

Rapport Spinetta sur le ferroviaire : et si le coût du capital était l'enjeu clé plutôt que le coût du statut ?

Le point de vue du cabinet DEGEST

Le rapport Spinetta, sur lequel s'appuie le gouvernement pour préparer sa réforme de la SNCF, met en avant une dérive des coûts du mode ferroviaire qu'il attribue au coût des « petites » lignes jugées non « pertinentes » et au coût du travail trop important en raison du statut de cheminot.

Le cabinet DEGEST démontre que c'est, en réalité, l'absence de financements à la hauteur des ambitions ferroviaires de l'Etat qui coûte cher.

Depuis 2010, en raison de l'état vieillissant du réseau et de la volonté de développer de nouvelles lignes de TGV, l'Etat a engagé SNCF Réseau dans un programme d'investissements dépassant les 5 Mds€ annuels. Au même moment, l'Etat réduit drastiquement ses subventions ce qui crée un effet ciseau et contraint SNCF Réseau à recourir massivement à l'endettement (17,5 Mds€ de dette nette supplémentaire depuis 2010).

La dette accumulée est devenue tellement importante que SNCF Réseau est obligée de s'endetter ... pour rembourser sa dette ... créée par l'Etat.

Cette politique est inefficace économiquement : sur la période, lorsque SNCF Réseau emprunte 100€ sur les marchés, seuls 41€ vont réellement sur le réseau ; les 59€ restants sont ponctionnés par les acteurs financiers ... entretenant une sorte d'économie de la rente occasionnant un surcoût de plus de 140% !

Si l'Etat avait repris la dette de SNCF Réseau en 2010, celle-ci atteindrait uniquement 7,2 Mds€ aujourd'hui : le diagnostic du rapport Spinetta en serait sans doute différent.

Dans ces conditions, les mesures de productivité envisagées par la nouvelle réforme et donc les efforts attendus des cheminots visent essentiellement à financer les marchés qui suppléent eux-mêmes aux carences de l'Etat.

C'est à l'Etat de prendre ses responsabilités, d'assumer le poids de sa dette et de dégager les financements nécessaires au rééquilibrage modal :

- Pourquoi s'engager depuis le GPMR (Grand Plan de Modernisation du Réseau) dans l'abandon du réseau secondaire au moment même où tous les spécialistes s'accordent à reconnaître que **le mode ferroviaire génère 9 fois moins de coûts « externes » (pollution, congestion, accidents, etc.) que la voiture ?**
- Pourquoi ne pas chercher à **valoriser un aménagement du territoire plus équilibré** dans lequel le train aurait toute sa place puisque le réseau est déjà existant ?
- Pourquoi entretenir l'idée que le problème clé est le statut des cheminots alors que ces derniers ont accru leur **productivité 1,7 fois plus vite** que la moyenne de l'économie nationale ces dernières années et que **leur espérance de vie à 60 ans est inférieure, toutes catégories socioprofessionnelles confondues, à celle de la population en général ?**

Le mode ferroviaire est un atout face aux nouveaux défis de la mobilité et de l'environnement : il ne peut se satisfaire d'une vision purement comptable de court terme.

Arnaud EYMERY

Adrien COLDREY

Paris, le 19 mars 2018

DEGEST est un cabinet d'expertise et de conseil spécialisé dans l'analyse des politiques sociales, économiques et organisationnelles et leurs impacts sur les conditions de travail. Il travaille pour le compte des instances représentatives du personnel. Depuis 25 ans, DEGEST a analysé l'évolution du secteur ferroviaire au travers de dizaines d'études de terrain et économiques. En 2014, il a analysé pour le compte du CCE SNCF les enjeux de la réforme ferroviaire issue de la loi du 4 août 2014.

Le cabinet DEGEST compte 30 consultants spécialisés : économistes, analystes financiers, sociologues, ergonomes, psychologues du travail.

Pour nous contacter : Arnaud EYMERY, DG Associé, arnaud.eymery@degest.com et Adrien COLDREY, Responsable de mission, adrien.coldrey@degest.com
Tél : 01 42 40 39 38 – 13, rue des envierges 75020 Paris - www.degest.com