


# Réforme de la SNCF: un cas d'école

 [politicoboy.fr/emmanuel-macron/reforme-sncf-un-cas-decole](https://politicoboy.fr/emmanuel-macron/reforme-sncf-un-cas-decole)

politicoboy

February 27, 2018

Le projet de réforme de la SNCF constitue un magnifique cas d'école, à tout point de vue. Il permet d'explicitier les divers positionnements politiques, les différentes conceptions économiques, et cristallise les enjeux idéologiques et sociétaux. Une occasion rêvée de se livrer à un examen approfondi, avec en ligne de mire cette question : faut-il sauver le soldat SNCF ?

## 1) Ce que contient le projet de réforme

Commençons par planter le décor. La SNCF résulte de la nationalisation des différentes sociétés de chemins de fer régionales, agrégées en une entité unique en 1937.

Suite à l'intégration européenne, elle devient sujette à l'ouverture à la concurrence et à la privatisation, comme de nombreux autres services publics. La première étape est franchie en 2014 lorsque la SNCF est scindée en trois branches distinctes : une holding et deux filiales (« SNCF mobilité » chargée de faire rouler les trains, et « SNCF réseau » responsable de l'entretien des voies).

La réforme portée par Emmanuel Macron s'inscrit dans la logique de l'ouverture au marché prévu pour 2020. Ses modalités sont décrites dans un rapport commandé par le gouvernement, et dont le Premier ministre épouse désormais les conclusions. (1)

Jean-Cyril Spinetta, l'auteur du rapport, s'était illustré comme PDG d'Air France entre 1999 et 2007, organisant la privatisation de l'entreprise avec un bilan contestable, sur fond de conflits sociaux permanents, avant de mener le fleuron industriel Areva à la banqueroute en tant que président du conseil d'administration. (2)

Que contient son rapport ? Selon [le journal Le Monde](#), il s'agit de **la plus grande transformation du rail français depuis la création de la SNCF**. On y retrouve les éléments clés suivant :

- La fermeture de 9000 km de lignes déficitaires (environ un quart du réseau) et leur remplacement par des lignes de bus
- La remise en cause des droits des salariés définis par la convention collective (le statut de cheminot)
- La généralisation de l'embauche d'employés en CDD dans le but affirmé de faire baisser les salaires.
- **L'ouverture à la concurrence.** Pour les TER, chaque ligne sera gérée par un opérateur privé unique, choisi suite à un appel d'offres. Pour les grandes lignes, différents opérateurs privés feront rouler leurs trains sur les mêmes voies.
- La transformation du statut de la SNCF en Société Anonyme, étape nécessaire en vue de la privatisation
- Le rachat de la dette de la SNCF par l'état français (47 milliards) et la recapitalisation

(4 milliards) de la branche « fret » déjà sujette à la concurrence



Dans cette étude, aucune référence aux notions de réchauffement climatique ou d'environnement. Des problématiques étrangères à l'auteur du rapport, qui déclarait préférer faire Paris-Marseille en avion, malgré une empreinte carbone 20 fois plus importante et un temps de parcours porte à porte légèrement supérieur. (3) Les 9000 km de voies supprimées seront remplacés par les fameux « cars Macron », tandis que le rapport préconise d'abandonner les projets de nouvelles grandes lignes au profit du transport aérien, contredisant ainsi la stratégie d'Eurostar qui prend des parts de marché importantes aux compagnies aériennes avec ses liaisons Londres-Bruxelles-Amsterdam. (4)



Les trains Eurostar à la conquête du marché aérien, au départ de Londres. (Wikicomons)

Ceci étant, on peut cependant reconnaître à ce rapport **une véritable cohérence idéologique**. Si on pose comme conditions indépassables l'ouverture à la concurrence et la privatisation de la SNCF, alors les mesures prescrites semblent « pragmatiques ». Elles permettent de réduire les salaires et d'éponger la dette de la SNCF tout en abandonnant les lignes non rentables en vue d'une privatisation. Mais cela découle d'un choix politique précis qui est tout sauf naturel.

