

Quand l'État abandonne les transports aux appétits du privé

Depuis au moins trente ans, insidieusement dans un premier temps puis de plus en plus ouvertement, les gouvernements successifs se sont appliqués à déréglementer méthodiquement le service public des transports pour mieux le livrer ensuite aux intérêts privés. Aujourd'hui, l'État finit de se désengager. À grande vitesse.



Quand l'État abandonne les transports

Aérien, maritime, terrestre, qu'il soit ferroviaire ou routier, pour les marchandises, pour les voyageurs... Depuis trois décennies, aucun pan du transport public n'est épargné par l'ouverture à la concurrence. Il est même arrivé que la France anticipe les consignes de Bruxelles, comme dans le cas du transport routier de marchandises : dès 1986 le gouvernement français supprime par décret le contingentement jusque-là fixé par l'État pour protéger le transport ferroviaire d'une concurrence excessive du trafic routier longue distance. Dans le même temps, il libéralise les tarifs et simplifie les conditions

d'accès à la profession. Au début des années 1990, les directives européennes vont renforcer et compléter cet arsenal. Alors que la part du transport routier dans le transport de marchandises ne dépassait pas 45% en 1978, elle avait grimpé à 81,2% en 2010 pour atteindre 88% en 2016 (hors oléoducs). Petite parenthèse : c'est aussi au début des années 1990, très exactement en 1992, qu'en maîtres du double langage, 196 chefs d'État réunis à Rio, dont tous ceux de la Communauté européenne, s'engagent à se réunir chaque année pour analyser comment lutter au mieux contre le réchauffement climatique... Réchauffement dû pour beaucoup aux

émissions de dioxyde de carbone, notamment rejeté par les camions...

DÉMONTAGE AVANT LARGAGE

Plusieurs outils ont été utilisés pour déréglementer les transports publics et les préparer à l'ouverture à la concurrence : l'éclatement du monopole public du transport ferroviaire en plusieurs entités, l'austérité budgétaire, la mise en concurrence des différents modes de transport au détriment d'une complémentarité pensée nationalement, la filialisation et la sous-traitance, l'apparition de nouvelles formes de « mobilités », comme les cars Macron et le

Quand les mobilités remplacent les transports

Depuis le début de ce 21^e siècle, le terme « mobilités » supplante de plus en plus celui de « transports ». Un projet de « loi d'orientation des mobilités » a ainsi été présenté en novembre 2018 par le ministre de l'Écologie, François de Rugy, et la ministre des Transports, Élisabeth Borne. Que recouvre ce glissement sémantique ?

« **L**e covoiturage c'est le moyen de transport des zones peu denses », déclarait récemment la ministre des Transports Élisabeth Borne sur BFM. Au même moment, d'autres médias se faisaient l'écho de menaces de fermeture de 56 gares et 120 lignes de train dans les zones rurales. La SNCF s'en défend : les

lignes seraient seulement « suspendues ». Mais la ministre a bien chargé le préfet François Philizot d'établir, en lien avec les Autorités organisatrices du transport (AOT), à savoir les régions, un état des lieux des petites lignes afin d'examiner « les besoins eu égard aux enjeux de desserte, de contraintes techniques et de financement ». Les propositions qui en découleront sont attendues d'ici à la fin avril. Elles nourriront le rapport qui sera remis au Parlement avant la fin juin sur l'état des petites lignes. Cela, conformément à ce que prévoit la dernière réforme ferroviaire de 2018, réforme largement inspirée par le rapport Spinetta, qui déjà chiffrait lui à deux cents les lignes « peu fréquentées et héritées d'un temps révolu », et donc bonnes à fermer.

Ce « temps révolu » serait celui où le service public garantissait d'avoir accès dans l'ensemble du pays à des transports collectifs à l'heure, avec les mêmes temps de trajet et tarifs pour tous. Dans le nouveau monde des mobilités, terme qui supplante de plus en plus celui de transports dans la bouche et les écrits des élites dirigeantes,

l'individu, plus consommateur qu'usager, doit se débrouiller pour trouver les meilleurs prix via Internet et de multiples applications (quand il y a accès) et espérer que la voiture co-utilisée ou l'autocar ne soient pas ralentis par les embouteillages.

