler entre l'impératif de sécurité et l'impératif commercial du plan transport¹¹⁸.

Les missions de police ferroviaire de la SNCF ont elles aussi évolué sous l'effet de la marchandisation du service public : depuis un décret paru le 10 juillet 2015, la surveillance générale (Suge, affectée à la sûreté des personnes et du

patrimoine ferré) est désormais une *prestation* « de l'offre de service sûreté » que commandent – ou non – les entreprises ferroviaires et les différentes activités de la SNCF. Les agents seront amenés à travailler en fonction des commandes de prestations (parmi lesquelles : « accompagnement des trains », « sécurisation des rames », « assurer la sûreté du matériel en stationnement », « surveillance de gare¹¹⁹ », etc.). Les entreprises ou activités qui veulent « réduire leurs coûts » auront toujours la possibilité de recourir à des vigiles.

En résumé, la transformation des métiers de relation aux usagers (vente, escale, contrôle) ou encore de ceux liés à la gestion des risques (maintenance, entretien du réseau, conduite, sûreté, auquel il faudrait évidemment ajouter les métiers liés à la circulation), de même que le transfert du travail des cheminots vers les usagers dégradent à la fois la qualité du service rendu et les conditions de travail.

Le domaine de la sécurité ferroviaire, aussi sensible soit-il, n'a pas non plus été exempt d'évolutions profondes. Pendant des décennies, les standards de l'entreprise reposaient sur un personnel formé disposant de connaissances systémiques (ce qui est encore majoritairement le cas). Un document de l'Institut des métiers de la SNCF soulignait d'ailleurs fièrement en 2012 qu'une « large part des activités [de l'entreprise en la matière] échappe à la rationalisation de type taylorien¹²⁰ ». C'était sans compter sur un arrêté qui, trois ans plus tard, rendra cette « rationalisation » possible dans le domaine de la sécurité.

L'ARRÊTÉ DU 7 MAI 2015

ET LES GLISSEMENTS DE TÂCHES DE SÉCURITÉ

Enfoui dans les méandres de la réglementation ferroviaire, l'arrêté du 7 mai 2015 relatif « aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire (TES) autres que la conduite de trains » introduit un changement majeur. Jusqu'à cette date, la sécurité

ferroviaire reposait sur une liste de 19 fonctions correspondant à des dénominations métiers de la SNCF (agent formation, chef de la manœuvre, agent circulation, chef de service, régulateur, aiguilleur, etc.). Le nouvel arrêté les remplace par 13 tâches essentielles pour la sécurité – TES –, déclinées en connaissances spécifiques. L'article 30 précise ces modifications : la fonction d'« aiguilleurs » est remplacée par la tâche « Manœuvrer les signaux et les autres installations de gestion des circulations » ; celle de « chef de manœuvre » par « Commander une manœuvre », etc. Quant aux tâches de sécurité autres qu'essentielles (TSAE), les entreprises ferroviaires ont désormais la possibilité de les mettre en place selon leurs méthodes.

Cette sémantique n'est pas neutre : elle induit un changement de paradigme, en procédant à un remodelage des différents métiers. Avec cet arrêté, les connaissances systémiques détenues par les agents en charge de la sécurité ferroviaire sont découpées en différentes tâches, lesquelles pourront alors être confiées à des agents moins qualifiés, à qui il sera avant tout demandé une maîtrise des *gestes*. Il s'agit bien dès lors d'une forme de taylorisation de la sécurité. À terme, c'est une dépossession du savoir des agents qui est organisée de manière à instaurer un nouveau rapport de pouvoir au sein de l'entreprise, ou plus exactement des entreprises, sachant que cet arrêté permettra à la concurrence d'exploiter elle aussi un service à « moindre coût » en imposant de nouveaux standards¹²¹.

Parmi les nombreuses décisions managériales internes à l'entreprise prises depuis ces dernières années, l'une des plus significatives est certainement le regroupement des cheminots dans des établissements par activités (TER, TGV, etc.) et non plus par métiers, comme ce fut longtemps la règle. Elle s'inscrit dans les obligations européennes de séparation comptable pour se prémunir des aides déguisées

et des mécanismes visant à fausser la « libre concurrence ». Cette séparation est lourde de conséquences : si la SNCF devait perdre l'appel d'offres d'une région, les cheminots des établissements concernés se verraient contraints de changer d'employeur. Avec, bien sûr, obligation de se soumettre aux conditions de ce dernier pour ce qui est de l'organisation du travail, des métiers ou de l'avancement.

Ces politiques managériales, avant tout guidées par la recherche de réduction des coûts et de casse du collectif des cheminots, se sont traduites par une augmentation de la productivité du travail de 3,2 % en moyenne par an entre 2004 et 2014 à la SNCF, une progression sensiblement plus forte que pour l'ensemble de l'économie française (+ 1,9 %) ¹²², élément largement occulté dans le traitement politique et médiatique. La loi de 2014 va accentuer cette logique en imposant au système ferroviaire de dégager une productivité supplémentaire – 500 M€ pour chaque Épic – au nom de la dette à combler. Depuis, 5 000 emplois cheminots ont été supprimés.

La hausse très soutenue de la productivité s'est accompagnée d'un accroissement des accidents du travail et des arrêts maladie ¹²³. Selon les organisations syndicales, le premier trimestre 2017 a été marqué par un nombre important d'accidents graves du travail ou de suicides. Les quatre organisations représentatives (CGT, UNSA, SUD, CFDT) ont conjointement demandé la tenue d'une table ronde sur les risques psychosociaux ¹²⁴. La direction de l'entreprise a répété à cette occasion ne pas constater de hausse notable, affirmant par ailleurs se situer dans la moyenne d'autres entreprises de taille comparable ¹²⁵. En raison des nombreux programmes de productivité imposés à SNCF Réseau et Mobilités, qui induiront de nouvelles transformations des conditions de travail, cette problématique devrait logiquement prendre racine dans les années à venir.

Un ancien responsable du service central d'ergonomie de la SNCF déclarait récemment : « La SNCF n'est plus dirigée par des ingénieurs, mais par des gestionnaires qui ignorent la réalité du travail¹²⁶. » Une vision gestionnaire qui irradie non seulement les instances de direction mais également les instances gouvernementales, qui semblent n'avoir en définitive comme horizon que l'ouverture du secteur à la concurrence.

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

2

La concurrence
pour horizon

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

Dans *L'Art romantique* (1869), Baudelaire disait de la poésie qu'elle n'a d'autre but qu'elle-même. Il serait presque tentant d'en dire autant de la concurrence – la quête d'un idéal esthétique en moins, peut-être. Ériger la concurrence en finalité politique, voire en principe supérieur, est l'un des buts politiques essentiels de l'Union européenne depuis ses origines. La libéralisation des transports fut ainsi portée sur les fonts baptismaux de la construction européenne avec le traité de Rome de 1957, en son article 3. Sa mise en œuvre remonte toutefois véritablement à 1985, année au cours de laquelle l'arrêt *Parlement européen contre Conseil des Communautés européennes* de la Cour de justice du 22 mai ordonna l'application des traités. L'adoption de l'Acte unique en 1986 et l'instauration de la majorité qualifiée vinrent par la suite faciliter son accélération¹²⁷.

Si cette libéralisation procède de l'Union européenne, les autorités françaises n'ont pas pour autant fait montre d'une quelconque passivité en la matière : on sait par exemple que c'est à la fin des années 1960 qu'elles décidèrent de privilégier la route au détriment du fer¹²⁸. Quant à la libéralisation du transport ferroviaire, les gouvernements qui se sont succédé au cours des années 1990 ont pu s'accommoder de cette perspective au sein du Conseil européen tout en clamant, au niveau national, leur attachement au service public¹²⁹. Durant la décennie suivante, ce double langage s'est peu à peu effacé au profit d'un discours de plus en plus assumé en faveur de la concurrence. La libéralisation s'est faite en plusieurs étapes et

s'est accompagnée systématiquement d'un arsenal juridique composé de directives, de règlements et de paquets législatifs dont l'étude nécessite une assiduité confinante à l'ascèse.

LA NORME DU MARCHÉ, LE MARCHÉ PAR LES NORMES

À qui s'intéresse au droit de l'Union, le Parlement européen met en ligne des « fiches techniques sur l'Union européenne » censées éclairer le citoyen sur les politiques menées¹³⁰. La lecture de celle consacrée au transport routier de marchandises est de nature à provoquer des céphalées : « Le règlement (CEE) n° 881/92 du 26 mars 1992 a [...] défini le régime des licences communautaires délivrées aux transporteurs de marchandises [...]; ce règlement a éliminé, à la date du 1^{er} janvier 1993, toutes les restrictions quantitatives (contingents) et les autorisations bilatérales [...]. Le règlement (CEE) n° 3916/90 du 21 décembre 1990 a cependant instauré [...] une mesure d'accompagnement de la suppression totale du système des contingents dans l'Union. La directive 96/26/CE du Conseil a fixé trois critères qualitatifs pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises [...]. Le règlement (CE) n° 484/2002 du 1^{er} mars 2002 a établi l'attestation de conducteur pour tous les ressortissants d'un pays tiers effectuant un transport pour le compte d'autrui couvert par une licence communautaire. [...].

Le règlement (CEE) n° 3118/93 du 25 octobre 1993 a été arrêté pour le cabotage terrestre [...]. Après la tentative de la Commission de préciser le caractère temporaire du cabotage par le biais d'une communication interprétative (du 26 janvier 2005), le règlement (CE) n° 1072/2009 du 21 octobre 2009 (article 8, paragraphe 2) a abandonné la notion de cabotage général pour adopter la formule plus restrictive de cabotage consécutif [...]. Les dispositions en matière de cabotage sont applicables à partir du 14 mai 2010. [...] Dans le cadre du paquet routier, qui a été adopté en octobre 2009 grâce à un compromis entre le Parlement européen et le Conseil et qui se compose de trois règlements

(CE) – n° 1071/2009, n° 1072/2009, n° 1073/2009, entièrement applicables depuis le 4 décembre 2011 –, les nouvelles règles établies sont communes au transport international de marchandises et au transport de cabotage [...]; le règlement (CE) n° 1071/2009 vise à instaurer des règles plus strictes concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises [...]. Le règlement (CE) n° 1072/2009, par ailleurs, consolide et harmonise davantage les règles en matière de cabotage. Il a notamment éliminé l'incertitude juridique pour les routiers en fusionnant les règlements (CEE) n° 881/92 et n° 3118/93 et en abrogeant la directive 2006/94/CE (relative à certains transports de marchandises par route) ».

Cette énumération fastidieuse et absconse est là pour rappeler que l'Union européenne est fondée sur la règle de droit, laquelle est ordonnée à la logique du marché¹³¹. Elle institue la coupure entre les profanes et les professionnels du droit (européen) à même de déchiffrer ce langage hermétique. Il est d'autant plus difficile de se repérer dans ce maquis qu'il faut y ajouter les transpositions dans le droit national. Et encore les éléments évoqués ici ne traitent-ils que du secteur routier. La législation sur le ferroviaire procède d'une même logique et d'une complexité tout aussi extraordinaire.

La potion amère du libéralisme ne pouvant décentement être bue d'un seul trait, on lui préféra la stratégie des petites gorgées, en commençant par les secteurs les moins susceptibles de mobiliser le corps social. Puisque la marchandise ne vote pas, ce sera donc le premier secteur désigné – d'abord dans le routier, puis dans le ferroviaire. La mise en concurrence du transport de voyageurs a elle aussi été introduite en deux temps : à l'international dans un premier temps, au niveau national ensuite.

Cette mise en concurrence généralisée entre la route et le fer va créer les conditions de la relégation du fret ferroviaire, en raison notamment des conditions sociales dans lesquelles s'est

opérée la libéralisation du transport routier de marchandises. En outre, la concurrence dans le fret s'est révélée être la porte d'entrée pour la remise en cause du statut des cheminots et la mise en place d'un nouveau régime de travail plus défavorable aux travailleurs du secteur. Au-delà de cette présentation des différentes étapes de l'ouverture à la concurrence, il s'agira aussi d'analyser les mécanismes qui ont présidé à son installation en transformant au préalable la puissance publique (en particulier les collectivités locales) et la nature même du service public.

LE FRET ROUTIER OU LE DUMPING SOCIAL AU CŒUR DE L'UNION

Le transport routier de marchandises a été un laboratoire à ciel ouvert de la déréglementation et de la concurrence généralisée. Ce sont les autorités françaises qui, en Europe, ont été les premières à la manœuvre. Le mouvement prend forme dès la fin des années 1960 mais c'est en 1986, d'abord par le gouvernement Fabius, suivi de près par le gouvernement Chirac, que s'opère un virage brutal. Deux décrets libéralisent le secteur : d'une part, le contingentement, fixé par l'État pour limiter le trafic routier de longue distance et protéger ainsi théoriquement le ferroviaire d'une concurrence abusive, est supprimé ; d'autre part, les tarifs sont libéralisés et les conditions d'accès à la profession sont simplifiées. L'Europe prendra ensuite le relais en déployant un important arsenal juridique (*cf.* encadré précédent).

L'explosion du nombre de licences de transporteurs a favorisé l'atomisation de la profession, tirant par là même les prix vers le bas¹³². La concurrence accrue a favorisé le moins-disant social, en faisant des chauffeurs routiers artisans, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles que les salariés en matière

de droit du travail, les sous-traitants des grands groupes. La libéralisation a produit de telles contraintes sur les chauffeurs que l'irrespect des règles (temps de travail, temps de repos, vitesse) est peu ou prou devenu la norme de la profession. Une norme à ce point facilitée par la faiblesse des sanctions et l'insuffisance des contrôles qu'un juriste a pu écrire de l'État qu'il a été « le principal agent de légalisation de la non-application d'un principe législatif¹³³ ». La logique du moins-disant et les facilités accordées à la route ont favorisé sa suprématie en matière de transport de marchandises : alors que sa part n'était que de 30 % au début des années 1950 et de 45 % en 1978, elle passe à 69,8 % en 1990 et 81,2 % en 2010¹³⁴.

L'autre grand chambardement de la libéralisation du secteur à l'échelle de l'Union porte le nom de « cabotage ». Il permet à un transporteur d'un pays de l'Union livrant en France d'effectuer, dans la foulée de sa livraison, un nombre limité (trois) de chargements ou de déchargements entre deux points du territoire national.

Un des arguments majeurs de la Commission européenne pour justifier ce développement est le nombre important de camions circulant à vide en Europe (20 %). En cela, le cabotage permettrait de contribuer efficacement à la lutte contre la pollution¹³⁵. On mesure cependant toute la subtilité de l'argument au fait que le cabotage s'effectue dans les conditions sociales et financières du pays d'origine. Aux termes du règlement 1072/2009, un chauffeur routier peut en effet passer jusqu'à sept jours dans un autre État membre tout en restant soumis aux conditions d'emploi et de salaire de son pays, sachant que les écarts de salaire d'un conducteur routier à l'international sont de 1 à 11 (300 € à 3 300 € mensuels) et de 1 à 24 pour les cotisations employeurs (de 673 € par an pour un transporteur bulgare à 16 221 € pour un transporteur belge)¹³⁶.

Comme le souligne Alain Supiot, « le propre du néolibéralisme – ce qui le distingue du libéralisme à l’ancienne – consiste à traiter le droit en général et le droit du travail en particulier comme un produit législatif en compétition sur un marché international des normes, où la seule loi qui vaille est la course au moins-disant social, fiscal et écologique¹³⁷ ». De fait, les grandes entreprises du secteur ont cherché à privilégier les pays de l’Union où les salaires et les normes sociales sont les plus faibles. À titre d’exemple, le groupe Norbert Dentressangle et le groupe Geodis, filiale de la SNCF, ont été épinglés pour avoir organisé le travail de conducteurs polonais, roumains ou bulgares dans des établissements en France, alors qu’ils sont payés selon les normes de leurs pays d’origine¹³⁸.

Plusieurs gouvernements (France, Allemagne, Belgique, Autriche, Danemark, Suède, Italie) ont pris des mesures contre cette distorsion de concurrence. En France, depuis 2016, les transporteurs sont contraints d’appliquer le salaire minimum pour pouvoir réaliser du cabotage – les cotisations sociales restant toutefois celles du pays d’origine. Une mesure qui s’inscrit à rebours des orientations de la Commission européenne, qui jugeait de son côté nécessaire d’« assouplir les restrictions imposées en matière de cabotage [pour aider] le secteur à accroître sa rentabilité et à réduire sa consommation de carburant¹³⁹ ». Cette dernière a d’ailleurs engagé des procédures contre ces pays au motif que de telles mesures sociales restreignent « *de manière disproportionnée* la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises¹⁴⁰ ». La révision de la directive « Détachement » a exclu de son champ d’application le secteur routier. Le nouveau paquet « Mobilité », toujours en cours de discussion, pourrait permettre l’instauration d’un cabotage illimité (sur une période de cinq jours). La compétition des législations sociales et salariales poursuit donc son chemin. La France est l’un des pays de l’Union où le

cabotage est le plus important, avec une part modale du routier sous pavillon français en constante diminution depuis 2005.

LE DÉCLIN DU PAVILLON FRANÇAIS DANS L'ESPACE EUROPÉEN

En milliards de tonnes-km	2000	2005	2010	2015
Pavillon français	203	214,5	196,5	172,2
Pavillon européen	73,8	100,2	104,7	109,2

Source : *Chiffres clés du transport*, 2017, p. 29.

À la concurrence exercée en vertu du moins-disant salarial et social s'ajoute la quasi-exemption des transporteurs des frais d'entretien des routes, alors même que ce sont les poids lourds qui contribuent le plus à l'usure de la voirie – une situation du reste aggravée par la généralisation du « 44-tonnes » en 2013¹⁴¹. L'adoption en 2009 de l'écotaxe poids lourds était censée remédier, même très partiellement, à ce déséquilibre. La capitulation du gouvernement Valls face aux « bonnets rouges » bretons en 2013 fera non seulement perdre près de 10 Md€ de recettes sur la période 2015-2024, mais contraindra en outre l'État à indemniser la société concessionnaire Écomouv' pour un montant total de 958 M€¹⁴². Grâce à ces nombreux avantages, 88 % des marchandises transitent ainsi par la route en 2016.

PREMIÈRES OUVERTURES DANS LE FERROVIAIRE ET REMISES EN CAUSE DES ACQUIS SOCIAUX

Initiée par la directive 91/440 du 29 juillet 1991, l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire a été complétée d'un ensemble de textes dont le nombre et la complexité dépassent sans nul doute ceux du transport routier de marchandises. Pour ne citer que les plus essentielles : directive 95/18 relative aux

licences des entreprises ferroviaires ; directive 95/19 relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ; 1^{er} paquet ferroviaire de février 2001 instaurant une ouverture limitée du fret ferroviaire ; 2^e paquet ferroviaire (avril 2004) ouvrant à la concurrence le marché du fret ; 3^e paquet ferroviaire (octobre 2007) prévoyant d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires internationaux de voyageurs. Le 4^e paquet, adopté en décembre 2016, est censé couronner l'édifice.

L'objectif central visé par l'Union européenne est en réalité la libéralisation du secteur des voyageurs, où se concentre l'essentiel des trafics et, donc, du marché. Mais prudence faisant loi, le processus est d'abord lancé dans le domaine du fret.