## 2) La question du cadre politique : l'indépassable ouverture à la concurrence ?

Il faut lire [l'enquête d'Acrimed](#) sur la couverture médiatique de ce projet de réforme pour se rendre compte de l'ampleur du parti pris idéologique des médias dominants, qui se contentent de faire le service après-vente du gouvernement en martelant le caractère inévitable et nécessaire de cette réforme.

Or, rien d'indépassable ne force l'État français à ouvrir ses chemins de fer à la concurrence. Non seulement il aurait pu s'opposer aux différentes directives européennes (ce qu'il n'a pas fait), mais il aurait également pu éviter cette situation en faisant exclure les services publics des différentes directives, comme c'est le cas d'autres secteurs régaliens (police, pompiers, éducation...). **Il s'agit d'un choix purement politique et réversible.** (5)

De même, le gouvernement pourrait décider de freiner l'ouverture à la concurrence, ou de mener une politique protectionniste en organisant de manière habile l'ouverture du réseau, comme l'a fait l'Allemagne en maintenant son fleuron « Deutch Bahn » en situation de quasi-monopole public sur les grandes lignes. (6)

Le gouvernement a fait un choix politique et idéologique diamétralement opposé. Est-il



pertinent ? La science économique nous fournit des réponses accablantes.

### 3) Conceptions économiques : de la pertinence de l'ouverture à la concurrence

---

En théorie, la concurrence doit permettre de faire baisser les prix et d'augmenter la qualité du service.

Pourtant, la science économique est de plus en plus sévère avec la notion de concurrence. On pourra citer Joseph Stiglitz, prix Nobel 2001 pour sa démonstration de l'inefficacité des marchés, tout comme la célèbre *Théorie des jeux* de John Nash (Nobel 1995) qui démontre le caractère contre-productif de la compétition, et la supériorité de la coopération. Mais surtout, les grands industriels savent que les économies d'échelle font beaucoup plus que la concurrence pour baisser les prix.

En réalité, la concurrence fonctionne dans des cas très particuliers, et nécessite de remplir des conditions spécifiques, parmi lesquelles un grand nombre d'acteurs (plusieurs dizaines au minimum) et l'absence de barrière à l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché.

**Le marché du rail** constitue le **contre-exemple parfait**, un cas d'école systématiquement repris par les manuels d'économie. En effet, il semble aberrant de faire construire cinquante lignes ferroviaires côte à côte, et on comprend bien qu'une compagnie disposant de ses propres infrastructures possède un avantage permettant de barrer l'entrée d'un nouveau concurrent, qui devra supporter les coûts de mise en place de son propre rail avant de pouvoir gagner des parts de marché.

Pour toutes les activités de réseau, on parle de **monopole naturel**. C'est le cas pour l'électricité, le gaz, les routes, et dans une moindre mesure les télécoms.

À chaque fois, les économies d'échelle induisent une baisse du coût marginal. En clair, chaque client supplémentaire coûte moins cher que le précédent et permet de réduire le prix global du service. Dans le cas du rail, c'est particulièrement intuitif : plus on augmente le nombre de passagers dans un train, et plus le coût du billet diminue.

## Units costs of UK rail are 40% higher than in Europe

Whole system costs (£ per thousand passenger kilometres, 2011, partly normalised\*)



\* Infrastructure has been fully normalised, train operation and rolling stock have been normalised for countries where normalisation factors were known. The total figures shown do not include the track access charges

Source: Civity

© FT

Le rail anglais 40% plus cher que pour le reste de l'Europe, selon le Financial Times qui dresse un bilan alarmiste de l'ouverture à la concurrence.

Les coûts fixes de construction et d'entretien du réseau étant particulièrement importants, ils nécessitent une forte intégration qui conduit naturellement à l'établissement d'un monopole. Or, les monopoles privés alignent leurs prix sur le maximum supportable par le client, afin de maximiser leur profit. C'est ce que conclut la Cour des comptes au sujet de la privatisation des autoroutes françaises, dans un rapport accablant qui condamne les hausses alarmantes des prix et l'inacceptable baisse de la qualité des services. (7)

Ceci explique l'aspect naturel des monopoles publics, ou service publics, dans les activités de réseaux à forte capitalisation.

