

JEAN FINEZ. L'universitaire rétablit des vérités sur les chiffres mis en avant pour justifier la réforme.

Études sérieuses valorisant la SNCF

ENTRETIEN

Maître de conférences en sociologie à l'Université Grenoble-Alpes, Jean Finez prépare un ouvrage avec Dominique Andolfatto, professeur en science politique à l'Université de Bourgogne, sur *La compétitivité des chemins de fer et des cheminots* à paraître en septembre 2018 aux Éditions universitaires de Dijon.

Pour justifier la réforme, le gouvernement dans la foulée du rapport Spinetta affirme que la SNCF n'est pas compétitive. Est-ce fondé ?

L'idée d'une SNCF qui « ne marche pas » est en décalage de ce que l'on peut trouver dans des études sérieuses qui attestent même du contraire. Je pense notamment au rapport *European Railway performance*, index publié en 2017 par le cabinet international Boston Consulting Group, qui fait référence en matière de performance des transporteurs ferroviaires. Il conclut que la France se trouve dans le premier tiers des pays en matière de performance ferroviaire avec une note de 6/10, aux côtés de la Suisse (7,2), le Danemark (6,8), la Finlande (6,6), l'Allemagne (6,1), l'Autriche (6,1) et la Suède (6).

Cette note met en corrélation les dépenses publiques et la performance de l'entreprise, performance calculée à partir de la qualité du service rendu (ponctualité, nombre de trains à haute vitesse, tarif du kilomètre...), de la sécurité et de l'intensité du volume marchandise et passager.

Une autre affirmation est de dire que la SNCF est payée par les contribuables, qu'ils prennent le train ou pas, car les passagers ne paient pas le prix réel ?

L'idée qui circule est que les voyageurs français ne paieraient que 25% du prix du billet, le reste des coûts étant pris en charge par la



Jean Finez prépare un ouvrage sur la compétitivité des chemins de fer et des cheminots. PHOTO DR

collectivité. C'est vrai uniquement pour les TER. Un calcul prenant en compte les particularités de chaque train - TER, TET, TGV... - conclut à une moyenne de 65% des coûts payés par les voyageurs. Par ailleurs, il me semble faux de dire que les TGV sont subventionnés : seuls les infrastructures le sont comme elles le sont dans les autres systèmes de transport : route, aéroport, port. Affirmer que les TGV sont subventionnés reviendrait à dire que les autocars Macron le sont aussi puisque la puissance publique finance les routes. Ce que l'on n'entend jamais.

Quid de l'affirmation qu'une ouverture à la concurrence ferait baisser les tarifs ?

Des économistes considérés comme sérieux par les tenants de la réforme, ceux de l'École d'économie de Toulouse, ont réalisé des calculs qui concluent que cela n'a rien d'évident. Les travaux de modélisation et un examen de situation étrangère comme le Royaume Uni où les tarifs ont beaucoup augmenté montrent donc que c'est aller un peu vite en besogne que d'affirmer cela.

Réalisé par A.S.



Le groupe communiste, opposé à la réforme proposée, multiplie les amendements durant l'examen du projet de loi qui se déroule en ce moment à l'Assemblée nationale. PHOTO DR

PIERRE DHARRÉVILLE. Député PCF des Bouches-du-Rhône, il ferraille à l'Assemblée contre la réforme.

« Un projet de loi qui ne règle rien »

ENTRETIEN

Le rapport Degest montre que la gestion de la dette voulue par le gouvernement a surtout servi à « engraisser » les banques.

La question de la dette est une des raisons avancées par le gouvernement pour expliquer cette réforme mais, en séance, la ministre des Transports refuse de répondre à toutes nos questions sur la manière dont elle entend s'occuper de la dette. Donc la réforme telle que pensée actuellement ne va absolument pas régler cette question de la dette et de la charge de la dette. Et cette dernière est un véritable problème parce que elle pompe des capacités d'investissements alors que les commandes ont été faites par l'État, conduisant la SNCF à s'endetter pour pouvoir répondre aux besoins, et aujourd'hui on lui explique que c'est de sa faute. Il faut que cette question soit réglée par la puissance publique parce que c'est un endettement profitable pour le pays qui garantit son développement, l'égalité territoriale, une réponse efficace aux besoins de déplacement. De ce point de vue il y a une erreur de diagnostic fondamentale de la part

du gouvernement qui a commencé en expliquant que c'était à cause du statut des cheminots que la SNCF avait des problèmes.