C'est le 10 décembre 1999 que les ministres des transports européens – la France est alors représentée par le communiste Jean-Claude Gayssot – parviennent à un accord de principe sur l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises. Là aussi, il est prévu d'ouvrir le fret ferroviaire international – ce qu'impose le premier paquet ferroviaire (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE) – avant de s'attaquer au fret intérieur (directive 2004/51 du 2^e paquet ferroviaire). La transposition des directives sur le fret international est effectuée par le décret du 7 mars 2003, sobrement baptisé « relatif à l'utilisation du réseau ferré national » ; celle du 2^e paquet l'est par la loi du 5 janvier 2006 (au titre tout aussi évocateur : « Sécurité et développement des transports »). Et, au bout d'une décennie d'existence, cette concurrence a provoqué une augmentation rapide des parts de marché... des nouveaux entrants, une vingtaine d'entreprises s'en partageant désormais environ 40 %. Mais elle n'a en rien enrayer le déclin du fret : alors qu'il totalisait près de 16 % du transport de marchandises en 2007, il en représente moins de 10 % en 2016¹⁴³. Entre-temps, les effectifs de Fret SNCF ont été divisés par deux, passant de 15 000 agents en 2008 à

moins de 7 500 en 2015. La plupart des compagnies privées sont déficitaires. Le premier opérateur privé, Euro Cargo Rail (ECR, filiale de la Deutsche Bahn), a supprimé 10 % de ses effectifs en 2017. La filiale de droit privé de la SNCF, VFLI, semble en définitive la seule entreprise profitable du secteur¹⁴⁴.

L'ouverture à la concurrence du fret a été réalisée sans accord préalable sur le régime de travail, et plusieurs années de quasi-vide juridique ont permis aux opérateurs privés de prendre leurs marques. Il a fallu attendre deux ans avant que soit signé, le 14 octobre 2008, un accord de branche fixant ce régime du privé, qui se révèle sensiblement moins protecteur que celui des cheminots (le « RH0077 »). À titre d'exemple, l'amplitude de travail est plus étendue et le repos journalier plus court. Les deux jours de repos consécutifs sont plus rares, et les véritables week-ends sont exceptionnels¹⁴⁵.

La concurrence dans le transport international de voyageurs est quant à elle ouverte trois ans plus tard, en 2009. Comme dans le transport routier de marchandises, elle permet à une entreprise de réaliser du cabotage, c'est-à-dire d'assurer (de façon limitée) des dessertes nationales dans le cadre d'une liaison internationale. Seule l'entreprise italienne Thello en effectue à ce jour, non seulement sur des liaisons entre Marseille et Milan, concurrençant un temps les TER de la région Paca, mais également sur la liaison de nuit Paris-Venise. Rejoindre la gare de Venezia Santa Lucia au petit matin dans un Thello n'a cependant pas toujours été la romance idéale : la vétusté des trains (sanitaires bouchés, absence d'eau, éclairage défectueux, chauffage en panne), voire, pour les moins chanceux, leur insalubrité (puces de lit, poux, gale) ont souvent été décriées par les usagers¹⁴⁶. Mais le mauvais bilan ne se limite pas à la qualité de service. Sur un plan économique, Thello ne cesse d'accumuler les pertes depuis 2011, et ce malgré une politique zélée de réduction des coûts : les personnels de bord ont été

pendant plusieurs années salariés d'une filiale de la Lufthansa (LSG France) et gratifiés d'un contrat de travail relevant de la convention collective peu protectrice de la restauration et de l'hôtellerie¹⁴⁷.

L'étape suivante concernant le statut est franchie avec la loi du 4 août 2014. Celle-ci s'attaque en particulier aux futures conditions sociales qui régiront le secteur. Elle impose la définition d'un décret-socle, puis la signature d'une convention collective nationale du ferroviaire et d'accords d'entreprises, et notamment à la SNCF. Le décret-socle est publié au *Journal officiel* le 8 juin 2016. Moins disant que le RH0077, il devait être suivi et complété dans les semaines suivantes par l'accord d'entreprise à l'échelle du groupe ferroviaire, là encore dans une logique moins-disante. Mais le contexte du projet de loi El-Khomri va beaucoup jouer sur son contenu. On sait en effet que, face à l'importante mobilisation des cheminots, qui risquait de perturber l'Euro 2016, le gouvernement Valls fit pression sur la direction de l'entreprise pour signer un accord reconduisant, formellement du moins, les grandes lignes du RH0077. La convention collective n'a quant à elle pas encore vu le jour. On devine qu'avec un tel recul gouvernemental, les choses ne pouvaient en rester là. L'élection d'Emmanuel Macron à la présidence de la République constitue ce nouvel assaut, qui prend cette fois la forme d'une « offensive générale¹⁴⁸ ».

AUX SOURCES DU « MODÈLE ALLEMAND »

Le projet de loi présenté en février 2018 et adopté par le Parlement le 14 juin reprend quasiment tous les éléments de la réforme ferroviaire appliquée en Allemagne au début des années 1990. La comparaison est d'autant plus intéressante à établir que, par-delà la fascination des élites françaises pour

le « modèle allemand », l'organisation du système ferroviaire outre-Rhin – une holding chapeautant l'exploitation, d'un côté, et le gestionnaire d'infrastructures, de l'autre – avait déjà largement inspiré le modèle français issu de la loi de 2014.

C'est par la loi du 27 décembre 1993 que le gouvernement Kohl impose la fusion de la Bundesbahn (de l'ex-RFA) et de la Reichsbahn (de l'ex-RDA) en une société anonyme de droit privé, la Deutsche Bahn AG. En cinq ans, le nombre d'employés est pratiquement divisé par deux (de 426 000 en 1991 à 220 000 en 1996), les anciens cheminots de la Reichsbahn étant de loin les plus touchés. Des centaines de gares sont fermées. Le fret subit une restructuration d'une rare brutalité, l'entreprise abandonnant plus de 6 500 clients et fermant un tiers des gares de fret. L'État consent alors à reprendre la dette (33 Md€), en contrepartie d'une transformation du statut des cheminots. Il est ainsi décidé que tous ceux ayant le statut de fonctionnaire le conservent, mais que les personnels embauchés à compter du 1^{er} janvier 1994 par la Deutsche Bahn AG seront désormais soumis aux règles du droit privé et au régime général des retraites. Pour parachever le tout, la loi impose la libéralisation complète à l'horizon de la décennie¹⁴⁹. Le système ferroviaire ainsi délesté de sa dette a reçu par la suite d'importantes contributions publiques – 15,9 Md€ de dotations publiques en 2005, un quart de plus qu'en France à la même époque (11,7 Md€)¹⁵⁰, permettant à la concurrence de prendre place, quoique de façon minoritaire s'agissant du transport régional (les nouveaux entrants détiennent environ 25 %) et totalement marginale sur les liaisons longue distance (la Deutsche Bahn AG détenant, en 2017, 99 % du marché). Une organisation du travail fondée sur la polyvalence des personnels (conducteur-mécano-balayeur; contrôleur-barman, etc.) a été d'autant plus facilement instituée que les restrictions au droit en grève sont importantes en Allemagne.

Malgré les différences de contexte, l'esprit de la réforme allemande a clairement inspiré le scénario français : passage en société anonyme à capitaux publics du groupe, abandon du recrutement au statut au 1^{er} janvier 2020, filialisation du fret au 1^{er} janvier 2020 (devant entraîner la suppression de plusieurs centaines d'emplois), ouverture à la concurrence des TER en 2019 et des TGV fin 2020. Le principe de reprise de la dette, jusqu'ici véritable serpent de mer du débat politique, est également introduit dans la variante française, il est vrai sous la forme d'une reprise partielle, d'après les annonces d'Édouard Philippe faites le 27 mai 2018 (25 milliards en 2020 et 10 milliards en 2022). Le passage en société anonyme de SNCF Réseau rendait insurmontable le poids de cette dette et donc cette reprise inévitable. Mais cette transformation juridique présente l'immense avantage pour l'État d'éviter à l'avenir toute requalification de la dette de la SNCF en dette publique. Cette reprise n'a étonnamment pas été inscrite dans la loi : on ne sait s'il faut craindre de nouvelles acrobaties comptables dont Bercy a le secret. Édouard Philippe a annoncé que la reprise se ferait en contrepartie de nouveaux efforts de productivité, de l'ordre de 3 Md€ selon les syndicats (qui s'ajoutent aux exigences précédentes et finissent par s'empiler : objectifs de productivité prévus dans le contrat de performance État-SNCF Réseau, productivité pour l'Epic de tête, pour SNCF Mobilités, etc.). De fait, cette reprise vise à renforcer la politique de rentabilité de la SNCF, à accélérer sa transformation d'entreprise publique en entreprise de services. Quant à l'abandon du statut, s'il est l'un des objectifs majeurs des actions menées tout au long de ces dernières années, il constitue avant tout un trophée politique, symbole pour le président de la République de sa capacité à faire et à « réformer en profondeur » le pays, c'est-à-dire, en l'espèce, à défaire.

DISCIPLINER LA PUISSANCE PUBLIQUE AUX LOGIQUES DU MARCHÉ

On ne peut pleinement comprendre cette ouverture à la concurrence sans avoir à l'esprit les transformations néolibérales qui ont affecté la puissance publique (État et collectivités locales). Les dispositifs en vue d'installer la concurrence ne se sont pas limités aux entreprises et à leurs personnels. En vue d'installer la logique de marché dans le ferroviaire, ils ont été déployés bien en amont des annonces officielles de 2018.

Rappelons tout d'abord que la puissance publique a fait l'objet d'une formidable opération de normalisation néolibérale – au sens où l'entendait Michel Foucault de « mécanisme d'objectivation et d'instrument d'assujettissement¹⁵¹ ». Le *new public management* (contrôle de gestion, suivi des performances, etc.) irrigue l'État depuis plusieurs décennies et cette gouvernance par les nombres a été consacrée par la loi organique relative aux lois de finances (Lof) de 2001. Ce programme mis en œuvre de manière incrémentale depuis la fin des années 1990, indépendamment des majorités politiques, met en place une gestion publique calquée sur celle en usage dans les entreprises privées¹⁵². Les politiques conduites dans les domaines administratif, fiscal et économique, tout particulièrement depuis l'élection de Nicolas Sarkozy en 2007 et là encore de manière incrémentale, traduisent en outre le ralliement à une conception de l'État réduit à un rôle d'organisateur du marché.

Ce phénomène a été étendu aux collectivités. La décentralisation des TER initiée en 2000 par le gouvernement Jospin est le deuxième grand jalon de la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs. Cette décentralisation est venue circonscrire une activité de l'entreprise, en l'occurrence le transport régional, laquelle est ensuite divisée par

le nombre d'autorités organisatrices avec qui la SNCF va la contractualiser (en l'espèce, les 22 régions, dont le nombre tombe à 13 avec la réforme territoriale de 2015). En droit public, on explique cette transformation par le passage d'une conception « organique » (le service public se confond avec l'entreprise qui le réalise : La Poste, EDF, SNCF...) à une conception « matérielle » (où seule est prise en compte l'activité, ici les TER)¹⁵³. Cette décentralisation impulse une mécanique concurrentielle : chaque nouvelle activité ainsi découpée (TER de Picardie, de Lorraine, etc.) sera constitutive, à terme, d'un nouveau marché.

Au-delà du droit mis progressivement en place et des dispositifs qu'il instaure, cette concurrence était aussi inscrite dans les termes mêmes de cette décentralisation. Les régions ont en effet eu pour mission d'organiser et de financer ce service public structurellement déficitaire, sans toutefois se voir offrir les moyens et les capacités d'action propres aux autorités organisatrices de transport urbain. Ne disposant ni du choix de l'opérateur, ni de la politique tarifaire (régie au niveau national), ni d'une fiscalité dédiée – autant d'éléments qui sont constitutifs des autorités organisatrices urbaines –, les régions ont été de fait des autorités organisatrices de transport sans grande autorité. Jusqu'en 2014, elles ont en outre financé le renouvellement des trains régionaux alors même que ces trains sont restés légalement propriété de la SNCF. Ajoutons qu'à l'époque où l'entreprise fonctionnait largement de façon intégrée, la facturation au coût réel des TER était difficile à réaliser, ce qui ne pouvait qu'accroître les différends avec des régions soucieuses de s'acquitter du « juste prix ». Ces tensions ont abouti en 2013 au vote d'une disposition législative imposant à la SNCF de produire des comptes TER détaillés. Elles ont aussi donné lieu la même année à l'étonnant débauchage d'un président de région en

exercice* pour diriger l'activité TER au sein de la SNCF en vue de calmer la colère des élus régionaux – une action qui eut sans doute l'effet inverse de celui escompté.

D'autres dispositifs sont venus favoriser la concurrence. L'un des plus importants est probablement les politiques d'austérité qui produisent des effets disciplinaires puissants sur les élus, y compris les plus récalcitrants. En juillet 2017, deux mois seulement après son investiture, le gouvernement d'Édouard Philippe annonce une baisse de la dotation globale de fonctionnement (DGF) versée par l'État aux collectivités à hauteur de 13 Md€ au cours du mandat d'Emmanuel Macron. Une somme qui vient s'ajouter à la baisse de 10,7 Md€ déjà opérée entre 2013 et 2017 sous la présidence de François Hollande. La situation financière des régions est de plus en plus tendue. Elles ont eu recours à l'endettement ces dernières années pour pouvoir maintenir à niveau leurs investissements¹⁵⁴. Ajoutons que, dans le domaine des transports, l'État leur a transféré la majeure partie des liaisons TET (Intercités) sans la totalité des compensations financières liées à ce transfert. Des « rationalisations de l'offre », selon les termes employés, semblent inévitables. Certaines régions ont d'ores et déjà commencé à remplacer des liaisons ferroviaires par des autocars¹⁵⁵. L'essentiel des préoccupations des élus porte depuis sur les notions de coûts (« la SNCF est trop chère »), de performance et d'efficacité (« les retards sont trop nombreux »). La pression exercée par les autorités régionales sur l'entreprise publique, en termes de réduction des coûts, a des conséquences directes sur le travail et la productivité des cheminots (suppression de postes, etc.). On retrouve là les mécanismes ordinaires induits par les rapports de sous-traitance, où les

* Alain Le Vern, alors président (PS) de la région Haute-Normandie. Il occupera cette fonction moins de deux ans.

salariés de l'entreprise preneuse d'ordre sont tributaires des décisions du donneur d'ordre, sauf que la sous-traitance est ici orchestrée par la puissance publique.

Toutes ces raisons ont favorisé le ralliement des présidents de région à l'ouverture à la concurrence des TER. Certains témoignent d'un plus grand empressement que d'autres, tel celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Christian Estrosi, qui a lancé en février 2018 un « appel à manifestation d'intérêts » afin d'expérimenter au plus tôt la concurrence sur son réseau, arguant de la mauvaise qualité du service et d'un manque de transparence financière¹⁵⁶. Reste à savoir quels sont les opérateurs qui se positionneront sur ce futur créneau. À ce titre, la perspective de retrouver une situation analogue au transport urbain n'est pas à exclure.

L'ÉTAT ET SES GROUPES AU SECOURS DU MARCHÉ DES TRANSPORTS URBAINS

La concurrence dans les transports urbains en France est intimement liée à son histoire. Tout d'abord, les transports en Île-de-France, qui représentent environ la moitié des déplacements en transports en commun en France, échappent encore à la concurrence. Du moins pour le moment, car la ministre des Transports a établi un calendrier d'ouverture progressive à la concurrence des transports publics franciliens. Dans le reste du pays, plusieurs grandes agglomérations (Strasbourg, Nantes, Montpellier, Grenoble, etc.) exploitent de longue date le service par le biais d'une société d'économie mixte. La concurrence a longtemps été (et est encore) majoritairement cantonnée aux villes moyennes; elle y fut du reste toute relative jusqu'au début des années 2000. En 2005, l'Autorité de la concurrence condamna les trois principaux groupes du secteur pour entente illicite¹⁵⁷, jugement confirmé par la Cour d'appel de Paris en 2010. Depuis cette date, la concurrence s'est étendue sous l'effet d'une transformation

assez spectaculaire. L'échec retentissant de la fusion survenue en 2009 de Véolia Transport et de Transdev (filiale de la Caisse des dépôts et consignations), censée donner naissance au premier opérateur mondial de transports publics, a finalement conduit en 2011 à la reprise par la Caisse des dépôts du groupe, rebaptisé Transdev. Il en résulte aujourd'hui que la concurrence est essentiellement le fait de groupes publics : outre Transdev, Keolis est une filiale de la SNCF, et la RATP est un Épic.

Est-il rationnel que des groupes publics s'affrontent en France et à l'international ? À ce propos, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État aux Transports, déclarait en 2012 qu'« en France, cette compétition est nécessaire [faisant référence aux obligations européennes]. À l'étranger, je ne crois pas qu'on puisse se partager l'Europe ou le monde¹⁵⁸ ». De sorte que l'État en est réduit à soutenir un marché qui, dans le cas contraire, peinerait grandement à exister. La conséquence « logique » de ce processus serait de rendre au marché ce qui lui appartient, et donc de privatiser ces groupes. La décision récente du gouvernement d'engager la privatisation de groupes publics (Aéroports de Paris, Française des Jeux, etc.) témoigne de cette orientation. La transformation annoncée du groupe SNCF en société anonyme en serait le premier jalon.

Enfin, pour réduire l'influence du politique et « naturaliser » les principes du marché, une Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) est créée en 2009. Cette autorité rend des avis contraignants sur les conditions d'accès aux infrastructures (sur les tarifs des péages, sur les prestations minimales qui doivent être rendues aux nouveaux opérateurs) ; fait respecter les exigences de séparation entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités ; règle les différends entre opérateurs concernant l'accès au réseau, entre opérateurs et autorités organisatrices de transport ; contrôle les comptes des entreprises relevant de ses attributions et, le cas échéant, sanctionne les

manquements. Elle dépossède donc les autorités politiques de prérogatives importantes. Ces dernières ont désormais moins pour fonction de gouverner que d'appliquer les règles de gouvernance conçues au service du marché.

LES TRANSFORMATIONS DU SERVICE PUBLIC

En juin 2017, Guillaume Pepy soulignait que, si la compagnie nationale italienne, Trenitalia, avait changé, c'est « parce que les contraintes politiques qui pesaient sur [elle] se sont effacées avec la concurrence. Peu à peu l'entreprise s'est dépolitisée pour devenir une entreprise comme les autres ». Et de préciser son point de vue : « Nous avons des vraies fausses obligations de service public, c'est-à-dire des obligations qui ne font l'objet d'aucune compensation, comme les arrêts de TGV décidés pour l'intérêt dit général [...]. Il faut faire une adaptation résolue des conditions d'exploitation de l'opérateur historique en même temps qu'on ouvre à la concurrence¹⁵⁹ ». En clair, l'État ou les collectivités devront donner à l'entreprise une compensation financière afin d'obtenir des dessertes pour les villes moyennes. Une compensation qui donnera lieu à un contrat – que l'on ne manquera pas d'appeler un « contrat de service public ».