## Du monopole naturel à la concurrence organisée

L'idéologie libérale n'allait pas baisser les bras face à l'implacable logique scientifique qui détermine les cas de monopoles naturels. Ses promoteurs ont imaginé un système permettant de contourner les solutions pragmatiques.

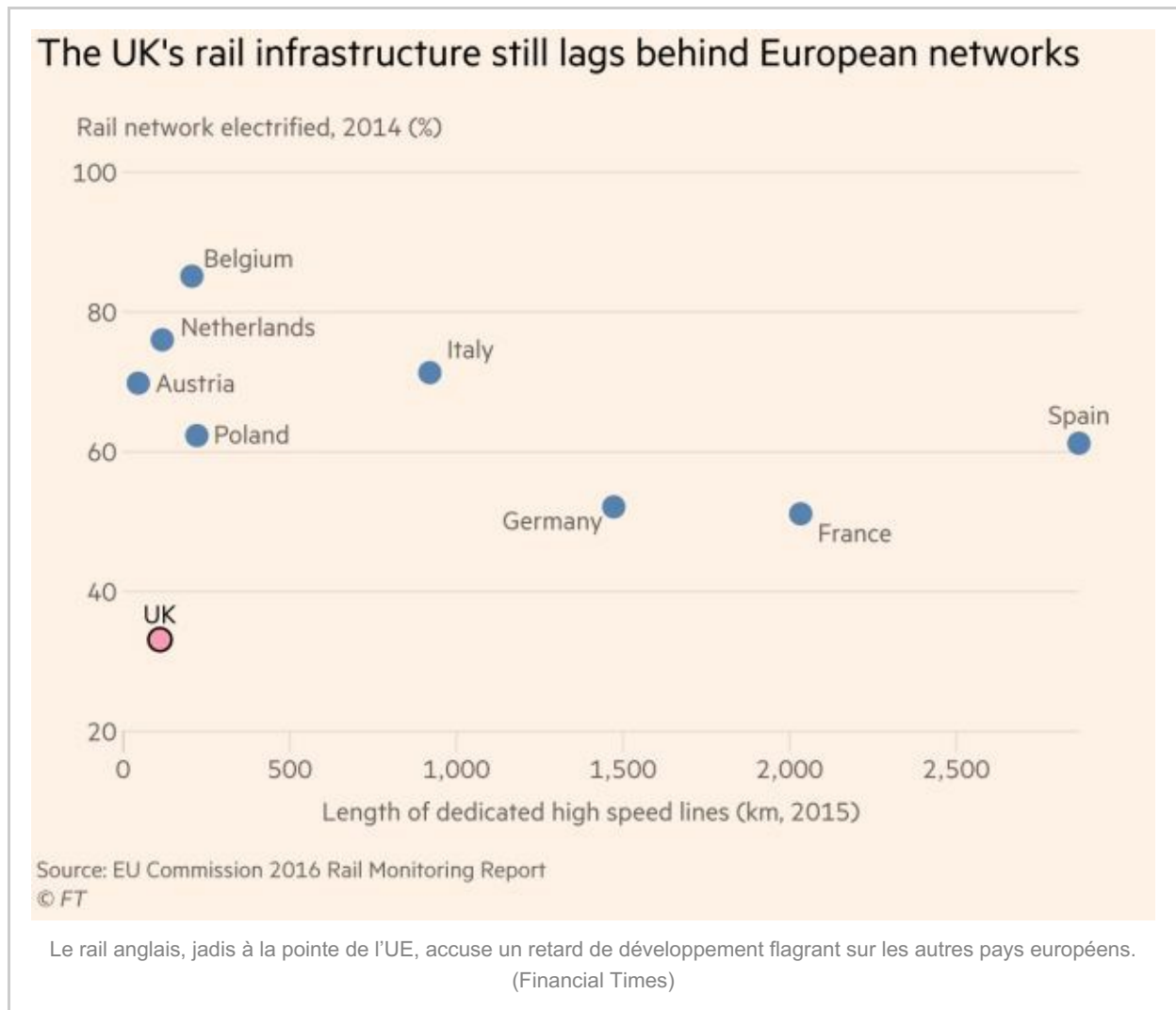
Leur logique est simple : puisqu'il est absurde de construire 50 lignes de TGV en parallèle, on scinde la SNCF en deux : la partie responsable de l'entretien du réseau facture un droit d'usage à la filiale responsable du transport des passagers, qui peut être mise en concurrence avec des acteurs privés payant les mêmes droits que la SNCF pour rouler sur les mêmes rails.

