

# Réforme de la SNCF : en finir avec les données fausses sur les chemins de fer

---

 [theconversation.com/reforme-de-la-sncf-en-finir-avec-les-donnees-fausses-sur-les-chemins-de-fer-94259](https://theconversation.com/reforme-de-la-sncf-en-finir-avec-les-donnees-fausses-sur-les-chemins-de-fer-94259)

Le projet de réforme ferroviaire qui fait suite à la publication du rapport sur l'avenir du transport ferroviaire de Jean-Cyril Spinetta, en février 2018, marque le début d'une double bataille du rail.

Cette bataille, c'est d'abord celle de la SNCF confrontée à un risque destructeur, du fait de l'arrivée prochaine d'entreprises concurrentes circulant sur le réseau, mais aussi du fait de l'intensification de la concurrence intermodale avec le développement du covoiturage et du transport par autocar.

Mais ce qui se joue également est une bataille des chiffres autour des performances du système ferroviaire français et des effets attendus d'une réforme en cours, déjà qualifiée d'historique. Nous voudrions montrer ici que, pour justifier certaines des orientations du gouvernement, une partie des médias et des commentateurs paraissent avoir cédé à quelques arguments simplificateurs quand ils ne sont pas faux, n'hésitant pas à mobiliser des statistiques tronquées, voire en complet décalage avec la réalité.

## Des chiffres orientés

---

Il ne s'agit évidemment pas de nier les problèmes auxquels sont confrontés aujourd'hui les chemins de fer français. Ainsi la qualité du service mérite d'être améliorée, le réseau souffre et la dette qui pèse sur la SNCF est abyssale.

Cependant, les chiffres qui circulent dans une majorité de médias et dans certaines sections du rapport Spinetta présentent une vision largement orientée ne permettant pas aux citoyens, aux utilisateurs du réseau ferroviaire et aux employés de la SNCF de se faire un avis éclairé sur la réforme en cours.

Nous discutons ci-dessous une série de données chiffrées en rapport avec trois points de crispations du débat :

- d'abord, les coûts du transport ferroviaire pour la collectivité ;
- ensuite, les performances et la compétitivité de la SNCF, en particulier au regard des coûts du statut cheminot dans la gestion globale de l'entreprise ;
- enfin, les effets de la libéralisation, notamment sur les prix des billets de train.

## Non, la SNCF ne saigne pas le contribuable

---

Comme l'a écrit récemment l'éditorialiste Éric Le Boucher dans les *Échos*, « le train n'est rentable dans aucun pays » et, partout, même dans les pays les plus exemplaires pour ce mode de transport, comme en Suisse, au Danemark ou en Allemagne, il est largement

subventionné.

Mais le même auteur assénait également que le train en France coûte trop cher au contribuable comparé aux autres pays européens, argument également repris par d'autres médias.

Les voyageurs français ne paieraient que 25 % du prix du billet, le reste des coûts étant pris en charge par la collectivité. En fait, cette vision est largement fautive.

S'il est vrai que les TER sont financés à 74 % par l'État et les régions, les TET (ex-Corail) ne le sont qu'à hauteur de 32 %. Quant aux TGV, ils ne sont pas du tout subventionnés, ce qui explique d'ailleurs les prix parfois très élevés des billets. Si, ensuite, sur la base des données financières publiées par le groupe SNCF, on confond les différents trafics de manière à calculer ce qu'un client paie en moyenne, on parvient à 65 % du prix du billet. On est donc bien loin des 25 % affichés par certains commentateurs.

Il est vrai que ces coûts ne tiennent pas compte de la construction et de l'entretien des infrastructures, qui sont financés en partie par la collectivité.

Par exemple, dans le cas de la nouvelle ligne TGV Tours-Bordeaux, selon une étude interne en cours dont des résultats nous ont été communiqués, l'usager paierait en moyenne 66 % des coûts et l'État 34 %.

Si cette aide supplémentaire contribue à augmenter la part des coûts du système ferroviaire pris en charge par la collectivité, il faut souligner aussi qu'elle n'est pas indue.

Ainsi l'ensemble des infrastructures de transport, et notamment le réseau routier du pays, font l'objet d'investissements publics (8 milliards d'euros en 2016 pour ce dernier). Par ailleurs, le niveau de financement de l'infrastructure ferroviaire est bien inférieur à celui de la route.

Enfin, la construction et l'entretien des réseaux ferroviaires sont financés dans tous les pays du monde, y compris dans ceux où la concurrence joue pleinement.

## La SNCF aussi performante que ses voisins

---

Un second argument, lié au précédent, qui circule dans les médias veut que la SNCF est très dépensière et peu efficace au regard de ce qu'elle coûte au pays. L'entreprise publique ne serait pas au standard des autres pays européens.

Ce n'est pourtant pas ce que révèle le rapport publié en 2017 European Railway Performance Index (RPI) du cabinet international Boston Consulting Group, qui fait référence en matière de performance des transporteurs ferroviaires.

Ce rapport indique que la France se trouve dans le premier tiers des pays en matière de performance ferroviaire avec une note de 6/10, au même titre que la Suisse (7,2), le Danemark (6,8), la Finlande (6,6), l'Allemagne (6,1), l'Autriche (6,1) et la Suède (6).

Le rapport mentionne, en outre, que la France a un niveau de dépense publique en faveur du ferroviaire par habitant relativement proche de la Grande-Bretagne, la Suède, la Norvège et pas si éloigné de l'Allemagne (plus de 13 milliards d'euros de subvention en France, 15 milliards en Allemagne).