C'est ici que l'on touche aux limites de la critique exclusive du modèle britannique. La libéralisation du rail entamée par Margaret Thatcher au milieu des années 1980 a certes littéralement conduit au désastre*. Cependant, l'échec retentissant

* La compagnie nationale British Rail fut démembrée en petites compagnies locales et le réseau lui-même fut privatisé en 1996. Pour rentabiliser leurs activités, les compagnies augmentèrent leurs prix et diminuèrent leurs investissements. Après une série de catastrophes (Southfall en 1997, Ladbroke-Grove en 1999, Hatfield en 2000, Selby en 2001), le gouvernement Blair décide de renationaliser le réseau en 2002, tout en laissant intacts

de la concurrence en Grande-Bretagne ne doit pas faire oublier que l'organisation de la concurrence est intimement liée au « service public ». Il est clair qu'elle ne se jouera pas en France au niveau des TGV : avec la création d'un TGV *low cost* (cf. chapitre 3), la SNCF occupe désormais les principaux segments de l'offre. Il serait très risqué pour un nouvel entrant de venir s'y faire une place – une industrie telle que le ferroviaire nécessite en effet une importante mobilisation de capitaux pour un rendement aléatoire. Par conséquent, le véritable enjeu va porter sur les TER et ce qu'il restera des TET, où les sources de profits sont plus assurées, notamment en raison des compensations financières apportées par les collectivités.

C'est le paradoxe que souligne le juriste Laurent Quesette¹⁶⁰ : le service public (ferroviaire) s'oppose par définition au marché mais, contractualisé, il le favorise. Le contrat instaure un lien marchand, fondé sur des intérêts contradictoires entre les deux parties, éloigné donc du principe d'intérêt général. L'entreprise se comporte comme en situation de marché (et du reste en situation de monopole) en ne réalisant que ce qui est strictement prévu dans le contrat – tout dépassement devant donner lieu à des « avenants » –, et ce en vue de maximiser son profit. Alors que le service public est institué pour satisfaire des besoins sociaux qui transcendent sa nature, l'entreprise a désormais pour horizon la poursuite de ses intérêts propres.

Ce rapport contractuel est loin d'être toujours à l'avantage de la puissance publique : en témoigne, dans un autre domaine,

les mécanismes de marché pour le transport de voyageurs. L'effet boomerang se produira quelques années plus tard : après deux échecs consécutifs des sociétés privées auxquelles le gouvernement avait confié en 2007 et 2009 l'exploitation des lignes pourtant très fréquentées de la côte Est du Royaume-Uni, le gouvernement conservateur de Theresa May se voit contraint, en mai 2018, d'annoncer la reprise en main par les autorités publiques de la franchise ferroviaire confiée en 2014 à l'entreprise Virgin Trains East Coast, en raison de l'incapacité de cette dernière à faire face à ses obligations financières.

le rapport de force très déséquilibré entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui assurait à ces dernières en 2014 une rentabilité située entre 20 et 24 %¹⁶¹. Mais, au-delà, cette logique de marché transforme la nature même du service public. D'un « service d'intérêt collectif qui fonde le lien social », selon une formule du juriste Léon Duguit, l'on est ainsi passé à un service soumis à la logique de marché. Ayant subi une mue d'autant plus efficace qu'elle est cachée, le « service public » est devenu un concept fuyant et équivoque, sujet aux investissements politiques les plus divers – même si son passé reste et restera porteur d'avenir.

Ce que les mécanismes d'« installation » de la concurrence ont déjà permis de réaliser, la concurrence « officielle » les élèvera au carré, du moins si le processus est mené jusqu'à son terme. On débattrà alors, dans les prochaines années, sur la taille des lots à soumettre à appel d'offre (peut-on ou non segmenter le réseau régional ou le mettre en concurrence d'un seul bloc), la durée et la forme des contrats d'exploitation (délégation de service public, marché public, etc.), le devenir des ateliers de maintenance (locaux et personnels), le périmètre des personnels à transférer en cas de changement d'opérateurs (concernera-t-il les seuls agents affectés au service ou devra-t-on aussi inclure les personnels des fonctions supports et des directions régionales), etc. Sans oublier, bien sûr, l'enjeu central de la rémunération des contrats et ses répercussions inévitables sur le travail. Le service public sera ainsi relégué au second plan, et cela d'autant plus que les ressources des collectivités diminueront.

MIRAGE DE LA CONCURRENCE, RÉALITÉ DE L'INVESTISSEMENT PUBLIC

Si l'efficacité de ces dispositifs est indéniable en matière d'édification du marché, qu'en est-il de la promesse de cette « meilleure efficacité du service public » au nom de laquelle la concurrence a été promue ? En se plaçant du point de vue des usagers, la réalité apparaît sous un jour beaucoup moins radieux. En Angleterre, outre que la privatisation a été la cause directe de la dégradation du réseau (avant qu'il soit renationalisé), la concurrence a provoqué des hausses de prix vertigineuses, faisant des trains britanniques les plus chers d'Europe¹⁶². En Italie, elle a eu pour effet de créer deux réseaux bien distincts : celui des TGV et celui des trains du quotidien. Le réseau secondaire, délaissé par la puissance publique, a connu huit accidents ou catastrophes ferroviaires depuis 2001. Quant au « modèle ferroviaire allemand », cher à tant de commentateurs français, il n'a probablement pas l'exemplarité qu'on lui prête. Le quotidien économique allemand *Handelsblatt* évoquait en 2016 les problèmes toujours plus fréquents de régularité et de ponctualité des trains liés au nombre important de chantiers de rénovation sur le réseau (plus de 800) en raison du retard pris dans l'entretien des infrastructures ces dernières années. Les opérateurs privés, qui acquittent des péages à DB-Netz (l'équivalent de SNCF Réseau), ont d'ailleurs brandi contre ce dernier la menace d'une demande de dédommagements pour compenser l'ensemble des retards occasionnés par le mauvais état des lignes et des ouvrages. Une menace mise à exécution par la filiale de la compagnie française Transdev (Transdev GmbH)¹⁶³. Le rythme effréné de modernisation du réseau, souvent critiqué pour le manque de coordination entre les différents chantiers, a de surcroît des conséquences au-delà des frontières du pays : en août 2017, les travaux de construction

d'un tunnel à Rastatt (Bade-Wurtemberg) provoquaient sur plus de 150 mètres un affaissement des voies situées au-dessus, imposant l'interruption durant plusieurs mois du principal axe de trafic ferroviaire en Europe. En Suède, « l'amélioration de la qualité de service rendu aux usagers » est à ce point palpable que, « à la gare centrale de Stockholm, plusieurs opérateurs ferroviaires rivalisent au détriment de toute lisibilité pour les voyageurs. Pour aller de la capitale suédoise à Malmö, les usagers doivent s'y retrouver parmi les trente-six sociétés qui desservent le territoire. Quelle compagnie et à quel prix ? Les billets [...] ne sont pas valables sur le train suivant si on manque le sien et [...] les employés des guichets ne renseignent que sur leur propre compagnie¹⁶⁴ ».

Boston Consulting Group, un cabinet à la pointe de la diffusion des pratiques néolibérales, constatait l'existence d'une « corrélation entre les dépenses publiques et la performance d'un système ferroviaire donné¹⁶⁵ ». Pour le dire autrement : l'investissement public constitue le socle essentiel des politiques de transport ferroviaire, de sa « qualité de service ». Ainsi, les TER, négligés pendant des années par la SNCF au profit des TGV, ont connu une nouvelle vie grâce à leur régionalisation, opérée en 2002 – dans un retournement pour le moins ironique, la préparation à l'ouverture à la concurrence aura remis la puissance publique sur le devant de la scène. Les régions ont investi massivement : le budget de fonctionnement a ainsi augmenté de 1 Md€ entre 2002 et 2008, passant de 1,5 à 2,5 Md€, et près de 11 Md€ ont été consacrés à l'achat de trains neufs ainsi qu'à la rénovation du réseau et des gares. Cette croissance de l'offre, de l'ordre de 30 %, s'est traduite en retour par une augmentation de la fréquentation de plus de 40 % en dix ans¹⁶⁶. En Suisse, le renouveau ferroviaire exceptionnel observé à partir des années 1990 s'explique avant tout par l'effort financier massif de la

puissance publique (confédération et cantons), sans équivalent dans le reste de l'Europe¹⁶⁷. Nul besoin de convoquer la théorie économique des monopoles naturels pour finir de s'en convaincre : le consensus est général. Selon une association d'opérateurs ferroviaires privés, les investissements publics sont à ce point réduits en Italie que « le marché du transport régional, insuffisamment rémunérateur, entrave la concurrence¹⁶⁸ »...

En Europe, la libéralisation aura eu, au final, comme principal effet de précipiter le démantèlement des gares de proximité¹⁶⁹. Considérant les réductions des dotations aux collectivités et le désengagement de l'État sur l'entretien et la maintenance des petites lignes, on peut s'attendre à ce que le cas français connaisse la même issue. Outre la dégradation croissante dans l'organisation du travail constatée ces dernières années (déqualification, polyvalence et sous-traitance), les mécanismes de la concurrence favorisent également le retour de la troisième classe.

3

Le retour
de la troisième
classe

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

L'une des premières scènes du film *Mélodie en sous-sol* (1963)¹⁷⁰ se déroule dans un train de la banlieue parisienne. Un ouvrier raconte à ses collègues ses vacances en caravane sur la côte d'Azur. Photos à l'appui, il évoque les plaisirs procurés par la visite de villes aux noms évocateurs : Monaco, Menton, Nice. Il est alors soudainement interrompu par un cadre qui, d'un ton condescendant, vante la supériorité de sa croisière en Méditerranée, allant jusqu'à évoquer les facilités de paiement obtenues pour s'offrir un tel voyage... Cette scène illustre un phénomène encore récent en ce début des années 1960 : le transport comme espace de mixité sociale.

Il faudrait peut-être revenir un instant sur l'origine des transports en commun. On prête au philosophe et mathématicien Blaise Pascal d'avoir imaginé un transport rapide pour tous – un attelage tiré par quatre chevaux –, circulant à intervalles réguliers sur un itinéraire fixe, au besoin à vide et à un tarif accessible (5 sols). Le principe défini par Pascal et ses associés d'instaurer un trajet à arrêts fixes, avec des places non réservables et à un tarif unique est proprement celui d'un transport en commun égalitaire. C'était toutefois sans compter sur le Parlement de Paris qui, en ratifiant la lettre patente de Louis XIV autorisant ces « carrosses à cinq sols », introduisit une clause interdisant leur accès aux « pages, laquais et autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras¹⁷¹ ». On serait tenté de penser que la question de la différenciation sociale est consubstantielle à l'existence même des transports en commun. Cette question a traversé les âges – avec ses variantes abominables, comme la

ségrégation raciale notamment pratiquée dans certains États du Sud des États-Unis jusqu'au milieu des années 1960 – et continue de se poser aujourd'hui avec la même acuité. Seules les manières de faire évoluent ; les principes demeurent.

Les transports en commun ont de fait longtemps été un support de l'organisation inégalitaire de la société française. Aux premiers temps du chemin de fer, les pauvres étaient littéralement traités comme de la marchandise, réduits à voyager dans des wagons ouverts et sans protection. Une fois la pratique interdite, au milieu du XIX^e siècle, le train se divise en trois classes de confort, hommage ironique au triptyque marxiste prolétariat-petite bourgeoisie-bourgeoisie. Les différences sociales se mesurent aussi en temps de parcours, selon que l'on ait la capacité financière d'emprunter les trains express ou uniquement ceux qu'on nomme alors les « tortillards ». La différence est loin d'être anodine : au début du XX^e siècle, un Paris-Marseille de 3^e classe effectuait le trajet en plus de 28 heures, contre 16 pour l'express de première¹⁷².

C'est en 1947 que, à la suite d'une hausse importante de fréquentation, la RATP supprime les compartiments de première classe dans ses bus. Mais une mesure plus retentissante encore survient le 3 juin 1956, lorsque la SNCF décide de supprimer la 3^e classe. Dans son édition du lendemain, l'éditorialiste du *Figaro* écrit : « La SNCF a prévu que les anciens voyageurs de seconde seront automatiquement rejetés en première, moins par le souci d'un plus grand confort que par une allergie congénitale au saucisson à l'ail et au gros rouge¹⁷³ ». Un temps où le mépris de classe s'exprimait sans grande précaution ; s'il n'a pas disparu, il s'exprime généralement aujourd'hui en des termes plus feutrés.

Le service public de transport peut pourtant s'avérer un instrument de politiques égalitaires. Au début des années 1980, un second mouvement fait suite à la suppression de la 3^e classe,

principalement sous l'impulsion des collectivités locales. La 1^{re} classe est supprimée du métro parisien, d'abord aux heures de pointe en 1982, puis définitivement en 1991 ; le 1^{er} septembre 1999, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF, étend cette mesure à l'ensemble des RER. Quelques années plus tard, plusieurs régions (Picardie, Rhône-Alpes et Alsace sur certaines lignes, Champagne-Ardenne, Nord Pas-de-Calais, Lorraine, etc.) emboîtent le pas avec les TER. Si de telles mesures ont souvent été prises en faisant de nécessité vertu (des pics répétés de fréquentation), il reste que les transports publics urbains et interurbains sont calqués sur le modèle d'une seule et même classe de voyageur, toutefois cantonné aux services publics conventionnés – et à l'exception des TET.

C'est le grand mouvement de dérégulation entamé à la fin des années 1970 dans l'aérien qui remet au goût du jour les pratiques du XIX^e siècle. On peut même dire qu'elle les accentue avec un degré de raffinement et de cynisme qui ne laisse pas d'étonner. Cette dérégulation consacre de fait le retour de la 3^e classe¹⁷⁴. Un terme qu'il convient d'user de façon métaphorique : il ne s'agit pas de redonner vie aux couleurs lugubres du tableau d'Honoré Daumier (*Le Wagon de 3^e classe*¹⁷⁵), mais plutôt de draper ce retour en arrière des couleurs de la « nouveauté » et de la « modernité ». La 3^e classe est d'autant plus métaphorique que le travail de segmentation marketing a produit une myriade d'offres commerciales qui rivalisent d'ingéniosité dans la réduction des coûts et du service. « Nécessité d'adapter l'offre aux nouvelles tendances du consommateur » qui aime à « voyager malin », « client stratège » en quête de « bonnes affaires » sont autant de topiques mobilisés pour promouvoir ces nouveaux modes. Le terme de 3^e classe étant trop connoté, d'autres appellations lui ont été préférées : « vols charter », « classe éco » ou encore « *low cost* » (bas coûts).

Le *low cost* est l'un des modes de production marquants du capitalisme de la fin du XX^e siècle. Concept plus que produit commercial, il a été décliné dans de très nombreux secteurs (banques, assurances, hôtellerie, grande distribution, aérien, etc.)¹⁷⁶. Il fascine d'autant plus les élites au pouvoir qu'il peut atteindre un niveau de profitabilité insolent. Dacia, la marque à bas coûts de Renault, dégage une marge opérationnelle « à un niveau qui fait rêver les constructeurs généralistes¹⁷⁷ ». On mesure donc l'intérêt de diffuser ce modèle à l'éventail le plus large possible de secteurs de l'économie, en particulier à tous les modes de transport.

LA RÉUSSITE DU LOW COST :

LA FAUTE AUX CONSOMMATEURS ?

Un livre consacré au *low cost*¹⁷⁸ met en scène Gérard et Françoise, un couple de salariés sensible aux questions sociales (refus des délocalisations, des privatisations des entreprises publiques, etc.) mais toujours en quête de la « bonne affaire ». Ce couple, ardent défenseur du modèle social français, succombe parfois aux délices des vacances « *all-inclusive* » dans les Caraïbes, participant de fait, et sans doute malgré eux, au fonctionnement d'une économie qui exploite le sous-prolétariat local. Selon l'auteur, « chacune de nos décisions d'agent économique génère une trace économique », soulignant ainsi la responsabilité sociale de chacun dans ses « choix » économiques. Mais c'est oublier que *les individus consomment ce qu'on leur fait consommer*. Le succès du *low cost* doit probablement beaucoup au travail d'invisibilisation des conditions de production. Comme le rappelle Frédéric Lordon, les défenseurs de l'ordre économique établi n'ont cessé de « dissocier les figures du consommateur et du salarié pour induire les individus à s'identifier à la première exclusivement, et faire retomber la seconde dans l'ordre des considérations accessoires. Tout est fait pour prendre les agents "par des affects joyeux" de la consommation en justifiant toutes

les transformations contemporaines – de l’allongement de la durée du travail (“qui permet aux magasins d’ouvrir le dimanche”) jusqu’aux déréglementations concurrentielles (“qui font baisser les prix”) – par adresse au seul consommateur en eux¹⁷⁹». Pointer du doigt ceux qui n’ont souvent d’autre choix que ces offres revient peut-être à confondre cause et conséquence et à se tromper tout simplement d’objet.

LE TOURNANT DU LOW COST

En 2007, le gouvernement Fillon commande un rapport sur le sujet à Charles Beigbeder, alors président de Poweo. Véritable plaidoyer *pro domo*, le rapport n’a d’utilité pour l’intelligence du phénomène que celle de renfermer l’argumentaire marketing du *low cost* et tenant en cette phrase : le *low cost* est bénéfique en ce qu’il permet aux « pauvres » d’acquérir des biens et des services qui leur étaient jusque-là inaccessibles.

Le rapport débute par un constat accablant sur la baisse du pouvoir d’achat des ménages : faible progression des revenus, contexte économique morose ne laissant pas augurer d’embellie imminente, poids de l’augmentation des prix de l’énergie sur les budgets des familles, mais aussi de certains produits de base (logement, alimentation, etc.) et de nouvelles dépenses incompressibles (Internet, téléphonie mobile, nouvelles technologies, etc.). La crise, en somme. L’ancien candidat malchanceux en 2005 à la présidence du Medef considère que les choses ne peuvent rester en l’état. Il propose donc aux autorités : premièrement, d’insuffler « plus de concurrence sur les marchés dont l’accès aux nouveaux entrants est trop souvent bloqué à la fois par la réglementation et le comportement des firmes installées » (à l’instar du marché de l’électricité, dont il est alors l’un des acteurs mineurs) ; deuxièmement, de développer le « modèle économique du *low cost* susceptible aujourd’hui

de se diffuser dans l'ensemble de l'économie française». Des mesures qui, assure-t-il, permettraient rien de moins que d'adapter la devise de la République aux nouvelles réalités de notre temps : « Liberté, égalité, porte-monnaie¹⁸⁰ ».

LA DÉGRADATION SIMULTANÉE DE LA QUALITÉ DE SERVICE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le premier élément qui caractérise le *low cost* est de pousser à l'extrême la logique de réduction des coûts. Cela se traduit à la fois par une dégradation de la qualité de service rendu, en repoussant les limites de l'acceptable pour le voyageur, et par une dégradation concomitante des conditions de travail des salariés.