Le problème d'une telle approche, qui tient beaucoup de l'entêtement dogmatique, c'est qu'elle multiplie la complexité et s'oppose aux économies d'échelle et synergies en multipliant les intermédiaires, les instances de régulation et les acteurs. Sans parler du problème de sécurité.

## Les contre-exemples anglais et allemands

Le Financial Times dresse un bilan détaillé et accablant de la privatisation du rail en Grande-Bretagne. Le journal économique de référence évoque une hausse des tarifs (corrigée de l'inflation) variant entre +30 % et +300 % selon les lignes. En parallèle, on observe une hausse spectaculaire des accidents, une baisse drastique de la qualité du service et un surcoût pour l'ensemble des contribuables du fait des milliards d'argent public injectés pour pallier aux faillites de nombreux opérateurs.

Le bilan du Financial Time est à sens unique : le rail anglais est le plus cher d'Europe, et ses équipements sont les plus vieux et les plus mal entretenus.

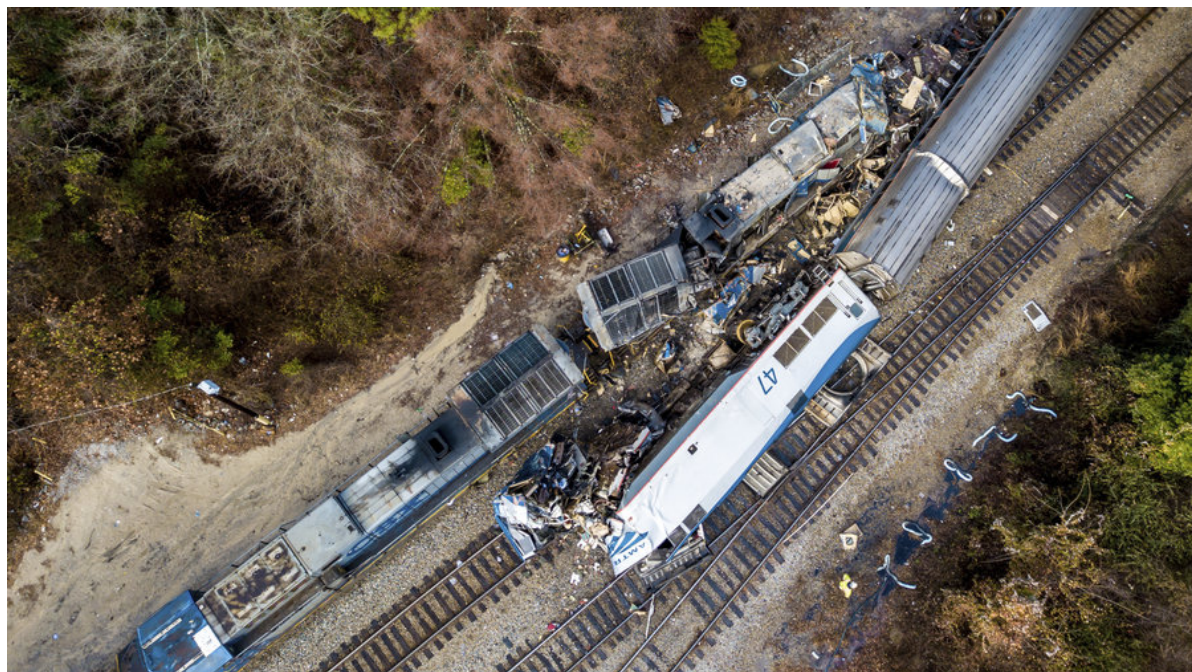


En Allemagne, la privatisation récente des petites lignes (le modèle ayant inspiré le rapport Spinetta) nécessite une subvention constante de la part des contribuables, à hauteur de huit milliards d'euros par an. (8)

