

## Un débat escamoté

LE MONDE | 06.08.05 | 13h29 •

**C**'est une habitude française : le débat sur l'avenir des services publics est rarement serein. Et, plutôt que de le mener de front, nombre de gouvernements, de droite aussi bien que de gauche, préfèrent souvent l'aborder de biais. Avec à la clé la schizophrénie que l'on sait, se manifestant un jour par de grandes déclarations solennelles en défense de ces fameux services publics, et puis le lendemain par la mise en oeuvre des mesures de déréglementation.

Qui ne se souvient de l'embarquée de Lionel Jospin sur France Télécom ? Au nom de la défense du service public des télécommunications, il avait juré ses grands dieux, en 1997, que l'entreprise resterait à 100 % publique. Et, sitôt les législatives passées, il a renié son engagement.

Qui ne se souvient aussi de l'embarquée de Jacques Chirac ? Peu avant l'élection présidentielle de 2002, il avait promis, lors du sommet européen de Barcelone, que la France mettrait son veto à la directive prévoyant l'ouverture totale du marché de l'énergie. Mais de veto, il n'y en eut point une fois passée l'échéance de l'élection présidentielle. Et maintenant, après l'ouverture du capital de Gaz de France, c'est EDF qui est visée.

Dans la nouvelle polémique qui monte, cet été, sur les missions de service public de la SNCF, il faut donc se garder d'être naïf. Car cette controverse fonctionne comme les précédentes : on devine qu'il peut y avoir de la mauvaise foi ou des hypocrisies de la part de certains des acteurs concernés, qu'il s'agisse de la SNCF, des régions ou de l'Etat.

Observons, en effet, les arguments des uns et des autres. La SNCF peut faire valoir qu'elle agit avec précaution : dans le cas du financement des trains interrégionaux, qui sont déficitaires, voilà plus d'un an qu'elle presse l'Etat et les régions de trouver un accord. Et, n'ayant pas été entendue, elle menace aujourd'hui de réduire le nombre de ses dessertes à la mi-décembre, sans supprimer de lignes.

Les régions peuvent à coup sûr hésiter à mettre la main à la poche si l'Etat refuse de déboursier le moindre centime. Et l'Etat peut arguer qu'il a suffisamment de difficultés à boucler son budget pour ne pas prendre en charge celui des autres. Mais, au bout du compte, que risque-t-il de se passer ? A ce petit jeu de défausses, le débat serein risque une fois encore d'être escamoté. Or, ce débat-là est décisif autant que compliqué. Il est évidemment hors de question qu'un service public génère de considérables déficits. Mais n'y a-t-il pas des niveaux de déficit acceptables ? Dans quelles proportions et pour quelles dessertes ?

C'est le principe même du service public qui est ici en cause. Prévoyant une péréquation des tarifs, il permet que des activités très rentables en financent d'autres qui le sont moins ou pas du tout. Au cœur du débat sur l'aménagement du territoire, l'avenir des trains interrégionaux mériterait une vraie table ronde entre SNCF, Etat et régions. De sorte que chacun affiche ses choix et les assume.