On sait, par exemple, que la question de la taille des sièges est devenue un enjeu économique colossal dans le transport aérien. Pour augmenter le nombre de places disponibles, certaines compagnies ont envisagé d'instaurer en classe économique un nouveau standard de 17 pouces de largeur (43,2 cm) en lieu et place des 18 pouces (45,7 cm). À titre d'exemple, rapporté à la totalité de sa flotte, la compagnie allemande Lufthansa pourrait ainsi réaliser un gain de 2 000 sièges, soit l'équivalent de 12 Airbus A320¹⁸¹. Un gain synonyme de perte de confort pour le voyageur. Les compagnies *low cost* ont dépassé depuis longtemps le stade de la réflexion et en ont fait leur standard. Certains de leurs dirigeants considèrent même qu'il faudrait aller encore plus loin : ainsi, le président de la compagnie Ryanair, Michael O'Leary, avait un jour suggéré de voyager debout dans ses avions, promettant une économie de 50 % sur le prix du billet¹⁸². Ou comment promouvoir la bétailière sous couvert de démocratisation des prix.

Le *low cost* est également marqué par une utilisation plus intensive des appareils. Les avions doivent passer le moins de temps possible au sol, au motif qu'ils ne rapportent que lorsqu'ils volent. Les compagnies ne possèdent généralement qu'un seul modèle, pour maîtriser les coûts d'achat et de maintenance.

Pour le voyageur, le service est réduit à la portion congrue, avec des variantes selon les compagnies, segmentation du marché oblige. Reste que le transport à bas coûts se traduit de la façon suivante : réservation uniquement sur Internet, modalités de remboursement plus difficiles voire décourageantes, conditions d'embarquement et de voyage spartiates, restauration payante à bord, coût additionnel de chaque service, dont les bagages, etc. Il arrive aussi, du moins dans le cas de Ryanair, que le trafic soit réalisé dans les aéroports secondaires souvent éloignés des centres urbains et induise un surcoût de transport. Cette pratique est officiellement justifiée au nom de la diminution des coûts d'usage et une maximisation des rotations des appareils, mais elle semble avoir été instaurée pour négocier auprès des autorités locales, prises au piège de la compétition entre les territoires, de charnus « accords » dénoncés par la Cour des comptes¹⁸³.

Le *low cost* ne réside pas seulement dans le génie organisationnel d'une gestion optimisée des matériels et des services. L'autre poste de profits pour ces compagnies se situe dans ce que l'économiste Emmanuel Combe nomme pudiquement la « gestion intensive du personnel¹⁸⁴ » et qui prend la forme d'une pression maximale exercée sur les salariés. Les personnels de bord de ces compagnies sont moins nombreux que dans les compagnies classiques (EasyJet et Ryanair en emploient généralement trois, contre quatre ou cinq dans les majors). Stewards et hôtesse sont tenus de réaliser certaines tâches supplémentaires, comme le nettoyage de la cabine. Ils travaillent

plus pour gagner moins : 1 300 € par mois en moyenne chez Ryanair, dont il faut déduire les frais de location de l'uniforme (30 € par mois), du sac à main (26 €) et le remboursement proratisé de la formation obligatoire de 3 000 €. En 2015, cette compagnie s'est de nouveau illustrée en contraignant ses pilotes à créer leur propre entreprise immatriculée en Irlande pour travailler en tant que prestataires, sans couverture de santé ni rémunération fixe, et avec l'obligation de prendre un mois de congés non rémunérés¹⁸⁵.

Récemment, deux compagnies aériennes ont montré les limites d'un modèle fondé sur la pression sur les coûts, le travail et les salaires. En août 2017, des pilotes de la compagnie EasyJet ont adressé au dirigeant de l'entreprise une lettre ouverte dans laquelle ils soulignent l'impossibilité de réaliser les plans de vol. La rotation des appareils est assurée avec une telle cadence (jusqu'à six par jour) que le dernier vol journalier accumule de lourds retards ou doit même être annulé. Les pilotes dénoncent des rythmes de travail tellement épuisants que les personnels de bord en arrivent à ne plus pouvoir assurer le service. Chez Ryanair, un problème dans le planning de vacances des pilotes est à l'origine de l'annulation par l'entreprise de plus de 2 000 vols à la rentrée 2017, affectant plus de 300 000 passagers¹⁸⁶.

OUIGO, UN CALQUE DES RECETTES ÉPROUVÉES DU LOW COST

Dans le secteur des transports, les vertus supposées du modèle *low cost* se sont rapidement diffusées au-delà des frontières de l'aérien. C'est ainsi que la SNCF inaugure, le 19 février 2013, le TGV Ouigo. Lors de ce lancement, Guillaume Pepy justifie ce nouveau service en ces termes : « La crise menace en quelque sorte de voyager. Par conséquent, il y a un risque

que de moins en moins de voyageurs utilisent le train et, au fond, que la mobilité se réduise. Notre but a été d'avoir des prix les plus justes, des prix les plus serrés, sans rien sacrifier à l'essentiel¹⁸⁷».

OUIGO, UN TGV ASPARTAM ?

Sigmund Freud considérait les lapsus et autres actes manqués comme la manifestation d'un désir inconscient qui déjoue les mécanismes opérés par le surmoi¹⁸⁸. Sachant que Ouigo a été lancé sous le nom de projet «Aspartam» en 2012, et en se plaçant du point de vue du père de la psychanalyse, on se trouve probablement ici face à un cas d'école. Ouigo est au TGV ce que l'aspartam(e) est au sucre : bien que se ressemblant à s'y méprendre, ils n'ont, comme on va le voir, pas grand-chose en commun. Ce produit est également prisé des régimes aminçissants, et il y a tout lieu de voir Ouigo comme une sorte de mise au régime des usagers comme des personnels de l'entreprise, dans la mesure où, avec cette nouvelle offre, la SNCF entend sucrer, si l'on ose dire, aussi bien les coûts de fonctionnement que les services aux usagers.

Le TGV Ouigo est un modèle de transport *low cost* d'un type particulier, puisqu'il est le produit non pas de compagnies agissant dans un secteur très concurrentiel, mais d'un groupe public disposant du monopole d'exploitation dont l'action est objectivement tournée vers la concurrence. Son modèle économique repose bien quant à lui sur les principales recettes éprouvées des compagnies aériennes *low cost*. À l'image de ce qui se pratique dans le transport aérien, le nombre de places a été augmenté de 25 %. Pour cela, il a fallu revoir l'ergonomie des rames en privilégiant les sièges des TER et en supprimant la voiture-bar. Ouigo est donc un TGV avec le confort du TER. Par ailleurs, l'utilisation du matériel roulant est plus

intensive : une rame Ouigo a une durée moyenne d'exploitation située entre 12 et 13 heures par jour (avec parfois des pointes à 16 heures) pour parcourir sur une année plus d'un million de kilomètres, soit le double d'un TGV classique.

Cette offre commerciale facture certains services jusque-là gratuits : transport des enfants de moins de 5 ans, prise électrique, bagage supplémentaire. Mieux vaut prendre ses précautions en amont car l'addition peut vite grimper, tout « oublié » d'une option payante en ligne entraînant de substantiels frais supplémentaires à l'embarquement. Les conditions de remboursement du billet ont également été rendues plus difficiles. La vente des billets n'est possible que sur Internet, ce qui permet d'externaliser vers l'acheteur le travail de *front-office* (achat et impression de billets, etc.). Déléguer au voyageur l'ensemble de ces opérations est un enrôlement dans la production ainsi qu'une éducation marchande au service¹⁸⁹.

La SNCF s'est au départ inspirée de Ryanair en desservant Ouigo dans les gares périphériques de certaines métropoles : Tourcoing pour Lille, Marne-la-Vallée pour Paris, ou encore l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, où les redevances d'accès à SNCF Réseau sont moindres. Ceux qui ont les moyens prendront le train à la gare centrale de Lille-Europe, les autres à Tourcoing. Ces gares périphériques peuvent induire des coûts cachés et des allongements de temps de parcours. Pour permettre à Ouigo de prendre de plus grandes parts de marché, il a été récemment décidé de les faire partir de la gare Vaugirard-Montparnasse à destination de Nantes, Rennes et Bordeaux.

L'efficacité symbolique du *low cost* est d'afficher des prix très bas. Sur la page d'accueil du site de la compagnie EasyJet, on trouve des publicités pour des vols Paris-Toulouse à moins de 38 €, des Paris-Milan à moins de 35 €, etc. Celles du site de Ryanair sont plus agressives encore, avec des liaisons au départ de Beauvais vers l'Italie ou l'Espagne annoncées à moins

de 10 €. Mais du rêve à la réalité, la transition peut parfois se révéler douloureuse. C'est toute la prouesse de cette 3^e classe *new age* que de faire miroiter au « client » des prix très bas, avec une probabilité non négligeable pour ce dernier de devoir payer au prix fort un service dégradé. Cela a été rendu possible par le *yield management*, une technique de gestion tarifaire fondée sur une modélisation et une prévision en temps réel des capacités disponibles pour calculer les meilleurs prix et optimiser ainsi les profits. Derrière des prix d'appels qui ne représentent souvent qu'une faible part des billets vendus (moins de 30 %), les prix avoisinent, voire dépassent, ceux des compagnies régulières, avec la qualité du *low cost*. Pour quelques *happy few* maîtrisant la complexité des algorithmes, combien de voyageurs lésés ? En octobre 2017, les réseaux sociaux se sont émus des tarifs pratiqués par la SNCF lors des périodes de Noël¹⁹⁰. Avec des Paris-Marseille à 235 € et des Valence-Lille à 254 €, certains voyageurs ont appris à leurs dépens la rudesse de ce système. Une telle volatilité relativise la compétitivité des tarifs Ouigo : un billet acheté à la dernière minute peut ainsi être plus cher qu'un billet « loisir » réservé à l'avance sur les TGV classiques.

Mais Ouigo n'est pas seulement une offre commerciale. C'est aussi un mode de production qui, outre une utilisation plus intensive du matériel roulant, modifie également l'organisation du travail des agents. Le personnel Ouigo (contrôleurs, agents de conduite, etc.) est sous statut, ce qui vient au passage relativiser l'idée qu'il constitue un obstacle économique à la production d'une offre de transport « compétitive ». Ils travaillent vêtus d'un uniforme distinct de ceux des agents de la SNCF, et exclusivement pour cette activité (à l'exception des conducteurs) ; ils ne sont pas logés dans les mêmes foyers ou hôtels que les agents SNCF – en clair, ils sont séparés, au moins d'un point de vue organisationnel, ce qui pour la

direction est certainement l'un des moyens les plus susceptibles de scinder le collectif. Ouigo a aussi été pensé comme un terrain d'expérimentation de la transformation des métiers actuellement en cours, y compris en matière de sécurité des circulations. Comme le résume Marnix Dressen, les contrôleurs Ouigo ont une organisation du travail différente de leurs collègues SNCF, alternant entre des journées longues à bord et des journées plus courtes consacrées aux contrôles à quai des billets avant le départ ; les conducteurs doivent assurer des « tâches annexes » (chercher la rame au dépôt, l'amener au nettoyage), contrairement à leurs collègues sur les TGV classiques. Ont été sous-traités en parallèle de larges pans de l'activité : l'accueil (réalisé par des salariés de l'entreprise City-One), la sécurité (réalisée par des agents Securitas, les « prestations » de la Suge étant commandées au compte-gouttes) et le nettoyage (réalisé par des sociétés diverses, évoluant au gré des appels d'offres et du moins-disant tarifaire). Le modèle mis en place consacre notamment le fait que « les sous-traitants viennent en renfort d'autres sous-traitants¹⁹¹ ». En gare de Marne-la-Vallée, certaines tâches, comme le départ des trains, sont désormais réalisées par des agents issus de la filière commerciale – comme le permet l'arrêté du 7 mai 2015. De même, la maintenance s'effectue par un recours plus intensif au travail de nuit.

Ce que la concurrence était censée produire, une entreprise publique tournée vers le marché l'a ainsi réalisé en situation de monopole. À la clé, deux modes de transports distincts et une relégation sociale qui ne dit pas son nom.

D'autres offres *low cost* ont depuis vu le jour, comme les « Intercités 100 % éco », exploités hors périmètre de la convention. Sur la liaison Paris-Limoges-Toulouse, les wagons utilisés étant en réalité des trains de nuit, les voyages en 1^{re} classe s'effectuent donc sur des couchettes. D'aucuns pourront

y voir une démarche plus égalitaire de la part de la SNCF en matière de dégradation du service. Dans d'autres cas, il est proposé des liaisons d'ordinaire assurées par le TGV. Pour un tarif maximal de 35 €, un train Corail relie Paris à Strasbourg en 4 h 25, contre 1 h 44 en TGV. Dans un registre similaire, Thalys (filiale de la SNCF) propose un service *low cost* baptisé « Izy ». Moyennant des tarifs plus attractifs, le train emprunte le réseau classique sur la partie française, occasionnant près d'une heure de trajet supplémentaire. Évoquer ici le retour des « tortillards » du XIX^e siècle serait probablement un abus de langage, compte tenu de l'amputation des dessertes qu'ont subies les villes moyennes ces dernières années. Les temps de parcours seront toutefois de plus en plus un moyen d'objectiver les différences de classe, comme au temps de la vapeur. Une logique que vient renforcer la libéralisation du transport par car.

LES « CARS MACRON » : LA CONCURRENCE AU CHEVET « DES PLUS MODESTES, DES PLUS PRÉCAIRES, DES PLUS FRAGILES »

En octobre 2011, peu de temps avant le traditionnel congrès des autocaristes de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), le secrétaire d'État aux Transports du gouvernement Fillon, Thierry Mariani, annonce le dépôt d'un projet de loi sur le transport, incluant notamment l'ouverture à la concurrence des liaisons par autocar. La proposition est toutefois mesurée : elle ne concerne que les liaisons non desservies par le train. Elle affiche même pour ambition de conforter l'État dans sa mission d'aménagement du territoire et les collectivités locales dans leurs prérogatives d'autorités organisatrices de transport. Le projet leur offre en effet la possibilité d'opposer leur veto en cas de concurrence avec un

service conventionné de transport public (TER ou TET). L'engorgement du calendrier parlementaire et l'imminence de l'élection présidentielle de 2012 remiseront finalement ce projet aux archives.

En mai 2012, François Hollande est élu président de la République. Son programme, discret sur les sujets de transport, est littéralement muet sur une éventuelle libéralisation. Plusieurs textes de loi et rapports concernant l'organisation des transports seront discutés – commission Mobilité 21 en 2013, loi Maptam en 2014, etc. – sans qu'aucun ne fasse référence à l'ouverture à la concurrence généralisée des liaisons par autocar¹⁹².

En octobre 2014, au vu de l'état de ses comptes publics, la France est menacée de voir son projet de loi de finances pour 2015 retoqué par la Commission européenne. À l'issue des négociations avec la Commission, le gouvernement Valls obtient deux années supplémentaires pour ramener son déficit dans la limite des 3 %, moyennant des mesures de dérégulation du droit du travail et d'ouverture à la concurrence de nouveaux secteurs¹⁹³. Aussi, dès le 11 décembre, le gouvernement, sous le pilotage du nouveau ministre de l'Économie Emmanuel Macron, soumet au Parlement le projet de loi « Pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques », conforme aux orientations voulues par Bruxelles. Dans l'éventail très large de mesures visant à « assouplir » la législation sur le droit du travail et les réglementations pour « libérer l'activité » (titre 1^{er} de la loi), réapparaît alors la libéralisation du marché de l'autocar.

La portée du texte se révèle toutefois très éloignée de celle défendue par Mariani quelques années auparavant. Les liaisons de plus de 100 km sont ici totalement libéralisées. Le rôle des collectivités locales est réduit à la portion congrue : il leur est octroyé, dans un délai limité, la possibilité de saisir l'autorité de régulation du secteur, mais seulement pour les liaisons de

moins de 100 km susceptibles d'affecter l'équilibre économique des TER. L'État est quant à lui dépossédé des prérogatives que le projet Mariani lui attribuait, puisque l'Araf voit ses compétences étendues au mode routier, devenant ainsi l'Arafer.

Emmanuel Macron présente la mesure en ces termes : « À l'heure actuelle, beaucoup de Français sont trop pauvres pour prendre le train, qui est trop cher. Le transport en autocar est 8 à 10 fois moins cher que le train [*sic*]. Cette mesure de libéralisation du transport en autocar va bénéficier aux familles les plus modestes, les plus précaires, les plus fragiles¹⁹⁴ ». Toute son habileté consiste ici à faire passer une politique d'aggravation des inégalités d'accès aux différents modes de transports pour une mesure favorable aux plus modestes. En plus de cette promesse de jours meilleurs, il s'agit aussi de promouvoir l'idée que ces nouveaux transports vont « développer la mobilité sur le territoire national en complémentarité des services publics et privés existants¹⁹⁵ ». Sans oublier les vertus écologiques du car sur le covoiturage et même, selon un François Hollande visiblement mal informé, du car sur le train¹⁹⁶.

En réalité, les cars Macron vont vite concurrencer le ferroviaire. Certes, d'août 2015 à juin 2016, la moitié de l'offre par car n'avait pas d'alternative directe en transport public. Ces liaisons n'ont toutefois transporté que 10 % du nombre total de passagers¹⁹⁷. Le créneau économique du car se concentre donc essentiellement sur celui du train, avec un désavantage considérable pour ce dernier. Une revue des exemples européens aurait peut-être dû alerter les décideurs nationaux sur les risques encourus. Le 14 octobre 2014, Transdev décidait la fermeture de la ligne ferroviaire allemande Leipzig-Rostock, qu'elle exploitait par une de ses filiales. Son P.-D.G. de l'époque, Jean-Marc Janailac, avait pointé la concurrence sauvage des sociétés d'autocars : « Cette ligne va fermer, car nous avons en face de nous dix compagnies qui ne paient pas l'autoroute et qui

proposent à leurs clients un tarif de 10 €, alors que notre train acquitte un péage ferroviaire qui revient à 12 € par voyageur. Comment lutter avec nos meilleurs tarifs à 20 €¹⁹⁸ ?». Sur la question de l'impact environnemental de ce transfert du rail vers la route, un bilan gagnerait à être réalisé, sachant que, selon l'Ademe, un car émet 18 fois plus de CO₂ qu'un TGV et consomme presque 7 fois plus de KEP (kg équivalent pétrole).

Pour les experts en charge de l'étude d'impact du projet de loi, l'hypothèse d'un « transfert important de passagers [du train] vers l'autocar enverrait en premier lieu le signal que le service rendu aux consommateurs est meilleur, ce qui se traduirait par un gain pour les consommateurs¹⁹⁹ ». Une amélioration du service rendu dont on ne sait si elle se mesure à l'aune du temps de trajet ou à celle de la qualité de gares routières qui n'offrent pas les mêmes garanties de sécurité aux passagers (à l'exemple de la « gare routière » développée porte Maillot, à Paris, ou de nombreuses déposes « sauvages », c'est-à-dire sans points d'arrêt identifiés, aux abords de certaines villes).

