

# Au-delà des mythes ferroviaires

## Le rail, ce bien commun

Les universitaires Jean Finez et Laurent Quessette proposent un « nouveau récit ferroviaire », pour revisiter les sujets de la dette et de l'inefficacité à l'aune de son utilité économique, sociale et environnementale

Par JEAN FINEZ  
et LAURENT QUESSETTE

Contrairement à ce que l'on lit parfois dans la presse, la dette ferroviaire n'a pas toujours existé. Jusqu'au début des années 1970, avant le tournant commercial de la SNCF, l'équilibre des comptes de l'entreprise était assuré par une dotation annuelle votée par le Parlement au nom des services publics rendus à la nation et à ses citoyens. Durant les décennies d'après-guerre, les investissements publics étaient conséquents, justifiés par l'utilité économique et sociale des chemins de fer. Mais, soucieux de réduire les dépenses publiques, le gouvernement Chaban-Delmas et les suivants ont incité la SNCF à se comporter « comme une vraie entreprise ». Les recettes annuelles étant inférieures aux dépenses, les déficits se sont accumulés et ont généré une dette de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Les orientations stratégiques de la SNCF ne sont évidemment pas dénuées de défauts, mais se focaliser sur la gestion interne de l'entreprise contribue à gommer la responsabilité de la puis-

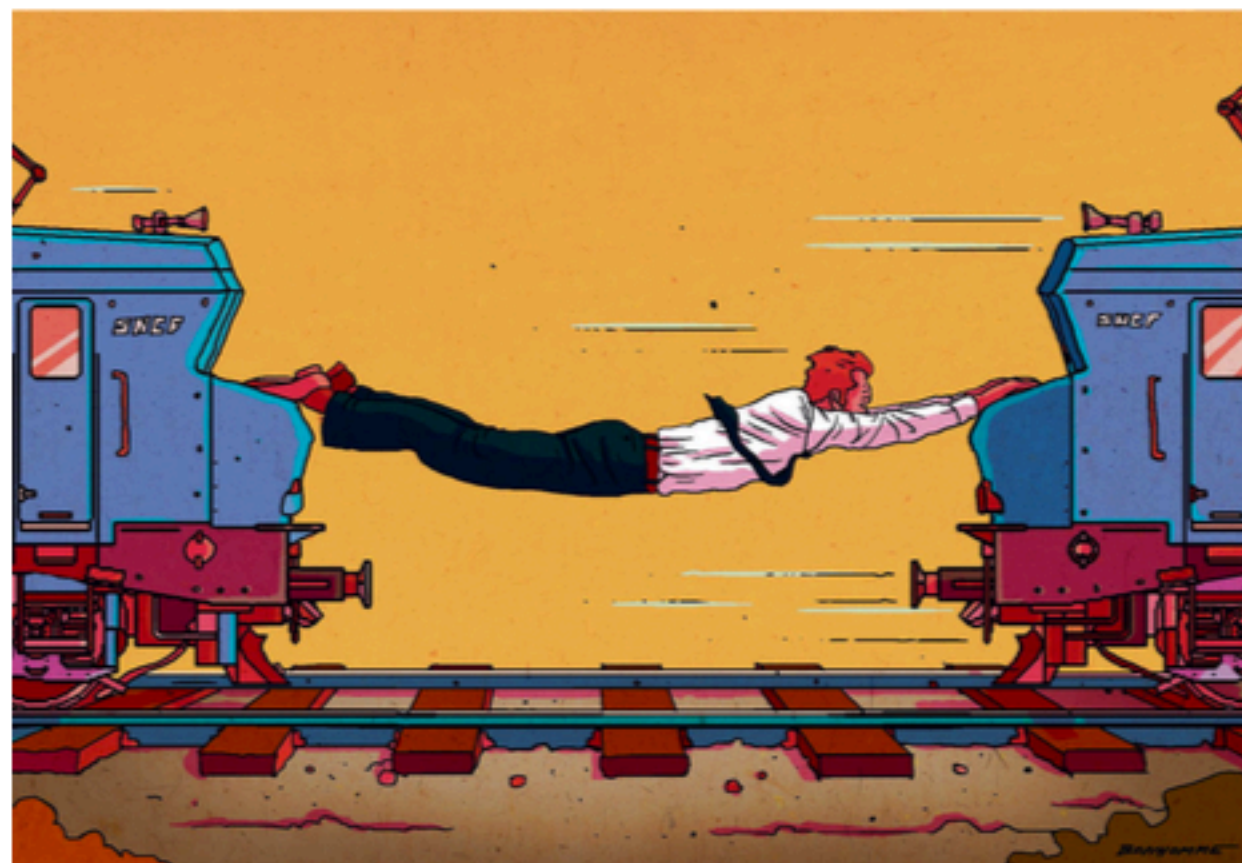
sance publique dans les dérives des dernières décennies. Plutôt que de contraindre la SNCF à faire des emprunts ou à se lancer dans des partenariats public-privé (PPP), l'État aurait pu choisir d'assumer le développement des lignes à grande vitesse par des investissements sur budgets publics. Telle n'a pas été la stratégie des gouvernements successifs qui, pour respecter les critères de Maastricht, ont préféré déléguer le financement du secteur à la SNCF (et précédemment à Réseau ferré de France).