En suède, 70 % des citoyens demandent la renationalisation du rail et un retour au service public, écœurés par les effets de la privatisation amorcée en 2001. En Finlande, une gare sur huit a été supprimée, et les temps de trajets ont été multipliés par deux ou trois dans les zones désertées. (9)

## 4) Faut-il s'inquiéter de la privatisation de la SNCF ?

Privatiser un service public revient à introduire la recherche de rentabilité, ce qui doit permettre de gagner en efficacité par la réduction des coûts. Mais cela risque de se faire au détriment de la sécurité, que ce soit par une baisse des dépenses ou en pressurant les employés pour qu'ils travaillent plus vite.



Collision entre un train de marchandises et un train de voyageurs en Caroline du Sud. Image NPR.

D'après Arthur H (nom modifié à sa demande), ingénieur SNCF travaillant dans la maintenance des lignes sur le grand Ouest, « *Le risque c'est de sacrifier la sécurité pour dégager du profit* ». « *Les pannes actuelles qui augmentent la grogne des usagers sont liées au gel des dépenses de maintenance* ». Un argument à mettre en perspective des nombreux accidents survenus en Europe après les privatisations, et les nombreuses collisions observées entre trains de différentes compagnies aux USA et en Grande-Bretagne.

## Les externalités positives du service public

Le service public génère des externalités positives : maintien de la cohésion des territoires, commerces aux abords des gares, futures économies d'échelle dans la perspective d'une augmentation du réseau ferroviaire (dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique par exemple). L'abandon des lignes non rentables sacrifie un bien public et va augmenter drastiquement le temps de trajet des citoyens, empirer les embouteillages et la pollution liée à l'usage du bus et de la voiture, enclaver des populations et aggraver les inégalités.

La Chambre de commerce de la région du Nord a estimé le surcoût économique des embouteillages à 1,4 milliard d'euros, soit six fois plus que le budget alloué aux TER. (10)

## Qui va payer la dette de la SNCF ?



Emmanuel Macron avait promis de transférer la dette de la SNCF sur les comptes de l'État, à condition que les cheminots renoncent à leur statut. Cette dette de 47 milliards n'est pas le fruit du hasard, mais le transfert délibéré des investissements effectués pour les projets de lignes à grande vitesse, doublés de l'accumulation des déficits résultant des coupes budgétaires. Car la mission de la SNCF n'est pas d'être rentable, mais d'assurer un service public. De fait, les réductions imposées par l'état ont conduit à une baisse de l'offre et in fine de la fréquentation des trains. La SNCF a elle-même vampirisé ses ventes en introduisant des services de covoiturage et d'autocars pour concurrencer ses propres lignes. Selon Le Monde Diplomatique, cette politique commerciale aberrante est directement responsable de la situation actuelle. (11)

La facture sera supportée par les contribuables, tandis que les endettements futurs de la SNCF perdront la garantie de l'état. La SNCF verra son coût de financement augmenté et sa nouvelle dette soumise aux marchés, ce qui lui imposera de sacrifier les investissements au profit d'une logique de rentabilité. C'est le but de la proposition de Spinetta, qui cherche ainsi à soumettre la SNCF au contrôle des marchés. (12)

## L'expérience des privatisations antérieures

---

Il suffit de porter un regard critique sur la privatisation des autres services publics pour tirer les conclusions qui s'imposent.