TEMPS DE TRAJET AUTOCAR ET TRAIN

Liaisons	Distance	Meilleur temps de trajet		Écart
		Autocar	Ferroviaire	
Lille-Paris	236 km	2 h 30	1 h 01	+ 1 h 29
Lyon-Paris	479 km	5 h 15	1 h 56	+ 3 h 19
Toulouse-Paris	684 km	8 h 25	5 h 35	+ 2 h 50
Rennes-Paris	383 km	4 h 00	1 h 44	+ 2 h 16
Nantes-Paris	423 km	4 h 15	2 h 12	+ 2 h 03
Strasbourg-Paris	528 km	5 h 55	1 h 49	+ 4 h 03
Bordeaux-Paris	610 km	7 h 20	2 h 04	+ 3 h 21

Source : Arafer, *Rapport annuel du marché de l'autocar et des gares routières*, 2016, p. 14. (En incluant la mise en service des LGV en 2017)

LA BRUTALITÉ DU « DISRUPTIF »

Les ministres du gouvernement Valls invoquent enfin le problème des trains vides pour justifier la libéralisation des autocars. Mais, avec un taux de remplissage moyen de 56 % au troisième trimestre 2017, il est difficile d'affirmer que ces derniers font vraiment recette. À cela s'ajoute une guerre des prix féroce, qui n'est pas sans conséquences. En moins de deux ans, deux entreprises disparaissent (Starshipper et Megabus). Celles toujours en lice restent déficitaires. Ainsi, depuis le lancement d'Idbus, en 2012, et sa transformation en Ouibus, en 2015, la filiale de la SNCF qui concurrence elle aussi les trains de la maison-mère, a perdu 130 M€²⁰⁰. Mais le rachat de la compagnie Starshipper aura été l'occasion, pour elle, de mettre en place un nouveau modèle économique qui tend à se rapprocher de celui de son concurrent Flixbus : le recours à la sous-traitance.

Le transport par autocar s'inscrit en effet de plus en plus dans les dernières transformations du capitalisme, que les intéressés se plaisent à nommer « économie disruptive » ou encore « collaborative », fondée sur « l'innovation agile²⁰¹ ». Au-delà de ce lexique ouaté ou abscons se cache en réalité un nouveau rapport de subordination économique sous l'égide du digital, plus connu sous le nom de « modèle Uber » et qui, ici, se nomme Flixbus.

Le modèle est importé d'Allemagne, où le transport par autocar est dérégulé depuis le 1^{er} janvier 2013. Au pays des réformes Hartz et des 12 millions et demi de personnes vivant sous le seuil de pauvreté, l'autocar a transporté près de 25 millions de personnes en 2016. Avec désormais 90 % du marché, Flixbus est aujourd'hui en situation de quasi-monopole. Il s'agit au départ d'une start-up qui s'inspire du modèle Uber en ce qu'elle ne possède en propre ni car, ni

chauffeur. Ceux-ci appartiennent aux sous-traitants – rebaptisés « partenaires » –, Flixbus gérant la planification des lignes, du marketing, la commercialisation des billets et le service après-vente. Flixbus garantirait à ses sous-traitants un revenu minimum. Un « risque financier limité », assure le directeur général de la compagnie²⁰².

Le succès de Flixbus, également leader sur le marché français, semble avoir incité les autres opérateurs à s'inspirer de son modèle : Transdev a recours à la sous-traitance, de façon minoritaire (environ 20 %) avec sa récente filiale Isilines et de façon intensive avec Eurolines, une autre de ses filiales²⁰³. En 2017, Ouibus a de même décidé de sous-traiter à une entreprise lyonnaise (Faure) une partie de son activité en lui transférant un dépôt et les salariés de l'entreprise. Avec une différence de taille pour ces derniers : une perte de revenus d'environ 500 € par mois (primes revues à la baisse pour les découchés, le travail de nuit ou dominical, etc.). Le directeur général de Ouibus a justifié cette mesure en ces termes : « Nous devons nous caler sur le marché. Il monte et il descend. Notre métier, c'est d'avoir la capacité de nous adapter en permanence à ses besoins²⁰⁴ ». Ouibus ne possède désormais plus que 69 des 220 véhicules qui circulent sous sa marque. Le futur des salariés du secteur paraît clairement tracé. Rappelons à cet égard le propos sans équivoque du directeur général d'Isilines en juin 2017 : « Dans ce secteur, les sujets majeurs sont la flexibilité et la réduction des coûts²⁰⁵ ».

En dépit de cette offensive et de leur médiatisation heureuse, les cars Macron restent marginaux à plus d'un titre : d'abord, en termes de fréquentation – 12,1 millions de personnes en plus de trois années d'exercice, soit trois fois moins que la fréquentation annuelle des trains Intercités, lesquels ne représentent pourtant qu'une faible part (9 %) de la SNCF. Ils le sont aussi en termes de création d'emplois. La Commission

d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, où siégeaient notamment les économistes Marc Ferracci et Pierre Cahuc, estimait à 22 000 le nombre d'emplois créés par cette libéralisation²⁰⁶. L'Arafer évalue quant à elle ce chiffre à 1 620, quand l'organisme paritaire du secteur n'en voit guère plus de 800²⁰⁷. Ces estimations ne prennent toutefois pas en compte le nombre d'emplois détruits dans le ferroviaire en raison de cette concurrence, qui reste à évaluer.

Pour marginale qu'elle soit, cette libéralisation n'en produit pas moins des effets puissants. Elle menace l'ensemble du modèle économique ferroviaire, déjà lourdement affecté par la problématique de la dette. Mais elle accélère aussi la transformation des grands groupes de transport en « organisateurs de mobilité » et en « distributeurs », charge aux sous-traitants de répercuter sur leurs salariés les décisions de fermer des liaisons ou de réduire les fréquences. Elle accentue les inégalités sociales d'accès aux systèmes de transports et tend à faire des cars le mode de transport des « gens qui ne sont rien », pour reprendre la formule employée par Emmanuel Macron devant un parterre de « startupper » – ces « gens qui réussissent » – en juillet 2017²⁰⁸.

Le *low cost*, appliqué au secteur de l'autocar comme à l'ensemble des modes de transports, ne peut se résumer pour autant à la dégradation généralisée des conditions de travail et du service. Sa force réside dans sa capacité à orienter, sinon à modeler, les conduites et les opinions, dans le but d'ancrer dans les esprits les logiques du marché et de la concurrence et de disqualifier toute idée d'intervention de l'État ou des pouvoirs publics (dans la régulation des prix, par exemple). En matière de transport, les « derniers de cordée » – pour reprendre ici une autre expression d'Emmanuel Macron – auront donc pour horizon des conditions spartiates et un allongement des temps de parcours jalonné de petites humiliations.

Au-delà, le fait de consacrer un temps important à trouver le meilleur prix, la meilleure durée de parcours, le meilleur ratio, bref à « calculer », revient à se soumettre à cette gouvernamentalité qui vise à ce que les individus se conforment d'eux-mêmes aux normes de la doxa néolibérale²⁰⁹. En vertu de cette conformation, il devient ainsi tellement plus facile d'imputer aux citoyens le succès d'entreprises avantageusement présentées comme des « réussites anti-crise²¹⁰ ». Sans compter que la puissance du *low cost* se mesure aussi au nombre de belles âmes toujours prêtes à se targuer d'aider « les plus modestes, les plus précaires, les plus fragiles » à voyager.

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

« Make Our Planet
Great Again »...
mais pas trop.
Quelques
remarques
sur l'enjeu
environnemental
des transports

ÉDITION EN SOUTIEN À L'ÉDUCATION PUBLIQUE

L'agenda politique des transports est ainsi resté essentiellement centré sur le déploiement de la concurrence, dans les institutions comme dans les esprits. Dans le même temps, la pollution générée par les transports n'a cessé de croître. Un phénomène qui est resté largement ignoré des politiques, en dépit de la place importante qu'il a pu prendre dans les discours, au même titre que le changement climatique.

LES MAUX DE L'AIR

D'après les chiffres du ministère de l'Environnement²¹¹, le volume total de gaz à effet de serre (GES) émis en France métropolitaine en 2016 a été de 451 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂e). Le transport est de loin le premier secteur émetteur de GES avec 133 Mt CO₂e (29,5 %), devant l'industrie manufacturière et les déchets (21,3 %), l'agriculture (19,8 %), le résidentiel/tertiaire (19,5 %) et l'industrie de l'énergie (9,9 %). Et cette tendance n'est pas à la baisse : la part de la pollution générée par les transports était « seulement » de 21,7 % en 1990. Les émissions de GES du transport proviennent presque exclusivement du transport routier (95 %), les véhicules individuels en émettant à eux seuls 56 %, contre 20 % pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et 22 % (28,1 Mt CO₂e) pour les poids lourds.

Le diesel est à lui seul à l'origine de 84 % de ces émissions. Sa part dans les immatriculations de voitures particulières neuves

s'est considérablement accrue ces deux dernières décennies, passant d'à peine un tiers en 1990 à plus de trois quarts en 2008, résultat d'une politique d'avantages fiscaux menée par l'État depuis les années 1980. En dépit d'un alignement progressif de la fiscalité de ce carburant sur celle de l'essence, les véhicules diesel représentaient toujours plus de 60 % du parc automobile en circulation en 2016 et près de 70 % du parc total²¹². Si la motorisation diesel dégage moins de CO₂ qu'un moteur essence, elle se révèle cependant plus nocive pour l'organisme, au regard de sa contribution à la pollution aux particules fines, ces « poussières » qui pénètrent en profondeur dans les voies respiratoires : 87 % des particules PM₁₀ (un type de particules fines) sont dues aux rejets des moteurs diesel, contre seulement 12 % pour les moteurs à essence non catalysés.

Une régulation est censée être à l'œuvre à l'échelle européenne depuis 1991 : les normes communautaires « Euro » fixent depuis cette date les plafonds d'émissions polluantes rejetées par les moteurs automobiles. Mais le scandale Volkswagen (ou « Dieselgate ») et ses répercussions ont jeté un profond discrédit sur l'efficacité de ces contrôles.

DU SCANDALE DU DIESELGATE À LA LÉGALISATION DE LA FRAUDE PAR L'UNION EUROPÉENNE

Le 22 septembre 2015, à la suite des révélations de l'Agence américaine de protection de l'environnement, le constructeur allemand Volkswagen reconnaît avoir équipé 11 millions de ses véhicules dans le monde d'un logiciel espion enclenchant une limitation des gaz polluants pendant les tests anti-pollution, avant de la désactiver par la suite. On découvrira quelques mois plus tard que la fraude n'est pas l'apanage de ce seul constructeur. Fiat, Renault, PSA – on en oublie sans doute – ont également été soupçonnés et des poursuites sont en cours.

Devant l'ampleur du scandale, les 28 pays membres de l'Union européenne vont alors accepter la mise en place de tests « plus efficaces »... qui consistent surtout à légaliser la fraude pratiquée à l'échelle industrielle : jusqu'en 2019, les voitures ont l'autorisation d'émettre jusqu'à 2,1 fois le plafond autorisé dans l'Union. À partir de 2020, les véhicules pourront dépasser ce plafond à hauteur de 50 %²¹³.

Pour éclairer la portée de ces décisions, il importe ici de rappeler les conséquences sanitaires de cette pollution.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) martèle depuis maintenant plus d'une décennie que la santé cardiovasculaire et respiratoire de la population est liée à la pollution atmosphérique. En 2014, elle estimait à 7 millions le nombre de décès prématurés dans le monde provoqués par une exposition à la pollution de l'air, dont 3,7 millions de décès prématurés dus à des sources urbaines et rurales, avec des régions beaucoup plus exposées, comme celle du Pacifique occidental et de l'Asie du Sud-Est²¹⁴. En 2005, le rapport publié par le programme CAFE (Clean Air For Europe)²¹⁵ évaluait à 42 000 le nombre de décès prématurés liés à cette pollution atmosphérique en France. Ces chiffres ont été confirmés et même revus à la hausse par de récentes études de l'agence Santé publique France (SPF)²¹⁶, qui l'évalue à 48 000 pour des études menées entre 2007 et 2010. La même agence rappelle que, contrairement à une idée reçue, les villes petites et moyennes ne sont pas épargnées, même si la perte d'espérance de vie y reste moindre (perte de 15 mois d'espérance de vie à 30 ans dans les villes de plus de 100 000 habitants, et de 9 mois dans les zones rurales). L'étude souligne également que c'est l'exposition quotidienne et dans la durée à la pollution qui a le plus fort impact sur la santé, et non les pics de pollution, sur lesquels l'attention médiatique et politique est presque systématiquement portée.

Le phénomène de changement climatique est devenu à ce point préoccupant qu'une mobilisation internationale de scientifiques d'ampleur inédite a vu le jour dernièrement pour alerter gouvernants et citoyens. En novembre 2017, plus de 15 000 scientifiques signaient un appel dans la revue *BioScience* contre la dégradation de l'environnement, alertant sur la recrudescence des émissions de CO₂ et les records de température observés depuis 1998, les deux dernières décennies ayant agrégé à elles seules les dix années les plus chaudes que la planète ait connues depuis 136 ans²¹⁷. Quelques semaines plus tard, c'est au tour de l'Organisation météorologique mondiale (OMM, agence spécialisée de l'ONU) d'annoncer « que les années 2015, 2016 et 2017, qui s'inscrivent clairement dans la tendance au réchauffement sur le long terme causée par l'augmentation des concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre, sont les trois années les plus chaudes jamais enregistrées²¹⁸ ».

DES MOTS EN L'AIR

Depuis maintenant plus de quarante-cinq ans, des réponses politiques s'esquissent lors de grandes manifestations internationales. Depuis le premier Sommet de la Terre en 1972 à Copenhague, plusieurs textes ont été signés sur le climat : Protocole de Kyoto (1997), Conférence de Copenhague (2009), Conférence de Doha (2012), COP 21 (2015), etc. Leur faiblesse réside toutefois dans leur caractère non contraignant pour les États signataires. Toutes choses égales par ailleurs, ils évoquent ces nombreux traités de paix ayant suivi la Première Guerre mondiale, avec leur lot de signatures officielles et de déclarations solennelles (comme celle consistant à déclarer la guerre « hors la loi ») qui se sont révélés incapables de vaincre la logique de guerre inhérente au traité de Versailles de juin 1919.

Et le Versailles du climat porte un nom : l'Organisation mondiale du commerce. L'OMC est l'instrument par excellence des politiques de globalisation des échanges. Après les premiers accords de Blair House en 1992 qui en ont posé les jalons, le trafic maritime atteignait une croissance sans précédent, de 6 % par an entre 1992 et 2002 et jusqu'à 8 % à 10 % entre 2002 et 2012, avec une quasi-stagnation durant la crise économique de 2008-2009, comme l'a montré un chercheur de l'Ifremer²¹⁹. Plus du tiers de ces flux relève d'échanges entre filiales des multinationales²²⁰. Selon le groupement de chercheur Global Carbon Project, les émissions de CO₂ ont crû au global de 62 % depuis le début des années 1990 pour s'établir à 36,8 gigatonnes en 2017²²¹.

Les engagements contradictoires des États à cet égard ne manquent pas. L'un des exemples éloquent de cette schizophrénie remonte au sommet de Paris (COP 21) en 2015. Alors que les médias diffusent abondamment les images d'accolades chaleureuses entre chefs d'État de la planète pour avoir arraché un « accord historique », les mêmes gouvernants préparent en parallèle des accords de libre-échange. L'échec (provisoire ?) du Tafta, traité de libre-échange entre l'Union européenne et les États-Unis, ne doit pas faire oublier la ratification par le Parlement européen du Ceta entre l'UE et le Canada le 15 février 2017, ni la signature du Jefta entre l'UE et le Japon²²². Or, contrairement au caractère non contraignant des traités sur le climat, ces traités commerciaux le sont.

Les modes de production liés à la globalisation des échanges reposent sur un transport à bas coût, et rien ne saurait y faire obstacle. Ce n'est sans doute pas un hasard si, à l'échelle internationale, les transports aérien et maritime furent les grands absents de la COP 21 : la « mobilité » n'est pas seulement une vision du monde, mais l'une des conditions essentielles de cette globalisation. Le retrait des États-Unis

des accords de Paris de la COP21 en juin 2017 rappelle que sa frange politique la plus réactionnaire ne saurait tolérer d'entraves, si modestes soient-elles, à ses intérêts économiques. La réponse d'Emmanuel Macron à ce retrait, en détournant le slogan de campagne de Donald Trump (« *Make Our Planet Great Again* ») a pu être saluée comme un « coup de maître »²²³ en positionnant la France au premier rang des nations engagées dans la lutte contre le réchauffement climatique. L'histoire se répète parfois : certains journaux n'avaient pas non plus manqué de qualifier la signature de la COP21 de « succès » politique et diplomatique pour François Hollande et Laurent Fabius²²⁴, soulignant le rôle éminent de la France dans le concert des nations en matière environnementale. Quelques éléments factuels auraient pourtant dû modérer ces élans.

On l'a vu, la Commission européenne vise une mobilité sans cesse croissante, toujours plus concurrentielle et toujours moins polluante. Ce programme a également été mis en œuvre avec la directive du 21 mai 2008 intitulée *Sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe*. Les États de l'Union ont obligation de réduire l'exposition de leur population aux particules fines, le non-respect des normes européennes aboutissant à une procédure d'infraction pouvant aller jusqu'aux sanctions financières. La France, qui fait office de mauvais élève, a été mise en demeure à de nombreuses reprises. Le dernier blâme date de janvier 2018 et s'est transformé cette fois en ultimatum. Soulignons ici l'injonction paradoxale de la Commission européenne que d'obliger les États membres à réduire leurs niveaux de pollution tout en favorisant à l'excès aussi bien la libre circulation des marchandises, à l'aide principalement du mode routier et sa logique de dumping social, que l'industrie automobile et ses nombreux arrangements avec les normes de pollution.

L'injonction paradoxale en matière de politiques publiques n'est cependant pas l'apanage de l'Union européenne. En France, ce sont les modes les plus polluants qui ont bénéficié des plus gros avantages. Outre le routier déjà évoqué, le secteur aérien est, conformément à la convention de Chicago de 1944, intégralement exonéré de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE). Les transports les plus vertueux d'un point de vue écologique supportent quant à eux les plus lourdes charges financières : le ferroviaire doit financer la construction et l'entretien de ses infrastructures, tandis que les collectivités qui financent les transports du quotidien voient leur dotation globale de fonctionnement diminuer année après année. Avec 7 Md€ de recettes, le versement transport, impôt (acquitté par les entreprises et les administrations en tant qu'employeurs) qui finance pratiquement pour moitié les transports urbains, est depuis de nombreuses années la cible du Medef. Une modification plus favorable aux entreprises votée en 2015 a ainsi fait perdre plusieurs centaines de millions d'euros de recettes potentielles aux collectivités. Les transports publics ont en outre subi pas moins de deux hausses de TVA depuis 2010 dans le cadre des différents plans d'austérité menés par les gouvernements Fillon (de 5 à 7 % en 2012) et Ayrault (de 7 à 10 % en 2014).

Le Grenelle de l'Environnement a indiscutablement permis d'inscrire à l'agenda politique le développement des transports en commun comme moyen de lutter contre la pollution. Il a ainsi été prévu de financer (le processus étant toujours en cours en 2018) 1 500 km de transports en commun en site propre afin de doter de nombreuses agglomérations d'un mode de transport structurant (tramway ou bus à haut niveau de service). La parenthèse du Grenelle a toutefois été vite refermée. La loi sur la transition énergétique de 2015 a même opéré un

virage presque intégral puisque, là où le Grenelle prévoyait le développement des transports en commun pour lutter contre la pollution, cette loi entend prioritairement s'attaquer à la pollution des transports en commun, en les contraignant à adopter d'autres formes de motorisation (hybride, électrique, etc.), ce qui a engendré mécaniquement des hausses de charges, ces matériels se révélant plus chers à l'achat qu'un bus thermique.