DES TROTTINETTES AUX NAVIRES

Sémantiquement, « au début du 18^e siècle, elle [la mobilité, NDLR] était synonyme d'inconstance, d'instabilité. Et il n'est pas impossible que son emploi flatteur d'aujourd'hui masque une sorte de retour à sa signification d'autrefois », commente Laurent Kestel, docteur en sciences politiques et auteur. Le projet de loi sur l'orientation des mobilités, présenté en novembre 2018, remplace donc le « droit au transport » par le « droit à la mobilité », et le « système des transports » par « l'organisation

Transports aux appétits du privé

covoiturage... Des dizaines de milliers d'emplois ont été supprimés (70 000 à la SNCF entre 1988 et 2018, et plus récemment 10 000 dans le transport aérien entre 2011 et 2016). Enfin, la remise en cause des statuts et droits collectifs des agents est le dernier verrou à faire sauter pour se livrer sans plus aucun frein à la course à la rentabilité.

L'expérience du secteur ferroviaire est particulièrement édifiante. En 1991, une directive européenne impose de séparer la gestion de l'infrastructure (qui comprend l'entretien des voies par exemple) de celle de l'exploitation du réseau (la circulation des trains, les gares, les guichets de vente...). Menée à

son terme cette logique a abouti au découpage actuel et au changement de nature de l'ancienne Société nationale des chemins de fer (SNCF). L'entreprise est devenue le groupe SNCF avec ses 900 filiales, dont certaines font du transport urbain. La déstructuration de l'entreprise en plusieurs entités est entamée en 1997 et poursuivie avec la réforme de 2014. Le groupe se compose aujourd'hui de trois Épic (SNCF Réseau pour la gestion de l'infrastructure, SNCF Mobilité

pour la gestion du transport des voyageurs et l'Épic de tête, censé chapeauter le tout) que le nouveau pacte ferroviaire de 2018 a transformés en sociétés anonymes soumises par définition au code du commerce. Cela permet aussi que la dette de la SNCF ne vienne plus gonfler la dette publique. Sur le plan social, plutôt que d'étendre le statut des cheminots et la réglementation du travail de la SNCF à toutes les entreprises, la réforme

Suite en page 14

LE LOW COST OU LA CONSÉCRATION DES INÉGALITÉS SOCIALES

L'ère des « mobilités » est aussi celle du boom du *low cost*, à savoir des entreprises proposant des prix bon marché, et ce, grâce à la faiblesse des salaires qu'elles pratiquent et à celle de leurs investissements dans le confort et parfois l'entretien, donc la sécurité. Le *low cost* est né dans le transport aérien de la déréglementation de ce secteur dès la fin des années 1970. Pour pouvoir faire face à cette concurrence le rail a dû s'y mettre et le TGV Ouigo a été inauguré en 2013. Cette évolution accompagne la baisse du pouvoir d'achat et renforce les inégalités dans l'accès aux transports. Les fameux cars Macron, le moyen de déplacement des plus pauvres et des précaires, d'un point à l'autre du pays, consacrent cette logique. Mais jusqu'à quand cela fonctionnera-t-il? En novembre 2018, la SNCF cédait Ouibus, déficitaire, à Blablacar, spécialisé jusque-là dans le covoiturage. Depuis, l'opérateur privé Transdev a vendu Isibus et Eurolines à Flixbus. En quatre ans de concurrence libre et non faussée, il ne reste déjà plus que deux compagnies au lieu de cinq.

transports

des mobilités sur l'ensemble des territoires ». Il confirme et précise le rôle de chef de file des régions en la matière. Il accentue la concurrence entre différents modes de transport, en particulier entre la RATP et la SNCF en Île-de-France. L'exposé des motifs vante la mobilité comme « premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale ». La recherche de l'émancipation individuelle peut visiblement mener loin. En effet, outre le développement du covoiturage et des nouvelles mobilités (scooters électriques, vélos, trottinettes, gyropodes, rollers...), le projet de loi va jusqu'à s'intéresser aux navires. Il est ainsi notamment prévu que le contrôle des bateaux de moins de 24 mètres soit désormais effectué par leur propre propriétaire et non plus par des inspecteurs fonctionnaires de l'État. Cet autocontrôle concernerait environ 10 000 navires, en majorité des bateaux de pêche, sachant qu'il s'agit du secteur maritime où se produisent le plus d'accidents en France. **E. S.**



© GILLES ROLLE/REA

Quand l'État abandonne les transports aux appétits du privé

Suite de la page 13

de 2014 a imposé un décret-socle et la négociation d'une convention collective, un ensemble nettement moins-disant, pour tout le secteur ferroviaire (SNCF et entreprises privées). Le nouveau pacte ferroviaire de 2018 a achevé le travail en programmant la fin de l'embauche de cheminots sous statut à la SNCF dès le 1^{er} janvier 2020.