Enfin, le rapport souligne que la corrélation entre performance et coût pour les finances publiques est relativement bonne : « Le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse ont une valeur ajoutée relativement haute compte tenu des investissements publics. Ces pays dépassent la moyenne du ratio entre performance et subventions publiques. »

Il est cependant exact, comme le souligne le rapport *European Railway Performance Index*, que la corrélation entre performance et coûts pour les finances publiques s'est dégradée ces cinq dernières années en France.

## Le coût du « statut » cheminot plus faible que celui affirmé

---

Cette détérioration du système ferroviaire français est souvent expliquée par l'« accaparement par les syndicats » de la SNCF, qui serait à l'origine d'une inflation des salaires et du coût des conditions de travail.

Le rapport Spinetta évoque un surcoût du travail à la SNCF de 30 % par rapport aux entreprises comparables, expliqué par l'existence du « statut » des cheminots. Ce chiffre contribue évidemment à orienter la tournure des débats et constitue un puissant argument pour ceux qui considèrent que le statut d'emploi des agents de la SNCF constitue l'une des principales causes de la crise qui touche actuellement le secteur. Or personne ne sait vraiment comment ce différentiel a été calculé.

En interne, d'après des données que nous avons pu consulter, la direction de la SNCF estime plutôt que l'écart de compétitivité lié au statut ne serait que de 8 % et le surcoût d'environ 400 millions d'euros par an.

Par contre, l'organisation du travail et les frais de structures pèseraient plus que le statut. 8 %, c'est déjà beaucoup moins que 30 %. Quant aux 400 millions d'euros, on peut les rapporter au chiffre d'affaires de la SNCF (33,5 milliards euros en 2017) et à la dette ferroviaire (environ 50 milliards d'euros), laquelle s'accroît chaque année de plus de 2 milliards d'euros, en grande partie du fait du remboursement d'intérêts bancaires.

Bref, la suppression de ce statut ne résoudra pas tous les problèmes économiques et financiers du secteur ferroviaire. Son impact ne sera que partiel et peut même présenter des effets pervers en termes de gestion et de mobilisation des personnels (pour ne pas parler du coût des grèves pour la SNCF et pour l'ensemble de la collectivité).

## Les inconnues de la libéralisation

---

Par ailleurs, rien n'indique que l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire fera baisser systématiquement le prix des billets de train pour les voyageurs, comme le laissent entendre beaucoup de commentateurs, s'appuyant notamment sur les travaux de l'École

d'économie de Toulouse.

Deux de ses membres l'affirmaient d'ailleurs dans une tribune récente du *Monde*, ajoutant : « Ni les exemples étrangers ni la modélisation économétrique ne démontrent l'efficacité de la réforme envisagée. » On pourrait, à ce titre, donner l'exemple de la Grande-Bretagne dont les prix des billets de train ont fortement augmenté à la suite de la privatisation de British Rail et de la libéralisation du marché ferroviaire dans les années 1990.

Il n'est évidemment pas interdit de penser que l'ouverture à la concurrence peut, dans certains cas, améliorer l'offre de transport.

Encore faut-il s'entendre sur la nature de cette concurrence. Parle-t-on de concurrence sur le marché ou pour le marché ? De marché concurrentiel ou marché contestable ? Il faut enfin ne pas considérer d'emblée que la régulation marchande est par nature plus efficace que la régulation publique.

Rappelons à ce titre que, en France comme dans d'autres pays européens, l'État fut amené au cours du XX<sup>e</sup> siècle à reprendre les activités ferroviaires pour pallier les défaillances du marché.

## Réformer sur des données exactes

---

Certes, les conditions économiques ont évolué. On peut cependant considérer que la prise en compte de l'histoire du secteur est susceptible d'éclairer sous un nouveau jour les débats en cours.

Ajoutons, en outre, qu'une libéralisation non contrôlée du marché pourrait aboutir, d'une part, à une amélioration de l'offre sur les lignes les plus fréquentées (lorsque des compagnies se disputent les parts de marchés et que la concurrence opère véritablement) ; d'autre part, à une dégradation des services de transport sur les petites lignes, voire à la fermeture définitive de celles-ci, comme le suggérait le rapport Spinetta. C'est donc la question même de la mesure de la performance et de la définition des contours de l'offre de transport qui doit faire l'objet d'une réflexion.

Cela étant, une entreprise, même publique, ne doit pas moins s'adapter sans cesse pour faire face aux changements technologiques ou aux attentes de la clientèle. Le principe de mutabilité, qui constitue l'un des piliers du fonctionnement des services publics à la française, rappelle ainsi la nécessité de s'adapter aux évolutions des besoins des usagers et aux évolutions techniques.

Dans le cas de la SNCF, ces enjeux sont d'autant plus importants que l'entreprise bénéficie de concours financiers très importants de la collectivité. Mais pourquoi, pour justifier la réforme, s'appuyer sur des données manifestement tronquées, voire erronées ? Le gouvernement qui fustige l'environnement toxique des fake news dans lequel nous vivons, pense-t-il vraiment que les citoyens, et leurs députés qui devront trancher, sont incapables de comprendre ce qui se joue dans la réforme ferroviaire ?

---

*Les auteurs préparent la publication d'un livre sur « La compétitivité des chemins de fer et des cheminots » aux Éditions universitaires de Dijon (EUD), à paraître en septembre 2018.*