Au début des années 2000 émerge une nouvelle configuration sociale plus favorable à la prise en charge médiatique et politique des enjeux climatiques. Toutefois, ce traitement a eu ceci de singulier qu'il a consisté en une dépolitisation de ces enjeux, en les centrant essentiellement sur la « moralisation » des individus (« opter pour une démarche éco-citoyenne », « faire le choix de la mobilité durable », etc.), laissant une faible place aux déterminants collectifs, en particulier aux structures économiques mondialisées. En d'autres termes, pour reprendre la formule inspirée de Jean-Baptiste Comby, « cette évacuation d'une "sociodicée contextualisante" au profit d'une "psychodicée universalisante" permet de marteler l'urgence de changer les individus sans changer la société²²⁵ ».

De fait, les pratiques de déplacement n'ont que peu évolué. Il est en effet frappant de constater que la part de la voiture n'a presque pas changé depuis le début des années 1970 : à de très légères variations près, celle-ci était encore de l'ordre de 80 % en 2015²²⁶. Alors que le vélo a fait son retour en force dans plusieurs pays d'Europe²²⁷, la France est restée à l'écart de ce phénomène, avec seulement 3 % de part de déplacements urbains, loin derrière le Danemark ou les Pays-Bas (29 %). À Copenhague, pratiquement la moitié des trajets domicile-travail se font à vélo ; 40 % à Amsterdam, 25 % à Bâle et 20 % à Bologne, Florence et Munich, contre 4 % à Paris²²⁸.

On ne saurait expliquer ces différences par des tempéraments nationaux prétendument irréductibles. Les études tendent à montrer qu'il s'agit d'abord de questions liées aux politiques menées. Un état des lieux des différentes recherches conduites en Europe et dans le monde a en effet pu mettre en évidence que les politiques volontaristes de la puissance publique (modification de la composition des carburants, développement des transports en commun de surface, mise en place de péages urbains, pratique du vélo, réduction d'émissions industrielles) apportent des améliorations sensibles à l'état de santé des habitants²²⁹. Sur ce point, il importe de rappeler que, dans la version initiale du « pacte ferroviaire », on ne trouvait pas une seule référence à la contribution du train à la lutte contre la pollution et le changement climatique. Elle a été rajoutée au cours de la discussion parlementaire – de façon purement ornementale.

CONCLUSION

Le transport – même sublimé du concept de « mobilité » – est l'une des conditions indispensables à la mondialisation des échanges et à la concurrence entre territoires. L'ineptie de ce système aboutit à ce que la fabrication d'un yaourt nécessite près de 10 000 km de transports avant sa destination finale²³⁰. Ce modèle de production n'étant pas remis en cause, on mesure, dans ces conditions, l'inanité des slogans invitant les individus à modifier leur manière de se déplacer, à « adopter des comportements de mobilité plus vertueux » pour mieux lutter contre la pollution, à plus forte raison si ce qui est présenté comme une « démarche écocitoyenne » se traduit parfois par une exposition plus forte à la pollution, comme c'est le cas pour les usagers et, plus encore, les travailleurs du métro²³¹. En l'absence de réorientations telles que la restriction de la voiture dans les villes et les investissements massifs dans les transports publics pour proposer une alternative à l'automobile, les appels au civisme en faveur des transports en commun sont voués à connaître la même fortune qu'un appel à la moralisation adressé au monde de la finance.

Ces dernières années, devant les carences de l'État, nombre d'acteurs – parlementaires, syndicats, associations, etc. – ont invoqué la nécessité du « retour de l'État-stratège ». Ces demandes sont en partie motivées par l'illisibilité de l'action des politiques, qui témoignent d'une improvisation proche de l'impétie (entre autres exemples : abandon de l'écotaxe,

concurrence entre groupes publics, commande de TGV pour des lignes classiques, cars Macron venant concurrencer le train, concessions confortables faites aux groupes privés, etc.). Le phénomène n'a pourtant rien de singulier. Il a même été conceptualisé par les sciences sociales sous le nom de « théorie de la poubelle » (*garbage can theory*). Selon cette théorie, la décision publique relève de logiques souvent obscures, reposant sur des séries d'erreurs, d'impréparations, d'improvisations et toutes sortes de bricolages²³².

Ce processus chaotique ne saurait entièrement masquer la volonté constante de l'« État stratège » à engager dans la durée la libéralisation du système des transports et à pousser toujours plus avant la logique du marché. Sur ce point, les débats auxquels on assiste parfois à gauche pour déterminer qui, de l'État ou de l'Union européenne, organise cette libéralisation, apparaissent lunaires à bien des égards. La politique de la concurrence est impulsée par l'Union. Elle est consubstantielle à sa fondation et les exceptions aux règles qu'elle édicte ne sont jamais que transitoires ou restrictives. Sa mise en œuvre s'effectue dans un second temps par transposition dans les législations nationales, et le marché est ensuite contrôlé par l'autorité de la concurrence concernée. Oublier le rôle central de l'Union européenne dans ce processus, c'est ainsi permettre à la prochaine majorité politique pro-européenne, qu'elle soit de « droite », de « gauche », ou encore « ni de droite, ni de gauche », de poursuivre inlassablement les « réformes » au nom « du respect des engagements européens » ; de même, réserver ses jugements acrimonieux à la seule Union européenne revient de fait à oublier l'implication active des élites au pouvoir en France dans la construction de cet édifice.

L'histoire nous enseigne que la concurrence entre les modes de transports mène fréquemment à des désastres. Celle du rail et de la route dans la France de l'entre-deux-guerres a provoqué

l'effondrement du ferroviaire au début des années 1930. Accumulant les pertes, les compagnies privées qui se partageaient le réseau se dirigeaient droit vers la faillite, précipitant leur étatisation et la création de la SNCF, le 1^{er} janvier 1938²³³. Par la suite, des restrictions au mode routier ont assuré à la SNCF des parts modales majoritaires jusque dans les années 1970, en particulier dans le fret. Par un de ces curieux retournements de l'histoire, il est aujourd'hui répété à l'envi que la mise en concurrence permettra de lutter contre ce déséquilibre et améliorera la « compétitivité du secteur ». Avec les résultats que l'on connaît pour le fret ferroviaire.

On peut se demander si, en définitive, le sens profond, mais caché, de cette « mobilité » contemporaine ne serait pas l'instauration d'une double instabilité : celle des salariés du secteur par l'organisation de la concurrence généralisée et, par ailleurs, celle des usagers, livrés à une ivresse du « libre choix » en matière de transports, mais d'un choix en réalité de plus en plus socialement contraint et embourbé dans le marécage des pratiques tarifaires.

Il fut un temps, pas si lointain, où certains veillaient aussi bien aux conditions de travail des salariés qu'à la qualité du service rendu aux usagers. L'une des grandes figures du chemin de fer du xx^e siècle, Raoul Dautry, avait ainsi pu déclarer en 1929 que, « pour améliorer la vie et le rendement du réseau, il faut améliorer la vie et le rendement du personnel [...]. Le chemin de fer n'est pas une usine Ford où la valeur de l'outillage l'emporte sur celle de l'homme. [...] L'homme et le personnel de maîtrise produisent d'autant plus [pour les usagers] que leur santé physique et morale est plus parfaite²³⁴ ». Si les propos du personnel politique de la III^e République font ressortir par contraste toutes les carences de notre époque, ils ne doivent pas conduire pour autant à l'exaltation d'un prétendu âge d'or. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler le sort réservé

dans les années 1970 aux quelque 843 chibanis, travailleurs du rail sans statut, rémunérés à des salaires inférieurs, exclus de l'évolution professionnelle et des prestations de santé dont bénéficiaient les cheminots « réguliers ». Ces propos invitent davantage à penser l'espace des possibles qu'il reste à construire.

À l'image d'autres services publics (de l'eau, de l'énergie, etc.), les transports requièrent davantage que des considérations techniques de « bonne gestion » ou de « bonnes pratiques », en ce qu'ils relèvent de choix politiques. Au milieu des années 1990, en Suisse, des associations environnementalistes lancèrent une initiative populaire visant à réduire la traversée des Alpes par les poids lourds. La votation du 20 février 1994 plébiscita le projet, et une loi fédérale limitant drastiquement le trafic transalpin fut votée le 19 décembre 2008. Avec environ 40 % au niveau national et plus de 70 % dans les Alpes suisses, la Confédération helvétique est aujourd'hui le pays où le fret ferroviaire est le plus développé d'Europe²³⁵. Outre-Manche cette fois, le *Financial Times* constatait en 2017, dépité, que la question de la renationalisation des secteurs de l'énergie, de l'eau et du ferroviaire revenait au centre des débats politiques britanniques depuis l'élection de Jeremy Corbyn à la tête du Parti travailliste²³⁶. Ce dernier exemple rappelle qu'une démocratie ne saurait être effective si les constructions politiques, y compris celles pouvant apparaître comme les plus immuables, ne sont pas réversibles. Ce n'est pas tant un choix fondé sur la rationalité des nombres qu'un choix de société, pour ne pas dire de civilisation, dès lors que la question revient à laisser ou non le marché s'étendre à tous les domaines de l'activité sociale. Ce choix de société implique aussi de considérer, comme le rappelait Pierre Bourdieu à la gare de Lyon pendant les grèves de décembre 1995, que « ce qui est en jeu, c'est la reconquête de la démocratie contre la technocratie ».

Un service public n'a donc pas à être jugé à l'aune de sa rentabilité ou encore de son bilan comptable, mais à l'action qu'il réalise pour le bien commun, aussi bien en termes sociaux qu'environnementaux. Au calcul égoïste du rendement actionnarial, il faudrait opposer une éthique du plus grand bonheur pour le grand nombre, ce qui supposerait de redonner à la notion de service public un sens autre que celui donné actuellement.

Au bout du compte, la création de la SNCF en 1938 a davantage relevé d'une étatisation des compagnies privées que d'une nationalisation – encore moins d'une socialisation. Bien que de façon inégale selon les époques, la dimension marchande et gestionnaire de la compagnie a le plus souvent prévalu sur l'accomplissement d'un service public conciliant la lutte contre les inégalités sociales et territoriales. Une utopie concrète serait d'envisager le transport public comme une forme de propriété sociale, au sens où l'entendait Robert Castel²³⁷. Une propriété sociale, d'abord, qui servirait à l'élaboration de politiques de planification afin de s'attaquer réellement aux problèmes de pollution en reportant le trafic de poids lourds vers le ferroviaire (et de soulever à cette occasion la question de la démondialisation des marchandises), de limiter l'engorgement des centres urbains et de créer une solidarité territoriale; une propriété sociale, ensuite, qui remettrait le travail et les savoir-faire industriels au cœur de l'organisation du système, garantirait un statut fondé sur les qualifications acquises tout au long de la carrière, ainsi que la participation des salariés et des usagers aux décisions qui les concernent; une propriété sociale, enfin, qui permettrait d'instaurer un transport public universel, sans distinction d'aucune sorte, et de contribuer ainsi à l'édification d'une société de semblables.

NOTES

1. Voir Simon Borja *et al.*, « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa néolibérale », *Regards sociologiques*, 45-46, 2013, p. 5-10.
2. Daniel Kaplan et Bruno Marzloff, *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Limoges, FYP, 2008, p. 20 (je souligne).
3. Voir Gijs Mom, « Inventer et établir l'histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », *in* Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (sous la dir. de), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes, PUR, 2009, p. 25-39.
4. Voir CNRTL (CNRS), *Ortolang* (<http://www.cnrtl.fr/etymologie/mobilité>).
5. S. Borja *et al.*, « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa néolibérale », art. cit., p. 7.
6. Au sens défini par Charles Wright Mills, *L'Élite au pouvoir*, Marseille, Agone, 2012 et que l'auteur définissait comme les cercles politiques et économiques qui « partagent l'ensemble des décisions d'importance au niveau national » (p. 26).
7. Pour reprendre la définition de Pierre Dardot et de Christian Laval, *La Nouvelle Raison du monde. Essai sur la société néolibérale*, Paris, La Découverte, 2009, p. 274.
8. L'emploi de ce raccourci n'implique aucunement d'envisager l'État comme un tout unifié dépourvu d'antagonismes.
9. Caractéristique majeure de la transformation contemporaine des États, le *new public management* est un ensemble de processus d'organisation, de direction et de contrôle des organisations publiques qui tendent à calquer le modèle des entreprises privées. Voir Philippe Bezes, *Réinventer l'État. Les réformes de l'administration française (1962-2008)*, Paris, PUF, 2009. Pour une approche comparée, voir Ezra Suleiman, *Le Démantèlement de l'État démocratique*, Paris, Seuil, 2005.
10. En somme, de ce que Bernard Friot appelle le « salaire à vie ». *in* *L'Enjeu du salaire*, Paris, La Dispute, 2012.
11. Pierre Bourdieu, *Sur la télévision*, Paris, Raisons d'agir, 1996.
12. Pour reprendre le titre d'un chapitre du livre de Pierre Dardot et Christian Laval, *Ce cauchemar qui n'en finit pas. Comment le néolibéralisme défait la démocratie*, Paris, La Découverte, 2016, p. 143-175.

13. Les annonces du gouvernement Philippe ont suscité de nombreux articles de fond (mediapart, reporterre, bastamag, la-bas.org, ainsi que certains médias grand public). Les Économistes atterrés (Léo Charles et Sabina Issehnane, «SNCF: derrière le statut, des enjeux économiques, sociaux et environnementaux», 12 avril 2018) ont publié une note détaillée qui aborde plusieurs aspects analysés ici, souvent de façon congruente, quoique différente.
14. Voir Alain Supiot, *La Gouvernance par les nombres. Cours au Collège de France (2012-2014)*, Paris, Fayard, 2015.
15. On trouvera une belle illustration de ce que le service public peut apporter en termes d'«affects joyeux» dans le livre de Rémi Brouté, *Le Service public. L'indéracinable espoir*, Comité central du Groupe public ferroviaire, 2016.
16. Voir Réjane Hugounenq et Bruno Ventelou, «Les services publics français à l'heure de l'intégration européenne», *Revue de l'OFCE*, 80, 2002, p. 7-61.
17. Jacques Chevallier, «Les nouvelles frontières du service public», *Regards croisés sur l'économie*, 2, février 2007, p. 17. Voir aussi Marceau Long, «L'évolution du service public», *Flux*, 31-32, 1998, p. 7-12.
18. Voir J. Chevallier, «Les nouvelles frontières du service public», art. cit., p. 19.
19. Selon les mots employés par le président de la Commission européenne Jean-Claude Juncker dans une interview donnée au *Figaro* le 29 janvier 2015.
20. Sur le traitement médiatique de la SNCF depuis les annonces du gouvernement Philippe, voir les sept articles de Frédéric Lemaire et de Pauline Perrenot publiés dans la revue (en ligne) *Acrimed*; celui de Daniel Schneidermann (arresturimages.net, 28 février 2018) ainsi que celui de Samuel Gontier (telerama.fr, 28/02/2018).
21. Voir «SNCF: la ministre Florence Parly touchait 52 000 euros par mois pour vous faire préférer le train», *Marianne*, 6 octobre 2017.
22. «SNCF: Ce cheminot nous explique comment il a réussi à partir en retraite à 30 ans avec une pension de 3 500 euros mensuels», *Science-info*, 20 mars 2018 (site parodique). Voir l'article de Pauline Perrenot, «Réforme de la SNCF (3): quand les "Grandes Gueules" s'en mêlent», *Acrimed*, 2 mars 2018.
23. JT de 13 heures de TF1 du 8 mars 2016 (voir «60 jours de congés à la SNCF? La télé déraile», *Libération*, 9 mars 2016);

- interview de Gilbert Garrel (alors secrétaire général de la CGT Cheminots) par Olivier Truchot le 8 mars 2016, BFMTV.
24. Tous les deux en date du 18 juin 2014 : « Les idées reçues sur les cheminots », *Le Monde*; « Les clichés sur les cheminots ont la vie dure », *Le Figaro*.
 25. Pour s'en convaincre, on lira l'article de Serge Halimi, « Les médias et les gueux », *Le Monde diplomatique*, janvier 1996.
 26. « Le traitement de la dette ne peut attendre », *Les Échos*, 19 mai 2017.
 27. Voir Georges Ribeill, *Les Cheminots*, Paris, La Découverte, 1984; Jean Finez, « Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011) », *La Nouvelle Revue du travail* [En ligne], 2, 2013.
 28. Yves Clot, *Le Travail à cœur*, Paris, La Découverte, 2010, p. 87.
 29. Émile Durkheim, *De la division du travail*, Paris, PUF, 2013 [1893].
 30. Voir Marie Cartier *et al.*, *Le Salariat à statut. Genèses et cultures*, Rennes, PUR, 2010, p. 15-18.
 31. Pour reprendre ici les analyses de Danièle Linhart, « Comment l'entreprise usurpe les valeurs du service public », *Le Monde diplomatique*, septembre 2009.
 32. Christian Chevandier, *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 352.
 33. Voir *Rapport financier du groupe SNCF*, 31 décembre 2017, p. 11.
 34. Voir Cour des comptes, *Le Réseau ferroviaire. Une réforme inachevée, une stratégie incertaine*, 2008, p. 122.
 35. Les éléments qui précèdent et qui suivent s'appuient principalement sur les trois rapports suivants : Cour des comptes, *Le Réseau ferroviaire*, *op. cit.*, p. 109-125; Sénat, *Rapport sur le projet de loi portant réforme ferroviaire*, juin 2014, p. 9-35; Assemblée nationale, *Rapport sur la mise en application de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire*, octobre 2016, p. 93-113.
 36. Assemblée nationale, *Rapport d'information sur la clarification des relations financières entre le système ferroviaire et ses partenaires publics*, 8 juillet 2004, p. 12 (d'où sont tirées aussi les analyses suivantes).

37. Voir Cour des comptes, *Le Réseau ferroviaire, op. cit.*, p. 115. Les développements qui suivent reprennent la démonstration faite à la page 110 du rapport.
38. Voir IGF-CGEDD, *Rapport sur la tarification du réseau ferré*, 2007, p. 14-15; *Rapport financier de SNCF Réseau au 31 décembre 2016*, p. 13; Cour des comptes, *La Réforme ferroviaire de 1997. Un bilan financier*, 2007, p. 261.
39. « Péages ferroviaires : une évolution nécessaire », *Lignes d'avenir. Le magazine de Réseau ferré de France*, 4, 2008, p. 5.
40. Voir Adrien Coldrey et al. (Degest), *Analyse du dossier remis au CCE SNCF sur la réforme ferroviaire de 2014*, février 2015, p. 66.
41. *Ibid.*, p. 67.
42. Voir le rapport de la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta : *L'Avenir du transport ferroviaire*, 15 février 2018 (désormais rapport Spinetta), p. 27.
43. Voir Bruno Tinel, *Dettes publiques : sortir du catastrophisme*, Paris, Raisons d'agir, 2016.
44. Voir Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), *Les Infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*, décembre 2016, p. 24.
45. Voir Guillaume Poingt, « 5 883 euros, le budget voiture moyen des Français en 2016 », *Le Figaro*, 31 mars 2017.
46. Adrien Coldrey (Degest), *Éléments de débat sur la réforme du ferroviaire. Du coût du travail au coût du capital*, 19 mars 2018, p. 13 [en ligne].
47. Voir Cour des comptes, *La Grande Vitesse ferroviaire, op. cit.*, p. 70-71, et Attac, « LGV Tours-Bordeaux : Vinci nous roule à grande vitesse », 1^{er} mars 2017.
48. Voir « LGV Tours-Bordeaux : les collectivités doivent encore 350 M€ », *mobilicites.com*, 4 juillet 2017.
49. Voir « La LGV Tours-Bordeaux inaugurée malgré tout », *mobilicites.com*, 7 mars 2017.
50. Voir Yves Crozet, « La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires ? », *Transports*, 2015, p. 22-33.
51. Voir « Tunnel TGV du Perthus - L'Espagne et la France vont réclamer une indemnisation à Eiffage et à Florentino Perez », *L'Indépendant*, 5 septembre 2017.
52. *Rapport financier de SNCF Réseau au 31 décembre 2015*, p. 19.