La meilleure analogie de la privatisation des TER provient de celle des **autoroutes**, qualifiée par la Cour des comptes de scandale d'état du fait de l'augmentation prodigieuse des tarifs couplée à une baisse de qualité du service. (13)

Le cas de **La Poste** est également exemplaire : une hausse des prix de 40 % depuis 2011, et la tarification à l'acte de ce que les facteurs faisaient jadis de bon cœur : tisser du lien social. Le service « veiller sur mes parents » qui permet de garantir un passage du facteur coûte 19,90 euros/mois, pour un contact par semaine (et 139 euros/mois pour un sourire quotidien). (14)

La vague de suicides qui a frappé les employés de La Poste nous rappelle celle qui avait traversé France Télécom. Cette autre privatisation avait engendré le ralentissement de la couverture du territoire, et une hausse spectaculaire des prix sous fond d'entente avec SFR et Bouygues.

**GDF** (devenu Engie) a fermé l'ensemble de ses centres d'assistance physique pour délocaliser et sous-traiter auprès de call-centers situés au Maghreb. On se souvient de cette femme cancéreuse qui, de retour de chimiothérapie, découvre qu'on lui a coupé le gaz et l'électricité sans préavis. Le call-center lui refuse tout arrangement : « *le cancer et la chimio ne sont pas des motifs recevables pour notre société* », lui répond-on. (15)

Auguste Honrat, directeur relation client d'Engie explique : « *c'est indéniable qu'il y a moins de contact physique, et comme le contact physique est ce qu'il y a de plus humain, et bien il y a moins d'humanité* ». (16)

Mais le champion toute catégorie reste EDF, passé en quelques années du statut de première entreprise française à celui d'une société menacée de faillite.



La raison ? Une baisse des budgets qui entraîne des pannes à répétition dans les centrales nucléaires, des chantiers EPR sous-estimés qui cumulent les retards, et surtout une concurrence intenable sur un marché intérieur désormais saturé par les excès de capacité de production. Les opérateurs privés laissent EDF assurer la *base* de la demande électrique et lui revendent à prix d'or les kWh de *pointe* en période de forte demande. Le rachat d'Areva (coulé par M. Spinetta) et la vente forcée des barrages hydro-électriques (la branche la plus rentable d'EDF) devraient achever de pousser l'ancien leader mondial vers la faillite. (17) Socialisation des pertes aux frais du contribuable et privatisation des profits au bénéfice des actionnaires, l'histoire se répète. (18)

## 5) Libéralisme contre socialisme : la lutte des classes au cœur du train SNCF

La privatisation du rail et sa mise en concurrence constituent une aberration économique confirmée par tous les retours d'expérience.

Pourquoi un tel entêtement idéologique de la part de nos gouvernements successifs ?

Il s'agit d'une lutte qui oppose deux conceptions de l'économie : la concurrence et le marché à tout prix, contre le bon sens et la mutualisation des « biens communs » de l'autre. Mais cela va plus loin.

Les intérêts privés cherchent à capter un marché de plusieurs dizaines de milliards d'euros qui leur échappe totalement. Le modèle économique « communiste » consistait à sortir le rail du marché en lui donnant le statut de service public.



Un train Amtrak déraille dans l'État de Washington. Photo NBC.

La SNCF défend également un modèle salarial « communiste », hérité du CNR à la Libération : ses employés disposent d'un salaire à vie (qui s'oppose au revenu universel promu par les libéraux) et permet de déconnecter le salaire de l'emploi. La valeur d'un «

cheminot » n'est pas déterminée par le marché, mais par sa qualification et son grade, comme dans la fonction publique. (19)

C'est pour cela que Macron commence par s'attaquer au statut de cheminot, avant de lancer la privatisation des TER et la fermeture des lignes non rentables.

La « bataille du rail » est donc avant tout une lutte des classes entre les salariés bénéficiant d'un revenu indépendant des aléas du marché, et le capital qui cherche à s'approprier leurs moyens de production dans une logique de profit.

La direction de la SNCF elle-même cherche à privatiser l'entreprise. Ses cadres dirigeants rêvent d'une introduction en bourse qui leur donnera accès aux niveaux de rémunération du privé.

Arthur H en témoigne : « *En tant qu'ingénieur et chef d'équipe, je ne peux pas vraiment me syndiquer, car c'est très mal vu par la Direction. Tu te fais sucrer tes primes et ton avancement. Mais je ferai grève malgré tout* ».