Cheminots dont le rapport souligne au contraire la forte productivité mais aussi l'impact que cela a sur leur santé. Simple « erreur » de diagnostic ?

Erreur forcément délibérée puisqu'il y a une volonté ferme de déréglementer, de libéraliser, de privatiser. Mais la fragilité des arguments avancés repose sur la fragilité du diagnostic. Ce qui invalide la réforme qui est proposée. Sur les cheminots, dans l'hémicycle, les propos sont devenus beaucoup plus prudents et le gouvernement nous vante désormais leur travail formidable. Mais le respect des cheminots ne se mesure pas aux paroles mais dans les actes. Y compris dans le respect des conditions de travail et de rémunération. Pour l'instant, la remise en cause du statut montre que la génération qui vient va être considérée de manière différente, et va donc créer des inégalités à l'intérieur de l'entreprise, sur l'ensemble du secteur ferroviaire. Réalisé par A.S.

ÉDITORIAL

Françoise Verna

Un coup de Jarnac ?

● Obsédé par le contrôle de sa communication et l'économie de sa parole, posture jupitérienne oblige, Emmanuel Macron s'invite pourtant ce jeudi à la table des Français qui se branchent chaque jour sur le 13 heures de TF1 (plus de 6 millions de personnes, 44% de parts de marché).

Dimanche soir, il ciblera un public plus « urbain » en accordant une interview en direct à BFMTV, RMC et Médiapart.

Ce n'est pas pour conter fleurette que le président de la République sort de sa réserve élyséenne. L'heure est grave : la grève des cheminots qui entraîne avec elle un cortège de protestations et de colère multiformes, oblige Emmanuel Macron à un acte fort et à s'exposer.

De quelle nature sera cet acte forcément très politique ? S'il veut gagner son bras de fer, il devra mettre la barre très haut. Et rien ne dit qu'il soit à la hauteur même si l'enjeu est pour lui énorme. Car il l'est tout autant pour le monde du travail.

Succès des cagnottes de solidarité

Car la grève des cheminots, très bien suivie depuis le 3 avril, n'est pas impopulaire, surtout dans les classes populaires ! En témoigne le succès des cagnottes en ligne lancées en soutien aux grévistes. Celle initiée le 23 mars par des écrivains, artistes et cinéastes dont le Marseillais Robert Guédiguian, affichait mercredi 11 avril, 675 761 euros au compteur. Du jamais vu. Des gens modestes ont versé des sommes de 100 euros. Simplement pour défendre le service public et par solidarité. Deux valeurs qui ne sont pas celles des partisans de la mise en concurrence du rail. Le gâteau est en effet très alléchant. Depuis la crise financière de 2008, les détenteurs du capital n'ont de cesse de trouver de nouveaux marchés pour entretenir leur pelote. Car il est hors de question pour eux d'en rabattre sur leurs profits. Un pays comme la France qui compte 20% de salariés travaillant dans la sphère publique est une anomalie totale. Les cheminots désormais les symbolisent et au-delà du secteur public. La partie est donc loin d'être gagnée pour Emmanuel Macron.

VITE DIT !

59% pour la finance

Sur 100 euros empruntés par SNCF Réseau entre 2010 et 2017, 41 seulement sont allés à l'amélioration du réseau, 59 bénéficiant au système financier via les intérêts nets versés. Une véritable rente qui a provoqué un surcoût de 140% pour la SNCF alors que les taux d'intérêt n'ont jamais été aussi bas.

Fainéants ?

Pointés comme responsables du déséquilibre financier de la SNCF, les cheminots sont bien mal récompensés des efforts réalisés. Les données de l'Insee, de RFF et de la SNCF sur la productivité (valeur ajoutée/effectifs) montre une progression de 3,2% par an. Bien plus que les 1,9% de moyenne nationale.

Cher, le train ?

Sauf à considérer le sujet dans sa globalité. Les coûts engendrés par les accidents, la pollution de l'air etc. Cette manière de faire est désormais à la mode et des études existent. Résultat : le train est le moins coûteux des modes de transport, plus de 9 fois moins cher que la voiture particulière.

Dépendière, la SNCF ?

Si l'État avait repris la dette de la SNCF en 2010 - comme l'a fait l'Allemagne - le cabinet Degest a calculé que la dette serait aujourd'hui de 7,2 milliards. Mais attention, si le rapport Spinetta avance l'idée de reprise « partielle », la contrepartie est une nouvelle baisse des coûts : moins 15% d'ici 2026.