53. Sénat, *Le Financement des infrastructures de transport*, 28 septembre 2016, p. 56-57 (d'où sont extraits les éléments suivants).
54. Cour des comptes, *Rapport public annuel 2016*, 2, février 2016, p. 503.
55. Voir Cour des comptes, 2008, p. 68 ; AN, 2014, p. 98 ; rapport Spinetta, *op. cit.*, p. 20.
56. Voir « TER Bordeaux-Sarlat : rapide comme... un âne », *Sud-Ouest*, 4 juillet 2017.
57. Mélanie Bernard, Jean-François Perreau, Nicolas Spire (Apteis), *Expertise sur l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge du 12 juillet 2013*, 24 octobre 2014 [en ligne], p. 66-67. Voir les témoignages édifiants à ce sujet dans le documentaire de Gilles Balbastre, *Vérités et mensonges sur la SNCF*, 2015 (en ligne).
58. Cité par *Mobitelex*, 216, 30 mars 2018.
59. Voir Étienne Auphan, « La contraction du réseau ferré français dans le temps et dans l'espace », colloque international « Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation », USVQ, 12-13 décembre 2013.
60. EPFL (sous la dir. de Robert Rivier), *Audit sur l'état du réseau ferré national français*, 2005 ; id., *Synthèse des travaux du groupe d'étude, audits sur l'état du réseau*, septembre 2012, p. 29.
61. Voir « Pourquoi les cheminots font-ils grève? », *L'Humanité*, 30 novembre 1995.
62. Voir Arafer, *Avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2017-2026*, p. 7.
63. Voir « La carte de l'état réel des trains du quotidien », *reporterre.net*, 5 février 2018.
64. Rapport Spinetta, *op. cit.*, p. 52.
65. Conférence de presse d'Édouard Philippe, 26/02/2018 ; propos tenus à l'Assemblée le 20 février 2018.
66. Eugen Weber, *La Fin des terroirs. La modernisation de la France rurale (1870-1914)*, Paris, Fayard, 1983, p. 300-301.
67. Paul Krugman, « Increasing Returns and Economic Geography », *Journal of Political Economy*, 3 (99), 06/1991, p. 483-499 ; *Geography and Trade*, Cambridge, MIT Press, 1992 ; voir aussi Steven Coissard, « Perspectives. La nouvelle économie

- géographique de Paul Kruman. Apports et limites », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1, 05/2007, p. 111-125.
68. Rapport Spinetta, *op. cit.*, p. 51 et suiv.
 69. *Idem*, p. 54.
 70. Voir notamment Olivier Razemon, *Comment la France a tué ses villes*, Paris, Rue de l'Échiquier, 2016 ; Jean-Michel Dumay, « La France abandonne ses villes moyennes », *Le Monde diplomatique*, mai 2018.
 71. Ce point s'appuie sur l'*Étude sur l'évolution de l'offre Intercités suite aux annonces du secrétaire d'État Alain Vidalies du 21/07/2016*, réalisée avec Adrien Coldrey (Degest) pour le Comité central du groupe public ferroviaire, 10 novembre 2016.
 72. Voir Cour des comptes, *Les Trains d'équilibre du territoire*, rapport particulier, juillet 2014, p. 7. Pour une analyse fine de la situation des TET avant 2007, voir Vincent Doumeyrou, *La Fracture ferroviaire. Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Paris, L'Atelier, 2007.
 73. Voir Conseil supérieur du Service public ferroviaire (CSSPF), *Les Relations ferroviaires interrégionales de voyageurs*, 16 mars 2005.
 74. Cour des comptes, *Les Trains Intercités : sortir de l'indécision*, février 2015, p. 239.
 75. Voir SNCF, *Bilan pour la convention relative à l'exploitation des TET pour l'année 2013*, 2013, p. 25.
 76. Voir IGF-CGEDD, *Audit des comptes de l'activité Intercités de SNCF Mobilités dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des Trains d'équilibre du territoire* (version simplifiée), juillet 2016, p. 16-26.
 77. Publiée en annexe du rapport *TET : agir pour l'avenir*, ladocumentationfrancaise.fr, mai 2015.
 78. *TET...*, *op. cit.*, p. 24.
 79. Voir ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, *Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des TET*, 19 février 2016, sncf.com, p. 4.
 80. Voir Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), *Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire*, 2014, p. 24.
 81. Voir *TET...*, *op. cit.*, p. 19.

82. Voir le dossier de presse du ministère des Transports, « Un nouvel avenir pour les TET », 12 janvier 2017.
83. Voir Cour des comptes, *Les Trains d'équilibre du territoire*, *op. cit.*, p. 12.
84. « Faire des trains neufs avec du vieux », *L'Usine nouvelle*, 7 avril 2011.
85. « Alstom-Valls : ce n'est pas du bidouillage, c'est de la stratégie ! » *Le Point*, 4 octobre 2016.
86. « Des postes supprimés au Technicentre SNCF », *Sud-Ouest*, 18 novembre 2016 ; « Technicentre SNCF : 135 postes supprimés à Saintes, 30 postes à Périgueux », *Sud-Ouest*, 29 septembre 2017.
87. Voir « Des TGV qui pourraient commencer... au garage », *Les Échos*, 16 février 2017.
88. Pierre Bourdieu, *La Noblesse d'État. Grandes écoles et esprits de corps*, Paris, Minuit, 1989, p. 428 et suiv.
89. Frédéric Lordon, *Fonds de pension, piège à cons ? Mirages de la démocratie actionnariale*, Paris, Raisons d'agir, 2000, p. 43.
90. Matinale d'Europe 1, 7 mars 2018.
91. « Guillaume Pepy, « La SNCF est un morceau de France » », *forbes.fr*, 10 octobre 2017.
92. « Bons résultats de la SNCF, "Les Français aiment le train", dit Pepy », *Ouest-France*, 27 février 2018.
93. David Azéma, « L'impossible État actionnaire ? », *Note de l'Institut Montaigne*, janvier 2017 (citations p. 5 et 6).
94. Voir Arnaud Passalacqua, « La réforme ferroviaire française de 1997 : une histoire à rebondissements pour un scénario original », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2 (45), 2011, p. 92 ; « David Azéma ou le sens de l'État chez Perella Weinberg », *Les Échos*, 10 mai 2017.
95. « David Azéma, de la banque d'affaires de l'État à Bank of America », *Le Monde*, 14 juillet 2014 (d'où est extrait aussi le propos de Jean-Pierre Jouyet).
96. Voir Delphine Dulong, *Moderniser la politique. Aux origines de la V^e République*, Paris, L'Harmattan, 1997.
97. Alber Alex, « Changer les têtes plutôt que les mentalités ? La "modernisation" de la SNCF par l'ouverture de son marché du travail d'encadrement », *Sociétés contemporaines*, 97, 2015, p. 49-77.

98. Voir J. Finez, «Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011)», art. cit.; G. Ribeill, *Les Cheminots*, op. cit., p. 65-72.
99. Voir «Comment la SNCF a créé des centaines de filiales pour mieux préparer le démantèlement du transport ferroviaire», bastamag.fr, 5 juillet 2017.
100. «Fabien Flauw, DG de Sferis, “La créativité managériale, c’est savoir pousser ses équipes à oser vers un objectif collectif”», *Grandes Écoles et Universités magazine*, 64, septembre-octobre 2014, p. 58.
101. «Sferis, la petite dernière de la SNCF à la conquête du rail», *L’Usine nouvelle*, 22 mars 2014.
102. Jean-Marc Reibell (alors directeur général délégué d’Eurovia), «Sferis, nouvelle filiale de la SNCF, pour quoi faire?», lagazette.fr, 9 avril 2012.
103. Voir tracts Sud-rail Sferis, mars-avril 2017.
104. Voir A. Coldrey (Degest), *Éléments de débat...*, op. cit.
105. «SNCF: “un assistant personnel de mobilité” pour les voyageurs», *Le Point*, 25 septembre 2017 (je souligne).
106. Voir notamment Vincent de Gaulejac, *La Société malade de gestion*, Paris, Seuil, 2005; Danièle Linhart, *Travailler sans les autres?*, Paris, Seuil, 2009; François Dupuy, *Lost in management*, Paris, Seuil, 2011; Marie-Anne Dujarier, *Le Management désincarné. Enquête sur les nouveaux cadres du travail*, Paris, La Découverte, 2015.
107. Sources: SNCF open data; «Pour tout savoir sur le statut des cheminots avant la réforme», latribune.fr, 26/02/2018.
108. «Patrick Jeantet: “Nous allons accompagner les régions dans l’expérimentation de la concurrence”», *Les Échos*, 16 novembre 2016.
109. Voir M. Bernard, J.-F. Perreau, N. Spire (Apteis), *Expertise sur l’accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge*, op. cit., en particulier sur les difficultés du dirigeant de proximité (Dpx voie) à assurer la sécurité et la régularité des trains sans disposer de la totalité des moyens afférents, p. 159 et suiv.
110. Voir «SNCF: “On joue avec la marge de sécurité”», *Libération*, 23 juillet 2013.
111. Voir communiqué de presse SNCF Réseau, 24 juin 2015;

- «Train Nantes/Saint-Gilles. La colère monte contre la SNCF», *Ouest-France*, 20 mai 2017.
112. Martin Thibault, *Ouvriers malgré tout. Enquête sur les ateliers de maintenance des trains de la Régie autonome des transports parisiens*, Paris, Raisons d'agir, 2013.
113. Voir Julien Kubiak (Émergences), *Conditions de travail et sécurité ferroviaire. Questions sur la réforme ferroviaire en NDPC*, juillet 2015, et Julian Mischi, *Le Bourg et l'atelier. Sociologie du combat syndical*, Marseille, Agone, 2016.
114. Sabine Fortino, «Invisibilisation de la pénibilité au travail, mixité et rapports de genre. Conducteurs et agents commerciaux dans le secteur ferroviaire», *La Nouvelle Revue du travail* [en ligne], avril 2014.
115. Discours prononcé lors de l'inauguration de la ligne Paris-Rennes le 1^{er} juillet 2017.
116. Voir Luc Vodoz, «Fracture numérique, fracture sociale: aux frontières de l'intégration et de l'exclusion», *SociologieS* [en ligne], 27 décembre 2010; dans son rapport annuel, le défenseur des droits rappelait qu'une personne sur cinq déclare éprouver en 2017 des difficultés pour accomplir les démarches administratives courantes (*Enquête sur l'accès aux droits: les relations des usagers et usagers avec les services publics: le risque du non-recours*, vol. II, defenseurdesdroits.fr, 30 mars 2017).
117. Voir «Des passagers d'un TER au secours d'un conducteur victime d'un malaise», francetvinfo.fr, 1^{er} août 2016.
118. Y. Clot, *Le Travail à cœur*, *op. cit.*, p. 81-97.
119. Source: <http://www.surete-ferroviaire.sncf.com/offre-de-service/toutes-nos-prestations/>
120. «La filière transport-mouvement», *Prospectives. La revue de l'Institut des métiers de la SNCF*, 7, 2012, p. 2.
121. Cet arrêté a été depuis remplacé par celui du 27 juillet 2017, sans toutefois revenir sur la dichotomie TES/TSAE de 2015. Je dois beaucoup aux analyses pionnières de ce décret réalisées par Marie-Hélène Larue dans l'étude réalisée conjointement pour le compte du comité d'établissement SNCF Nord-Pas-de-Calais, *Le déploiement de l'offre low-cost à la SNCF: Ouigo et Ouibus*, 23 février 2016 (cabinet Emergences) et disponible en ligne.

122. Calculée en rapportant la valeur ajoutée aux effectifs. Voir A. Coldrey (Degest), *Éléments de débat...*, *op. cit.*, p. 28.
123. Voir Degest, *Analyse...* *op. cit.*, p. 101-102.
124. Voir « Suicides à la SNCF : le moral des cheminots déraile-t-il? », *La Voix du Nord*, 26 mai 2017 (AFP).
125. Voir « SNCF : direction et syndicats discutent des risques psychosociaux », *Le Figaro*, 1^{er} juin 2017 (AFP).
126. Cité in « Suicides : la SNCF sur la mauvaise voie », *Santé et Travail*, 100, octobre 2017, p. 16.
127. Voir le rapport d'information du sénateur Jacques Oudin, *La Politique commune des transports*, mai 2001.
128. Voir notamment Nicolas Neiertz, *La Coordination des transports en France. De 1918 à nos jours*, Paris, Imprimerie nationale-Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, p. 463-513.
129. Voir Nadia Hilal, « Les réactions syndicales à la libéralisation du rail entre 1991 et 1996 : une comparaison franco-allemande », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 36-37, 2007, p. 368-385.
130. Parlement européen, « Le transport routier : international et de cabotage », europarl.europa.eu.
131. Voir P. Dardot et C. Laval, *Ce cauchemar qui n'en finit pas*, *op. cit.*, p. 109 et suiv. ; Antoine Vauchez, *L'Union par le droit. L'invention d'un programme institutionnel pour l'Europe*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013.
132. Voir N. Neiertz, *La Coordination des transports en France...*, *op. cit.*, notamment p. 556-586.
133. Voir Stéphane Carré, « L'état du droit dans le transport routier de marchandises : une réglementation en trompe-l'œil », *Droit et Société*, 46, 2000, p. 597-614 (citation p. 611).
134. Maurice Bernadet et Jean-Paul Sinsou, « Analyse de l'évolution et de la répartition modale du trafic fret...et de la compétitivité modale », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 58, 2010, p. 56.
135. Voir Communiqué de la Commission du 14 avril 2014.
136. Voir Comité national routier, *Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe*, 16 novembre 2016, p. 2.
137. Alain Supiot, « Et si l'on refondait le droit du travail... », *Le Monde diplomatique*, octobre 2017.

138. Voir le rapport d'information du sénateur Éric Bocquet, *Le Droit en soute? Le dumping social dans les transports européens*, avril 2014, p. 22-23, et l'enquête de Sophie Le Gall, « Salariés à prix cassé: le grand scandale » diffusé sur France 2 le 22 mai 2016.
139. *Rapport de la Commission au Parlement et au Conseil sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne*, 2014, p. 30.
140. Communiqué, 16 juin 2016 (je souligne). La Commission engage des procédures contre la France à cette date.
141. Pour plus de détails, voir l'étude *Transport de marchandises, changeons d'ère!* coécrite par le CE Fret SNCF et le cabinet Émergences, 2016, p. 24-26.
142. Voir Cour des comptes, « L'écotaxe poids lourds: un échec stratégique, un abandon coûteux », *Rapport public annuel 2017*, février 2017, p. 199-230.
143. Voir Commission des comptes des transports de la Nation, *Les Comptes des transports en 2016* (séries longues E – Transports de marchandises), statistiques.developpement-durable.gouv.fr, juillet 2017.
144. Sources: Afra, communiqué du 22 avril 2015; Cour des comptes, référé du 3 juillet 2017, *La Situation du transport de marchandises par le groupe SNCF Mobilités*.
145. Marnix Dressen et Valérie Cohen, « Pénibilité et violence morale chez les conducteurs de trains. Opérateurs privés et opérateur public », in Marnix Dressen et Jean-Pierre Durand (sous la dir. de), *La Violence au travail*, Toulouse, Octares, 2011.
146. Un site internet avait été créé en 2013 pour recueillir les témoignages de voyageurs lésés (<https://train-thello-paris-venise.jimdo.com/>). Ce site abondamment alimenté cesse pratiquement son activité fin 2015.
147. Voir « Le personnel de bord des trains Thello en grève », *Le Parisien*, 20 juillet 2015.
148. Serge Halimi, « L'offensive générale », *Le Monde diplomatique*, mars 2018.
149. Voir Sonia Goujon, « Les réformes récentes du secteur ferroviaire en Allemagne », *Note de synthèse du SES*, 151, janvier-février 2004; et la présentation très avantageuse faite par le Centre d'analyse stratégique, *Note de veille n° 95*, avril 2008.

150. Voir Sylvain Séguret et Julien Lévêque, « Les contributions publiques au financement des systèmes ferroviaires en France et en Allemagne », *Transports*, 2007, p. 223-231.
151. Michel Foucault, *Surveiller et Punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 261.
152. Françoise Dreyfus, « La révision générale des politiques publiques, une conception néolibérale du rôle de l'État? », *Revue française d'administration publique*, 136, avril 2010, p. 860. Voir aussi P. Bezès, *Réinventer l'État...*, *op. cit.*
153. Voir J. Chevallier, « Les nouvelles frontières du service public », art. cit., p. 19.
154. Pour une comparaison France-Angleterre des effets des politiques d'austérité sur les finances des collectivités, voir Paul Parent, « La "contribution des collectivités locales au redressement des finances publiques" : quels enjeux pour les finances locales? », *Observatoire de la société britannique*, 19, 2017, p. 179-195.
155. Voir « Des bus pour remplacer des trains sur la liaison Hirson-Charleville à partir du 11 décembre », *La Voix du Nord*, 26 octobre 2017.
156. Voir « Dix opérateurs se disent intéressés après l'ouverture à la concurrence des TER en Paca », *Nice-matin*, 22 mars 2018.
157. Décision n° 05-D-38 du 5 juillet 2005.
158. Interview de Frédéric Cuvillier, *Les Échos*, 3 octobre 2012.
159. « Sans modèle économique du TGV, l'ouverture à la concurrence ne fonctionnera pas (Pepy) », *latribune.fr*, 30 juin 2017.
160. Laurent Quessette, « Le service public ferroviaire, passager clandestin du chemin de fer », actes du colloque *Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation. Entre spécificités nationales et dynamiques transnationales*, Journées d'études Ferinter/International Railway Studies, 12-13 décembre 2013, université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.
161. Voir Autorité de la concurrence, *Avis n° 14-A-13 sur le secteur des autoroutes après la privatisation des sociétés concessionnaires*, 17 septembre 2014.
162. Voir « Rail manager bounty does not reflect passenger misery », *The Telegraph*, 1^{er} janvier 2018; « Outcry over rail prices as Chris Grayling takes flight », *The Times*, 3 janvier 2018.