DÉCENTRALISATION, TERRITORIALISATION, AUSTÉRITÉ : LE TRIO INFERNAL

La décentralisation-territorialisation joue aussi un rôle clé dans ce démontage général, en particulier pour le transport urbain et ferroviaire. Découlant de la première loi de décentralisation de mars 1982, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de décembre de la même année crée les Autorités organisatrices de transport (AOT). Les communes (pour les transports urbains) et les départements (pour les transports non urbains) peuvent confier, par contrat, l'exécution du service à un opérateur. C'est ce que l'on appelle les délégations de missions de service public à des entreprises privées. En 2002, par l'application d'une nouvelle loi les régions deviennent les AOT pour les transports d'intérêt régional sur leur territoire (trains et autocars). La gestion du TER (Transport express régional, aujourd'hui marque commerciale de SNCF Mobilités) passe donc aux mains des régions. Des régions, que la réforme territoriale (loi Notre du 7 août 2015) a transformées en chefs de file des territoires en matière économique. Entre-temps, en 2001, la Lolf (loi organique relative aux lois de finances) a imposé à tous les étages de la puissance publique un nouveau mode de gestion basé sur la performance économique, en clair la rentabilité, au besoin au détriment de la qualité. Dans ce contexte,

les compensations financières par l'État aux collectivités en échange de leurs nouvelles responsabilités n'ayant jamais été à la hauteur des promesses, le recours au secteur privé se généralise.

DERNIÈRE ÉTAPE ?

Et cette austérité n'a cessé de s'aggraver. La dotation globale de fonctionnement (DGF) versée par l'État aux collectivités va ainsi diminuer de 13 milliards d'euros sur le quinquennat (-10,7 milliards déjà entre 2013 et 2017). « *La sous-traitance est ici orchestrée par la puissance publique* », résume Laurent Kestel, docteur en sciences politiques, auteur de « En marche forcée, une chronique de la libéralisation des transports : SNCF, cars Macron et quelques autres ».

Ces derniers mois, le désengagement de l'État s'est mis à avancer à grande vitesse. Le projet de loi Pacte sur les entreprises permet à l'État de vendre les 50,6% de parts qu'il détient encore dans ADP (Aéroports de Paris, déjà société anonyme depuis 2005). Du côté du transport ferroviaire, deux opérateurs privés se positionnent déjà pour venir concurrencer SNCF Réseau sur les lignes à grande vitesse. La direction de Transilien, le réseau de trains de banlieue de SNCF Mobilités, vient d'annoncer qu'elle répondra désormais aux appels d'offres avec le groupe privé franco-canadien Keolis, filiale à 70% de la SNCF. Le projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) présenté en novembre 2018 propose, entre autres, de franchir un pas supplémentaire dans la privatisation du contrôle des navires... Au final, l'État, de propriétaire des services publics, garant à 100% de leur qualité, de leur efficacité et de l'égalité d'accès des citoyens à ces services, devient simple régulateur de la concurrence sur le marché des transports.

Evelyne Salamero

LES REVENDICATIONS DE FO

- Le dernier congrès confédéral (avril 2018), dans sa résolution générale, « *s'oppose à toute privatisation en cours et à venir, et dénonce la vision capitaliste prédominante qui soumet le service public à des impératifs comptables. Il condamne l'ensemble des réformes successives [...] qui ont fait voler en éclats le droit de chaque citoyen d'accéder à ces services [publics, NDLR], au profit de la possibilité de consommer ou non en tant qu'utilisateur devenu client, engendrant de facto une inégalité généralisée.* »
- Outre une augmentation générale des salaires, la confédération FO revendique la généralisation de la prime transport via les négociations de branche.
- La FEETS-FO revendique l'abandon de la privatisation d'Aéroports de Paris. Elle dénonce le transfert de mandat de la France à la Commission européenne pour négocier des accords de ciel ouvert avec d'autres pays. Dans le secteur de l'assistance en escale, où la directive européenne de 1996 a entraîné filialisations et sous-traitances en cascade, elle revendique la reprise à 100% des personnels et le maintien de leurs acquis, quelle que soit la convention collective de l'entreprise entrante.
- FO Cheminots revendique le retour au monopole public du transport ferroviaire et l'abrogation des contre-réformes de 2014 et 2018.
- La Fédération FO des Transports routiers et de la Logistique, secteur exclu du champ d'application de la directive européenne sur le détachement des travailleurs, alors que la généralisation du cabotage le soumet à un dumping social extrême, revendique que les engagements des organisations patronales et du gouvernement de maintenir le taux de majoration des heures supplémentaires (25% et 50%) soient inscrits dans la loi sur l'orientation des mobilités, actuellement en débat.