

Opposé au désengagement de l'Etat, le patron d'Amtrak, les chemins de fer américains, a été débarqué. L'opposition démocrate craint le dépeçage. Bush lance sa bataille du rail

L'administration Bush n'aime pas Amtrak. Rien de personnel : juste une question idéologique. Aux yeux des conservateurs américains au pouvoir, la compagnie de chemin de fer contrôlée et renflouée par l'Etat fédéral est devenue un symbole à abattre : celui d'une économie «socialiste» à laquelle l'Amérique a décidé de tourner le dos. L'administration Bush s'est donc jurée de se débarrasser du fardeau, en le découpant d'abord en plusieurs morceaux.

La semaine dernière, le conseil d'administration de la société, intégralement composé de personnalités nommées par George W. Bush, a viré sans ménagement le patron, David Gunn. Ce dernier, un diplômé de Harvard ayant quarante ans d'expérience dans le transport ferroviaire, était en poste depuis trois ans. Il n'avait pas démérité, puisqu'il avait réussi à réduire les coûts de la compagnie alors que l'activité augmentait.

Néanmoins, selon le conseil d'administration, Amtrak a besoin d'un «nouveau type de leader» avec «une vision et une expérience» pour «appliquer le plan stratégique adopté en avril». Sous-entendu, Gunn a montré peu d'empressement à remplir sa mission.

A écouter comment les uns et les autres parlent dudit plan, le désaccord est manifeste. Selon le président du conseil d'administration, David Laney (un Texan qui avait levé 100 000 dollars pour la campagne de Bush en 2000), le but est «d'améliorer Amtrak, la qualité de son service dans le corridor nord-est, augmenter le service du rail dans les régions à forte densité démographique et dans les corridors de plus en plus congestionnés du pays, et apporter plus de discipline aux services longue distance d'Amtrak». Le patron jeté du train, lui, voit les choses autrement : «Leur but, depuis le début, est de liquider la compagnie», a-t-il déclaré juste après son éviction. Selon lui, la stratégie de l'équipe Bush se résume en trois points : «Zéro financement, mise en faillite, démantèlement.»

Amtrak a été créé en 1971, lorsque le gouvernement fédéral a décidé de prendre le contrôle du transport des passagers aux Etats-Unis. Mais la compagnie n'a jamais réussi à gagner de l'argent. Chaque année, le Congrès vote une subvention d'1,2 milliard de dollars. Au total, l'entreprise a reçu près de 30 milliards de dollars. «L'Oncle Sam a dépensé presque autant à renflouer Amtrak que pour envoyer un homme sur la Lune», a calculé le Wall Street Journal. Quoiqu'il en coûte, difficile de se passer d'Amtrak : la compagnie possède et entretient les voies ferrées qu'utilisent les autres compagnies de chemin de fer dans le nord-est du pays.

Dans son projet de budget, en février dernier, Bush n'a pas reconduit la subvention, histoire de créer un premier électrochoc. Gunn a traité cela d'«irresponsable», signant probablement là son propre arrêt de mort. Le Congrès américain a dû la rétablir lui-même. Après quoi, le secrétaire aux Transports, Norman Mileta, a pu publiquement grogner contre ce nouvel «encouragement au gaspillage et à l'inefficacité qui définissent Amtrak».

Le conflit avec Gunn a vraiment éclaté en septembre, lorsque le conseil d'administration a décidé de «filialiser» sa division «corridor nord-est», la région de Boston à Washington. C'est la zone la plus active et profitable d'Amtrak, mais c'est aussi celle dont les équipements vont nécessiter une lourde modernisation dans les années à venir.

L'administration américaine estime que sa réforme permettra «d'adapter plus facilement les opérations aux besoins des usagers». L'idée est surtout de refiler le coûteux bébé aux Etats (démocrates) de la côte est. La nouvelle société serait contrôlée par un consortium cogéré par ceux-ci. L'Etat fédéral pourrait ainsi se désengager peu à peu. Toutefois, les états concernés, qui ont déjà du mal à financer les lignes régionales, n'ont aucune envie d'hériter du cadeau.

«Hobbyistes». L'éviction de Gunn a soulevé un tollé. L'Association nationale des passagers de chemins de fer craint d'assister «à la première étape d'un effort visant à tuer le transport des passagers». Plusieurs journaux ont consacré des éditoriaux scandalisés à l'événement : «Pour les 25 millions d'usagers d'Amtrak, cela devrait être un appel aux armes», a claironné le New York Times. Au Congrès, les sénateurs de la côte est ont dénoncé en chœur le projet de «braderie» ou de «casse» d'Amtrak. Selon eux, la compagnie pourrait vivre tranquillement si elle recevait une taxe dédiée, comme c'est le cas pour les autoroutes, qui perçoivent une partie de la taxe sur l'essence. Les élus sont sous la pression des syndicats d'Amtrak, mais aussi des nombreux électeurs amoureux du chemin de fer. Ceux-ci, parfois appelés les «hobbyistes» (une fusion de hobby et de lobbyiste) sont politiquement influents et ils recrutent même dans des régions dénuées de toutes gares.