

Edito | SNCF, Justice: ces réformes en phase avec la métropolisation

Les Français ont bien compris que dans ce cher et vieux pays, que l'on dit impossible à réformer, le tandem Macron-Philippe, s'appuyant sur une majorité aux ordres, avait décidé de ne pas perdre une minute et de lancer les grands chantiers dans la première année du quinquennat. On l'a vu pour la réforme du Code du travail par ordonnances; on vient de le voir pour l'hôpital et voici que le temps de la SNCF et de la Justice arrive. Dans l'un et l'autre cas il est tout à fait possible d'admettre que nécessité oblige. ..

La SNCF croule sous les déficits et ajoute à la dette publique et, si les trains du quotidien roulent encore avec une certaine efficacité nous le devons aux lois de décentralisation qui, depuis 2002, ont confié aux Régions l'organisation des transports ferroviaires sur leur territoire. Une compétence importante, dont la Cour des Comptes a reconnu qu'elles l'exerçaient avec le souci réel du service aux usagers. Elles décident, ainsi, du contenu du service public de transport régional de voyageurs, des dessertes, de la tarification, de la qualité du service et de l'information de l'usager, étant entendu que l'Etat reste le garant du système, la SNCF demeurant l'exploitant unique du réseau. Une répartition des missions qui ne va pas sans difficulté car les Régions restent tributaires de l'organisation de l'exploitation des lignes desservies par les TER, les Trains express régionaux. Cependant des progrès réels ont été constatés et reconnus par les usagers qui, de surcroît, ont vu arriver de nouvelles rames au lieu et place de trains d'un autre âge. Ce constat explique l'émotion suscitée par la publication, cette semaine du rapport Spinetta qui n'y va pas de main morte, préconisant que l'exploitation de quelques 9.000 kilomètres de lignes secondaires, peu fréquentées, soit remise en question. Il n'en fallait pas plus pour que les élus, en Nouvelle Aquitaine, s'en émeuvent et imaginent de possibles abandons. Du coup, et même si cela ne figure pas dans leurs compétences, voici que les départements décident de mettre la main à la poche pour financer la rénovation de lignes dont l'existence est essentielle à la desserte de villes et pays et au lien qu'ils doivent conserver, en particulier, avec la métropole bordelaise. Ce sera le cas, rapidement, pour la Gironde et la Dordogne préoccupées par la Bordeaux-Libourne-Bergerac-Sarlat tandis que des liaisons de ville à ville, comme Périgueux-Agen ou Périgueux-Brive sont sérieusement en question. Et que plus au nord, par exemple dans les Deux-Sèvres, la fermeture de la ligne entre Niort et Thouars, importante pour le fret et les entreprises du secteur est programmée.

Entre la réalité du terrain et l'annonce, précipitée, d'une concertation sous l'égide d'un premier ministre qui ne craint pas d'entrer, bille en tête, dans le vif du sujet on peut s'attendre à de fortes tensions, d'autant que le statut des cheminots doit être mis sur la table et celui de la SNCF aussi, avec en toile de fond l'ouverture du rail français à la concurrence.

Quant à la réforme de la justice qui a, ce jeudi, un peu partout, conduit les magistrats, les avocats, les greffiers à manifester elle participe, elle aussi, d'une volonté d'économie d'autant plus paradoxale que notre pays est l'un des plus mauvais élèves en Europe pour l'argent qu'il y consacre. Certes, elle semble vouloir s'appuyer sur un souci d'efficacité pour que les procédures aboutissent plus rapidement, à la fois pour la justice pénale et la justice civile. Il flotte donc, dans l'air, le dessein d'une dématérialisation à grande échelle, symétrique d'une centralisation des juridictions qui ne dit pas trop son nom. Des tribunaux ne disparaîtront pas forcément, du jour au lendemain, mais leur nécessité finira par les condamner, avec le risque d'une éloignement du plaignant et du justiciable du tribunal ou de la Cour.

A travers ces deux réformes, comment ne pas mesurer le retour en force d'un Etat qui entend réorganiser les services publics autour et à partir d'un aménagement du territoire qui privilégie le fait urbain et, plus encore, la métropolisation grandissante de la société. Cette logique que d'aucuns jugeront inévitable dans un pays où quatre français sur cinq sont des citadins fait de moins en moins de cas de l'avenir des territoires ruraux, de ces "déserts français" qui, pour survivre, ont un besoin impérieux d'être reliés aux villes importantes mais, aussi, de conserver un socle de services de proximité, sans lesquels personne ne voudra plus venir y vivre. Voici, là encore, un défi considérable pour les Régions et Départements de plus en plus seuls pour sauver ce qui peut l'être encore.



Joël Aubert