163. « Why German trains don't run on time », global.handelsblatt.com, 7 juin 2016.
164. Julian Mischi et Valérie Solano, « Accélération de la privatisation du rail en Europe », *Le Monde diplomatique*, juin 2016.
165. Cité in Léo Charles et Sabina Issehnane, « SNCF : derrière le statut, des enjeux économiques, sociaux et environnementaux », art. cit., p. 19.
166. Voir Association des Régions de France, *Manifeste des Régions sur le transport des voyageurs*, lalettredusecteurpublic.fr, 2011, p. 15-16.
167. Voir Christian Desmaris, « Une réforme du transport ferroviaire de voyageurs en Suisse : davantage de performances sans concurrence? », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 65, 2014, p. 91.
168. *Les Rencontres de l'Association française du rail*, 12, mai 2016, p. 8.
169. Voir J. Mischi et V. Solano, « Accélération de la privatisation du rail en Europe », art. cit.
170. Henri Verneuil, MGM, 1963.
171. Cité par Louis-Jean-Nicolas Monmerqué, *Les Carrosses à cinq sols ou les omnibus du dix-septième siècle*, Paris, Imprimerie de Firmin Didot, 1828, p. 30.
172. Voir Laurent Quessette, « Ceux qui m'aiment prendront le Ouigo : l'usager du train confronté au low cost », *Transports*, 497, mai-juin 2016.
173. Cité in « Il y a 60 ans, terminus pour les wagons de 3^e classe », *Le Figaro*, 3 juin 2016.
174. Le thème du retour de la 3^e classe a fait l'objet des analyses pionnières de Laurent Quessette (« La SNCF réinvente la 3^e classe », *Libération*, 26 mars 2015, ainsi que « Ceux qui m'aiment prendront le Ouigo... », art. cit.). Ce chapitre s'appuie en partie sur l'étude réalisée avec M.-H. Larue, *Le Déploiement de l'offre low-cost à la SNCF*, op. cit.
175. Peint en 1864 et exposé au musée des Beaux-Arts d'Ottawa (Canada).
176. Voir Emmanuel Combe, *Le Low Cost*, Paris, La Découverte, 2011.
177. « Les secrets de Dacia, la pépite de Renault », *Le Figaro*, 7 décembre 2010.

178. Pascal Perri, *Toujours moins cher. Low cost, discount & Cie*, Paris, Karthala, 2006. Pascal Perri a participé aux travaux du rapport Beigbeder et officie souvent au talk *Les Grandes Gueules* de RMC.
179. Frédéric Lordon, *Capitalisme, désir et servitude*, Paris, La Fabrique, 2010, p. 50.
180. *Le Low cost: un levier pour le pouvoir d'achat*, Paris, La Documentation française, 2007, p. 1, p. 89 et suiv.
181. Voir « L'aérien, une affaire de siège », *Les Échos*, 28 février 2014.
182. Voir « Voyager debout, la nouvelle idée de Ryanair », *Le Figaro*, 7 juillet 2009.
183. Cour des comptes, référé du 19 juin 2017 *Sur la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé et la compagnie Ryanair*.
184. E. Combe, *Le Low Cost*, op. cit.
185. Voir Sofia Lichani, *Bienvenue à bord!*, Paris, Les Arènes, 2015 ; « Ryanair : "Pendant le vol, on dort dans le cockpit" », *Libération*, 22 octobre 2017 ; « Des pilotes de Ryanair obligés de créer leur propre entreprise défiscalisée en Irlande pour pouvoir travailler », *bastamag.net*, 6 octobre 2015.
186. Voir « Ryanair va annuler des vols jusqu'à mars 2018 », *Le Figaro*, 27 septembre 2017 ; « EasyJet: des pilotes dénoncent des cadences infernales "au mépris de la sécurité" » *Le Figaro*, 14 août 2017.
187. « La SNCF lance son TGV anti-crise », *mobilicites.com*, 19 février 2013 (propos extraits de la vidéo mise en ligne dans l'article).
188. Sigmund Freud, *Psychopathologie de la vie quotidienne*, Paris, Payot, 2004 [1901].
189. Voir Marie-Anne Dujarier, *Le Travail du consommateur. De McDo à eBay, comment nous coproduisons ce que nous achetons*, Paris, La Découverte, 2014 ; Guillaume Tiffon, *La Mise au travail des clients*, Paris, Economica, 2013.
190. « Les prix de la SNCF pour la période de Noël révoltent les usagers », *huffingtonpost.fr*, 12 octobre 2017.
191. Marnix Dressen, « De la segmentation tarifaire au bas coût dans le ferroviaire français », *La Nouvelle Revue du travail*, 12, 2018 [en ligne].
192. On relève cette mention : « L'autocar moderne, longtemps ignoré, peut aussi constituer une réponse performante aux besoins de

- mobilité collective *de proximité* lorsqu'il s'agit de desservir des territoires ruraux ou péri-urbains diffus» (Mobilité 21, *Pour un schéma national de mobilité durable*, juin 2013, p. 7, je souligne).
193. Voir « L'histoire très mouvementée de l'élaboration de la loi Macron », latribune.fr, 24 juin 2015.
 194. Cité in « Macron : avec la relance des autocars, "les pauvres voyageront facilement" », *Le Figaro*, 15 octobre 2014.
 195. Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, *Ouverture de l'offre de transport par autocar*, janvier 2015, p. 2.
 196. Voir « L'éloge des voyages en autocar par François Hollande », lelabeuropel.fr, 5 janvier 2015.
 197. Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, *Rapport annuel. Marché du transport par autocar et gares routières pour l'exercice août 2015-juin 2016*, arafer.fr, 2016.
 198. « Quand des élus lient la libéralisation de l'autocar à celle du train », mobilicites.com, 10 décembre 2014.
 199. Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, *Ouverture de l'offre... op. cit.*, p. 6.
 200. Voir « Cars Macron : Ouibus optimiste malgré ses lourdes pertes », *Les Échos*, 1^{er} septembre 2017.
 201. Voir le livre aux accents darwiniens d'Éric Dosquet *et al.*, *L'Innovation agile. Guide de survie dans un monde de disruption*, Saint-Herblain, ENI, 2017.
 202. Cité in « Autocars Macron : Flixbus sera rentable en 2018 », latribune.fr, 20 janvier 2017.
 203. Autorité de la concurrence, *Quel avenir pour le transport par autocar longue distance en France*, novembre 2013, p. 16-17.
 204. Cité in « Cars Macron : la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus », rue89lyon.fr, 2 mai 2017.
 205. Cité in « Transdev vise la rentabilité pour mi-2018 », *Les Échos*, 7 juin 2017.
 206. Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité, *Ouverture de l'offre... op. cit.*, p. 4.
 207. « Les Cars Macron n'auraient permis de créer que 800 emplois », *Ville, rail et transports*, 12 janvier 2018.
 208. Cité in « Emmanuel Macron évoque "les gens qui ne sont rien" et suscite les critiques », *Le Figaro*, 2 juillet 2017.

209. Voir Michel Foucault, *Naissance de la biopolitique*, Paris, Gallimard et Seuil, 2002 ; également, Pierre Dardot et Christian Laval, *La Nouvelle Raison du monde*, *op. cit.*
210. « La création *lo-cost* : la réussite anti-crise ! », *Les Échos entrepreneurs*, 26 février 2009.
211. Commission des comptes des transports de la Nation, *Les Comptes des transports en 2016*, statistiques.developpement-durable.gouv.fr, juillet 2017, p. 96-102. Ces quelques pages n'ont d'autre but que de présenter les grandes problématiques environnementales liées au transport et les principales réponses politiques qui ont été apportées ces dernières années. Pour une approche fine et globale du problème, voir notamment Christophe Bonneuil, Jean-Baptiste Fressoz, *L'Événement Anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, Paris, Seuil, 2013 ; Andreas Malm, *L'Anthropocène contre l'histoire : le réchauffement climatique à l'ère du capital*, Paris, La Fabrique, 2017.
212. Voir « Érosion de la part du diesel dans les échanges de véhicules particuliers », *Le Chiffre du commerce extérieur. Études et éclairages*, 63, janvier 2016.
213. Voir « Gaz polluants : l'Europe impose des normes minimales aux constructeurs automobiles », *Le Monde*, 28 octobre 2015. Plusieurs villes, dont Paris, ont attaqué la Commission européenne devant la Cour de justice pour cet accord.
214. Voir OMS, « L'OMS publie les estimations de l'exposition à la pollution de l'air et les effets sur la santé », who.int, 24 septembre 2016.
215. CAFE, *Cost-Benefit Analysis: Baseline analysis 2000 to 2020*, 5 avril 2005.
216. *Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives*, santepubliquefrance.fr, 21 juin 2016.
217. Voir l'appel traduit et publié par *Le Monde* du 13 novembre 2017, « Le cri d'alarme de quinze mille scientifiques sur l'état de la planète ».
218. « Climat : la terre vient de vivre ses trois années les plus chaudes », *Les Échos*, 18 janvier 2018.
219. Voir Jean Tournadre, « Anthropogenic pressure on the open ocean : The growth of ship traffic revealed by altimeter data analysis », *Geophysical Research Letters*, 41, 2014,

- p. 7924-7932. Pour une présentation didactique de cet article, voir « Le trafic maritime a explosé partout dans le monde en une décennie », *notre-planete.info*, 7 janvier 2015 (<https://bit.ly/2GZTAeo>).
220. Voir Pierre Blanchard *et al.*, « Structure du commerce intra-firme, intégration des marchés et harmonisation fiscale », *Revue économique*, 61, mai 2010, p. 896.
221. Global Carbon Project, *Global Carbon Budget 2017*, 13 novembre 2017.
222. On lira à cet égard le travail très fouillé de Robert Joumard (Attac), *Traités de libre-échange : citoyens bafoués, multinationales souveraines*, 15 août 2016 [en ligne].
223. « #MakeOurPlanetGreatAgain : le coup de maître d'Emmanuel Macron », *lepoint.fr*, 02/06/2017.
224. « Une réussite, la COP21 ? Mais oui, plutôt ! », *L'Obs*, 13/12/2015 ; « COP21 : un succès pour Fabius et Hollande », *Journal du Dimanche*, 12/15/2015.
225. Jean-Baptiste Comby, *La Question climatique. Genèse et dépolitisation d'un problème public*, Paris, Raisons d'agir, 2015, p. 208.
226. Voir Michel Braibant, « Évolution des transports en France depuis 1970 », *OEST*, février 1989, p. 1 ; CGEDD, *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs*, mai 2016, p. 10 ; *Comptes des transports en 2016*, p. 130.
227. Voir Frédéric Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014.
228. Source : Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Pour Paris, Pierre-Émile Bidoux *et al.*, « Déplacements domicile-travail : à Paris, le vélo est dépassé par le métro », *Insee-Flash Île-de-France*, 16, janvier 2017 (données 2015).
229. Lucie Duchesne, Sylvia Medina (SPF), *Études d'interventions sur la qualité de l'air : quels effets sur la santé ? Revue de la littérature (1987-2015)*, Saint-Maurice, 2016.
230. Voir « Le yaourt aux fraises est gourmand en pétrole », *Libération*, 15 mars 2006.
231. Voir « L'air du métro dix fois plus pollué qu'à l'extérieur », *Le Parisien*, 17 septembre 2017 ; « Pollution : l'air irrespirable des travailleurs du métro », *Le Monde*, 13 septembre 2017.

232. Voir Michael Cohen, James March, Johan Olsen, « A garbage can model of organizational choice », *Administrative Science Quarterly*, 1972, 17(1), p. 1-25.
233. Voir Jean Kalmbacher, « La convention du 31 août 1937. Élaboration et première période d'application », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 4, 1996, p. 91.
234. Raoul Dautry, *Métier d'homme*, préface de Paul Valéry, Paris, Plon, 1937, p. 252-253, cité par J. Kubiak, *Conditions de travail et sécurité ferroviaire, op. cit.*, p. 11.
235. Voir Office fédéral de la statistique, « Le transport de marchandises en Suisse en 2016 », *Actualités OFS*, novembre 2017.
236. « Nationalisation returns to centre of political debate », *Financial Times*, 17 mai 2017.
237. Robert Castel, *Les Métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995. Voir, dans le même sens, l'article de Jean Finez et Laurent Quessette, « Penser les chemins de fer comme bien commun », *Analyse, Opinion, Critique* [en ligne], 7 mai 2018.

TABLE DES MATIÈRES

7 Introduction

17 Le système ferroviaire et le nœud coulant de la dette
Politique de la dette: au régime des expédients comptables, 24.
– Dette du politique: le coût du capital, 29. – Un réseau classique en mauvais état, 33. – Jeux de dupes sur le maintien des lignes peu fréquentées, 36. – Le démantèlement à bas bruit des trains d'équilibre du territoire, 40. – Le virage du *new public management*, 45. – D'une entreprise publique à la multinationale de la «mobilité», 49. – Désorganiser le collectif par la transformation des métiers, 53.

61 La concurrence pour horizon

Le fret routier ou le dumping social au cœur de l'Union, 66.
– Premières ouvertures dans le ferroviaire et remises en cause des acquis sociaux, 69. – Aux sources du «modèle allemand», 72. – Discipliner la puissance publique aux logiques du marché, 75. – Les transformations du service public, 80. – Mirage de la concurrence, réalité de l'investissement public, 83.

87 Le retour de la troisième classe

Le tournant du *low cost*, 93. – La dégradation simultanée de la qualité de service et des conditions de travail, 94. – Ouigo, un calque des recettes éprouvées du *low cost*, 96. – Les «cars Macron»: la concurrence au chevet «des plus modestes, des plus précaires, des plus fragiles», 101. – La brutalité du «disruptif», 105.

109 «Make Our Planet Great Again»... mais pas trop. Quelques remarques sur l'enjeu environnemental des transports

Les maux de l'air, 111. – Des mots en l'air, 114.

121 Conclusion

127 Notes

- Pierre Bourdieu, *Sur la télévision*, suivi de *L'Emprise du journalisme*, 1996
- Serge Halimi, *Les Nouveaux Chiens de garde* (1997), nouvelle édition actualisée et augmentée, 2005
- Areser (Association de réflexion sur les enseignements supérieurs et la recherche), *Diagnostics et remèdes urgents pour une université en péril*, 1997
- Julien Duval, Christophe Gaubert, Frédéric Lebaron, Dominique Marchetti, Fabienne Pavis, *Le « Décembre » des intellectuels français*, 1998
- Pierre Bourdieu, *Contre-feux. Propos pour servir à la résistance contre l'invasion néolibérale*, 1998
- Keith Dixon, *Les Évangélistes du marché* (1998), nouvelle édition actualisée et augmentée, 2008
- Jacques Bouveresse, *Prodiges et vertiges de l'analogie*, 1999
- Loïc Wacquant, *Les Prisons de la misère*, 1999
- Keith Dixon, *Un digne héritier*, 2000
- Frédéric Lordon, *Fonds de pension, piège à cons ? Mirage de la démocratie actionnariale*, 2000
- Laurent Cordonnier, *Pas de pitié pour les gueux. Sur les théories économiques du chômage*, 2000
- Pierre Bourdieu, *Contre-feux 2. Pour un mouvement social européen*, 2001
- Rick Fantasia et Kim Voss, *Des syndicats domestiqués. Répression patronale et résistance syndicale aux États-Unis*, 2003
- Frédéric Lordon, *Et la vertu sauvera le monde... Après la débâcle financière, le salut par l'« éthique » ?*, 2003
- Christian de Montlibert, *Savoir à vendre. L'enseignement supérieur et la recherche en danger*, 2004

- Pierre Tévanian, *Le Voile médiatique. Un faux débat: «l'affaire du foulard islamique»*, 2005
- Pierre Rimbart, *Libération de Sartre à Rothschild*, 2005
- Éric Hazan, *LQR. La Propagande du quotidien*, 2006
- Bernard Convert, *Les Impasses de la démocratisation scolaire*, 2006
- Tariq Ali, *Quelque chose de pourri au Royaume-Uni. Libéralisme et terrorisme*, 2006
- Marie Bénilde, *On achète bien les cerveaux. La publicité et les médias*, 2007
- Julien Duval, *Le Mythe du «trou de la Sécu»*, 2007
- Raoul-Marc Jennar et Laurence Kalafatidès, *L'AGCS. Quand les états abdiquent face aux multinationales*, 2007
- Hervé Do Alto et Pablo Stefanoni, *Nous serons des millions. Evo Morales et la gauche au pouvoir en Bolivie*, 2008
- Alexis Spire, *Accueillir ou reconduire. Enquête sur les guichets de l'immigration*, 2008
- Frédéric Lordon, *Jusqu'à quand? Pour en finir avec les crises financières*, 2008
- Walter Benn Michaels, *La Diversité contre l'égalité*, 2009
- François Denord et Antoine Schwartz, *L'Europe sociale n'aura pas lieu*, 2009
- Yves Gingras, *Propos sur les sciences*, 2010
- Laurent Cordonnier, *L'Économie des Toambapiks. Une fable qui n'a rien d'une fiction*, 2010
- Noam Chomsky, *Réflexions sur l'université, suivies d'un entretien inédit*, 2010
- François-Xavier Devetter et Sandrine Rousseau, *Du balai. Essai sur le ménage à domicile et le retour de la domesticité*, 2011
- P.É.C.R.E.S. *Recherche précarisée, recherche atomisée. Production et transmission des savoirs à l'heure de la précarisation*, 2011

- François Chesnais, *Les Dettes illégitimes. Quand les banques font main basse sur les politiques publiques*, 2011
- Rémi Lefebvre, *Les Primaires socialistes. La fin du parti militant*, 2011
- Franck Poupeau, *Les Méaventures de la critique*, 2012
- Alexis Spire, *Faibles et puissants face à l'impôt*, 2012
- Ben Fine et Alfredo Saad-Filho, *Ca-pi-tal! Introduction à l'économie politique de Marx*, 2012
- Michael Hardt et Antonio Negri, *Déclaration. Ceci n'est pas un manifeste*, 2013
- Yves Gingras, *Les Dérives de l'évaluation de la recherche. Du bon usage de la bibliométrie*, 2014
- Collectif Acides, *Arrêtons les frais! Pour un enseignement supérieur gratuit et émancipateur*, 2015
- Gaëtan Flocco, *Des dominants très dominés. Pourquoi les cadres acceptent leur servitude*, 2015
- Patrick Champagne, *La Double Dépendance. Sur le journalisme*, 2016
- Bruno Tinel, *Dettes publiques: sortir du catastrophisme*, 2016
- François Denord et Paul Lagneau-Ymonet, *Le Concert des puissants*, 2016
- Étienne Ollion, *Métier: député. Enquête sur la professionnalisation de la politique en France*, 2017
- Dominique Lorrain, *L'urbanisme 1.0. Enquête sur une commune du Grand Paris*, 2018
- Bruno Amable et Stefano Palombarini, *L'Illusion du bloc bourgeois. Alliances sociales et avenir du modèle français*, 2018

Les manuscrits non publiés ne sont pas renvoyés.

ÉDITION EN SOUTIEN AU SERVICE PUBLIC

Achévé d'imprimer sur rotative
par l'imprimerie Soregraph à Nanterre
en septembre 2018

Diffusion: Interforum
Dépôt légal: 3^e trimestre 2018
N° d'impression