Un tel choix a des conséquences : une étude du cabinet de conseil Degest estime que sur 100 euros d'emprunt sur les marchés financiers, seuls 41 euros servent à financer le réseau ferré, 59 euros disparaissant dans l'intermédiation financière ! Quant au projet de transformation de la SNCF en société anonyme, il augmenterait notablement le niveau des taux d'emprunt.

### UN NOUVEAU MODÈLE

Le rapport Spinetta, lancé pour réformer la vieille SNCF, masque difficilement l'absence de questionnement profond sur le financement du rail français. Considérer l'endettement de la SNCF comme un fardeau relève a priori du bon sens. Mais ne faut-il pas justement se méfier de ce bon sens et considérer la dette ferroviaire comme un artefact historique que le temps contribue à naturaliser ? On sait que les institutions les plus fortes reposent le plus souvent sur des mythes, sur des croyances collectives qui font que, comme le soulignait Pierre Legendre dans *Jour du pouvoir* (Les Éditions de Minuit, 1976), « on n'aborde pas l'univers institutionnel avec des idées, mais avec des fantasmes ». Il conviendrait dès lors de s'attacher à construire une nouvelle histoire des chemins de fer, un nouveau mythe du rail, examinant à nouveaux frais la dette de la SNCF.

Il est un fondement oublié de notre modèle républicain qui est le solidarisme de la troisième République théorisé par Léon Bourgeois. Dans *Solidarité* (1896), ce dernier évoque la dette sociale, « dette à chaque tour de roue de la voiture ou du wagon » qui relie les citoyens par-delà les époques et les rend reconnaissants des investissements passés... Cette belle image ne pourrait-elle pas être le fondement d'un nouveau récit ferroviaire plongeant ses racines dans le modèle républicain ?



Ce nouveau modèle regarderait l'avenir en donnant chair à la liberté de se déplacer, à l'égalité territoriale et à la fraternité sociale. Contrairement au modèle ancien, axé sur la matrice de l'État, il pourrait se recentrer sur les usagers du réseau et les salariés du secteur. Le rail est à nous ! Tel serait l'adage de ce nouveau modèle faisant des chemins de fer un bien commun, de ce mythe donnant une consistance nationale à l'ensemble des mobilisations locales (lutte des usagers contre la fermeture programmée de la liaison ferroviaire entre Le Tréport et Abbeville, collectif du RER E pour obtenir des transports du quotidien qui le soient vraiment...) et à l'activation d'événements démocratiques (consultations obligatoires des comités de lignes et d'usagers, décisions par référendum régional ou national). L'ambition serait donc d'ouvrir le champ des possibles et de créer des « surrections » – pour reprendre l'expression d'Hannah Arendt – permettant de décentraliser et d'horizontaliser les décisions.

Penser les chemins de fer comme bien commun inviterait aussi à réfléchir, collectivement, à de nouvelles mesures comptables susceptibles d'éclairer sous un autre jour la performance du secteur ferroviaire. Assurément, le

train est une chose économique : la SNCF a des dépenses et des recettes. Mais c'est également une activité au service de politiques sociales et environnementales aux effets économiques notables.

Et quid du coût politique ? Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, on construisait des lignes pour consolider politiquement le pays. Près de deux siècles plus tard, le débat tourne plutôt autour de la fermeture des petites lignes, ces mêmes lignes qui visaient à donner de la consistance à l'idée de nation. Il y a fort à parier que si le gouvernement s'engageait dans une telle politique de relégation spatiale et sociale, celle-ci aurait des conséquences électorales dévastatrices. C'est peut-être justement de considérer la SNCF uniquement comme un objet économique – et non comme un « phénomène social total », dirait l'anthropologue Marcel Mauss (1872-1950) – qui fait dérailler le train.

Un spectre hante aujourd'hui les débats sur la réforme du rail français. Ce spectre, qui a déjà conquis une partie de l'Europe, c'est celui de la régulation marchande du secteur. Face à une lecture libérale dominante, la figure du chemin de fer comme bien commun peine pour l'instant à trouver une place et une légitimité. Mais qui peut dire,

aujourd'hui, quels sont les effets positifs ou négatifs de l'ouverture à la concurrence du fret ou du transport international de voyageurs, ou demain des transports nationaux ? Que nous disent les Britanniques et les Suédois de la remise en cause des monopoles nationaux ? Et surtout, peut-on mettre en correspondance des histoires ferroviaires aux trajectoires si différentes ? Autant de questions qui mériteraient assurément débat public avant prise de décision aussi engageante pour notre société. ■

A lire aussi sur [Lemonde.fr](http://Lemonde.fr) :

« L'Europe ne demande nullement la privatisation de la SNCF », par Nicolas Delmas.

Jean Finez est sociologue, maître de conférences à l'université Grenoble-Alpes et membre de l'association de recherche sur les chemins de fer Ferinter. Laurent Quessette est docteur en droit, chargé d'enseignement au Mans-Université et membre de l'association de recherche sur les chemins de fer Ferinter.

LE RAPPORT SPINETTA  
MASQUE DIFFICILEMENT  
L'ABSENCE  
DE QUESTIONNEMENT  
PROFOND SUR  
LE FINANCEMENT  
DU CHEMIN DE FER