Enfin, la SNCF est une des rares branches professionnelles encore capables de peser dans les luttes sociales par sa capacité de blocage du pays. Casser le statut de cheminot permettra de faire passer plus facilement la réforme des retraites prévue pour cet été.

Cette réforme du rail impacte de fait tous les salariés et travailleurs indépendants, et **devrait être combattue par l'ensemble des Français.**

## **6) Comment faire passer une réforme libérale (et prendre les Français pour des imbéciles)**

Dès 1984, Alain Minc livrait la recette de la casse des services publics :« *Le système public ne reculera que pris en tenaille entre des déficits devenus insupportables et des budgets en voie de rétraction.* » (20)

Cette recette miracle n'a jamais fait défaut, et a été maniée avec brio pour déliter la SNCF. Le souci de rentabilité et l'introduction des tarifications inspirées des compagnies aériennes ont détruit la logique de service public, conduisant les prix des billets dernière minute à exploser sur les grandes lignes. Le gel des investissements génère pannes et retards, et la réduction des embauches entraîne une pénurie volontaire de conducteurs, qui cause des annulations de dernière minute.

L'usager frustré trouve les micros des journaux de 20h pour exprimer sa colère, sans aucune réflexion ou prise de recul sur ce que les enquêtes sérieuses démontrent comme étant une opération de sabotage volontaire de la part de la direction de la SNCF et de l'État. (21)

Comme pour la réforme de l'enseignement supérieur, on provoque sciemment une situation « intenable » mais parfaitement évitable (les retards et pannes de train, la sélection par tirage au sort pour l'inscription à la fac, les hôpitaux débordés) pour proposer une solution « inévitable » : la privatisation. Et pour mettre toutes les chances de son côté, on rajoute un gros discours réactionnaire sur les « privilèges » des cheminots.

## 7) La question du statut privilégié des cheminots et le point de vue des usagers

---

La presse et le gouvernement jettent en pâture à l'opinion publique le statut « privilégié » des cheminots. Mais entre les contre-vérités (la prime charbon n'existe plus depuis 1970) et les clichés, les chiffres témoignent d'une réalité très différente.

Leur salaire moyen est légèrement inférieur à celui du privé, le nombre de jours de congé total (en comptant les weekends et jours fériés) est supérieur d'une seule journée et le départ à la retraite à taux plein nécessite 42 annuités de cotisation, comme dans le privé. (22)

Le seul avantage significatif concerne la sécurité de l'emploi. Elle se « paye » par des horaires décalés, la garantie de seulement 12 weekends libres par an et pour beaucoup de travailleurs, les joies des trois-huit.

La véritable question que devraient se poser tous les Français ne concerne pas les soi-disant privilèges dénoncés par les nantis qui sévissent sur les plateaux audiovisuels, mais le fait que ce droit à la sécurité de l'emploi ne soit pas accessible à tous.

Plutôt que d'encourager le gouvernement à prendre des mesures qui vont nécessairement augmenter le prix des billets, dégrader la qualité du service et affaiblir les droits de l'ensemble des Français tout en faisant payer la dette de la SNCF au contribuable, les usagers seraient particulièrement avisés de combattre cette réforme et d'exiger le retour à un vrai service public.

## 8) Des positionnements politiques révélateurs.

---

En Marche et ses alliés (le Modem, les constructifs et le PS) sont cohérents dans leur démarche de privatisation des biens communs au service des intérêts privés qu'ils défendent, et appuient bien entendu la réforme.

À gauche, l'opposition de la France Insoumise s'inscrit elle aussi dans une cohérence. Son programme de transition écologique et d'extension des droits sociaux (salaire à vie, sécurité sociale intégrale) repose en partie sur des services publics puissants et efficaces. Elle sera logiquement aux côtés des syndicats.

À droite, les Républicains se retrouvent assis entre deux chaises. D'un côté, ils ont bien compris que pour exister, ils devaient renouer avec les valeurs conservatrices et se rapprocher de la ruralité, ce qui rend délicat le soutien à une réforme qui va renvoyer les zones rurales au Moyen Âge.

De l'autre, LR a largement contribué au démantèlement de la SNCF et soutient le projet libéral. En décidant de taper sur les cheminots comme Sarkozy avant lui, Macron offre à la droite un prétexte pour défendre la réforme.

Le Front National n'a que faire des contradictions. Il a beau être le premier à s'attaquer aux syndicats, cela ne l'empêche pas de dénoncer une réforme qui menace la cohésion des territoires.

# Conclusion

La réforme du rail représente un formidable retour en arrière de quatre-vingts ans. Compte tenu des données objectives, elle passerait pour de l'aveuglement idéologique et dogmatique, si elle ne servait pas de cheval de Troie à la destruction du modèle social français.

En termes économiques et écologiques, la privatisation tient de l'absurde. La réforme pourrait pratiquement être qualifiée de criminelle compte tenu de son impact environnemental et social, et du nombre de morts qu'elle va nécessairement entraîner, entre les accidents de trains et les suicides des employés.

Combattre la réforme de la SNCF, c'est défendre une autre vision de la société, plus solidaire et coopérative, tournée vers le progrès social et la transition écologique. Mais se contenter de protéger les acquis n'est pas suffisant. Il faut proposer une alternative au statu quo, comme le fait la CGT.

Une extension des droits des cheminots aux autres branches professionnelles, des investissements importants pour améliorer la qualité du réseau ferroviaire et la planification de la généralisation des transports publics pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique devraient figurer au coeur des exigences des Français !

*Vous avez apprécié cet article ? Soutenez-nous en le partageant et suivez-nous sur les réseaux sociaux, [Facebook](#) et [Twitter](#).*

Notes :

1. D'après [Médiapart](#)
2. Pour mieux connaître Mr Spinetta, on peut [lire cet article](#) et le corroborer par les pages Wikipédia des différentes entreprises qu'il a dirigées.
3. *Comme l'expliquait Thomas Legrand sur France-Inter le 23/02/2018 dans son édito politique*
4. Lire sur Médiapart: [le rapport téléguidé pour justifier le démantèlement de la SNCF](#)
5. idem 4.
6. Comme nous l'explique [cet article des Échos ici](#), et un reportage du 20h de TF1 [repris par Acrimed là](#).
7. Le média *Osons causer* a produit une analyse fascinante sur la privatisation des autoroutes, dont les différentes sources et le rapport de la Cour des comptes est accessibles [ici](#).
8. *Acrimed via le JT de TF1*
9. Lire: Le Monde Diplomatique : [Accélération de la privatisation du rail en Europe, juin 2016](#) :
10. Lire: Le Monde Diplomatique : [Quand l'état sabote le train](#)
11. Idem 11
12. Marianne : [SNCF pourquoi la privatisation de la SNCF est une aberration](#)
13. Idem 7.
14. Site de la poste : <https://www.laposte.fr/particulier/veiller-sur-mes-parents> et enquête Que choisir : <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-service-universel->



[postal-les-consommateurs-voient-rouge-n47868/](#)

15. Propos rapportés par le journal Fakir, édition janvier 2018, page 6 : « Engie, l'inhumanité à une histoire »
16. Idem 15.
17. Lire cet article sur la privatisation des barrages <https://humanite.fr/lidee-dune-privatisation-des-barrages-prend-leau-591600>
18. Lire Médiapart : « Et si EDF faisait faillite »  
<https://www.mediapart.fr/journal/dossier/economie/et-si-edf-faisait-faillite>
19. Lire Bernard Friot : Vaincre Macron, et donc le Medef. Edition La Révolte, 2017.
20. Cité par Serge Halimi dans les colonnes du Monde Diplomatique :  
<https://www.monde-diplomatique.fr/2004/06/HALIMI/11242>
21. Cf. 10.
22. Marianne : <https://www.marianne.net/economie/reforme-de-la-sncf-les-privileges-des-cheminots-existent-ils-toujours>

---

[Facebook](#)[Twitter](#)[Google+](#)[Pin It](#)