

Le rapport téléguidé pour justifier le démantèlement de la SNCF

mediapart.fr/journal/france/150218/le-rapport-teleguide-pour-justifier-le-demantelement-de-la-sncf

C'est tout sauf une surprise. Dès le 1^{er} juillet, Emmanuel Macron avait annoncé ses intentions à bord du TGV qui inaugurait la ligne Le Mans-Rennes. Il promettait un big bang pour la SNCF. « *Pour être franc, je pense que le modèle sur lequel on a vécu, le mythe de la SNCF, n'est pas celui sur lequel on construira la SNCF du XXI^e siècle. Votre défi sera de ne pas rester sur la protection du passé [...]. Le vrai défi sera de dire : si vous voulez défendre votre entreprise, il faut la réinventer* », avait-il déclaré à des cheminots conviés à faire partie du voyage.



Emmanuel Macron et Guillaume Pepy lors de l'inauguration de la ligne TGV Le Mans-Rennes. © Reuters

En matière de réinvention, le rapport sur « l'avenir du transport ferroviaire » réalisé sous la direction de Jean-Cyril Spinetta – ancien PDG d'Air France mais aussi ancien président du conseil de surveillance d'Areva du temps des folles aventures qui mèneront à la faillite du groupe nucléaire, ce qu'on l'oublie souvent – n'est pas franchement au rendez-vous. Alors qu'Emmanuel Macron ne cesse de mettre en scène son engagement dans la lutte contre le changement climatique, aucune mesure ne transparaît dans ce rapport pour soutenir le développement du transport ferroviaire considéré comme l'un des plus écologiques. De même, alors que le gouvernement jure de vouloir remédier aux fractures du territoire,

réparer les manques criants des régions oubliées, le rapport reprend et accentue la vision technocratique qui prédomine depuis quelques années sur l'aménagement du territoire : hors de dix-quinze grandes villes de France, point de salut.

En revanche, le rapport met un point d'honneur à recycler toutes les vieilles lunes qui traînent sur la SNCF. Fin du service public, ouverture à la concurrence, transformation de la SNCF en société anonyme, fin du statut des cheminots, éclatement de gestion du réseau, filialisation avant privatisation du fret... Toutes les idées brassées depuis des années par l'institut Montaigne ([voir ici](#)), le Medef sur les régimes spéciaux, [certains rapports parlementaires ou de la Cour des comptes](#), s'y retrouvent.

« *Un diagnostic complet et lucide* », a salué Matignon dès la remise du rapport jeudi 15 février. Il « *démontre sans ambiguïté la nécessité et l'urgence d'engager sans tarder une refondation de notre système ferroviaire* », selon le communiqué du premier ministre. Sans attendre, le gouvernement a annoncé l'ouverture « *dès la semaine prochaine* » d'une « *première phase de concertation* » sur une réforme du système ferroviaire français, des rencontres étant prévues avec les syndicats et la direction de la SNCF, les régions et les usagers. Un dialogue dans le droit fil de la méthode Macron s'annonce ([voir notre article](#)).

Ce rapport va signer « *la fin du ferroviaire* », a prévenu Éric Meyer, porte-parole de Sud-Rail, premier syndicat à réagir aux fuites organisées du rapport avant qu'il ne soit remis officiellement. « *On va aller vers la suppression de 9 000 km de lignes sur un peu plus de 35 000 km, on va aller sur un transfert des charges d'exploitation aux régions ; pour l'usager et le citoyen, on va avoir une baisse de la qualité de service et de la couverture du ferroviaire, une augmentation du prix du billet* », s'est alarmé le syndicaliste sur France Inter. Avant de conclure : « *Le contenu de ce rapport, et la manière dont il sera exploité, pourront forcément mettre le feu dans l'entreprise.* »

La fin de la SNCF comme entreprise publique

Cela peut paraître un point de détail juridique. Mais tous les salariés des entreprises publiques – Orange (ex-France Télécom), La Poste, Engie (ex-GDF) ou EDF par exemple –, qui ont connu un changement de statut, s'en souviennent comme d'un bouleversement profond. Lorsque leur entreprise d'Établissement public industriel et commercial (EPIC) est devenue société anonyme (SA), le basculement est allé bien au-delà du fait de ne plus avoir la garantie illimitée de l'État. Du jour au lendemain, leur entreprise s'est retrouvée plongée dans le grand bain de la concurrence. Les questions financières ont supplanté tout le reste. Les relations sociales se sont alignées sur les méthodes du privé. Et la notion de service public s'est totalement défaite.

Ce n'est donc pas par hasard que les syndicats de la SNCF considèrent une telle transformation juridique comme un chiffon rouge. Passant outre, le rapport Spinetta préconise de remettre en cause l'organisation actuelle, alors que l'entreprise publique ferroviaire a changé de statut il y a à peine quatre ans pour reprendre Réseau ferré de France sous sa coupe.

Depuis la réforme ferroviaire de 2014, la SNCF est constituée par trois établissements publics dotés du statut d'EPIC. Il y a une holding de tête, l'EPIC SNCF qui a le contrôle de deux filiales : SNCF Mobilités, qui s'occupe de toute la gestion des trains, et SNCF Réseau

qui gère les infrastructures de réseau. Le rapport demande que ces deux derniers EPIC soient transformés en société anonyme à capitaux publics.

Lire aussi

Selon les rapporteurs, la transformation du statut de SCNF Mobilités s'impose. « *Sa forme juridique actuelle n'est pas compatible avec les exigences européennes* », écrivent-ils pour justifier sa recommandation. Dans les règles européennes, les entreprises publiques sont en effet perçues comme porteuses de distorsion de concurrence. Toute recapitalisation est analysée comme une aide illicite des États. Dès lors que le rail s'ouvre à la concurrence, comme cela est prévu en 2019, la SNCF qui exploite les trains doit se retrouver à égalité de conditions par rapport à ses concurrents, selon ces mêmes règles, rappelle le rapport. La France aurait pu tout à fait éviter ce changement en faisant inscrire le statut d'entreprise publique et de service public dans les principaux traités et directives européennes. Mais elle s'est toujours bien gardée de le faire. Et pour le gouvernement Macron, cette possibilité est moins d'actualité que jamais.

Les vertus de la contrainte des marchés financiers

De façon plus surprenante, le rapport recommande aussi cette même évolution pour la société chargée des réseaux. Toutes les expériences menées à l'étranger qui ont voulu soit privatiser totalement leur réseau ferroviaire, soit même seulement transformer la société de gestion en la privant de la garantie de l'État, ont abouti à des catastrophes. La Grande-Bretagne a été obligée de renationaliser son réseau après d'importants accidents ferroviaires liés à une dégradation importante du réseau.

Mais ces expériences semblent avoir peu pesé dans les réflexions des rapporteurs. La transformation de SNCF Réseau en société anonyme, selon eux, est la meilleure solution pour éviter que la société ne tombe dans le piège des grands travaux incessants, de l'endettement permanent et exponentiel. La vertu de la contrainte exercée par les marchés financiers et les agences de notation est décidément sans limite. Les voici donc appelés à devenir les arbitres de l'aménagement ferroviaire en France.

Pour faire bonne mesure, le rapport demande aussi la filialisation de l'activité fret, qui a toujours été un point noir à la SNCF. Les syndicats y voient un premier pas vers une privatisation de l'activité.

Remise de dettes contre changement de statut

Depuis des années, la SNCF croule sous les dettes liées à la modernisation et l'entretien de son réseau ferré. Celles-ci s'élèvent à plus de 46 milliards d'euros. Chaque année, elles grossissent de quelque 3 milliards d'euros supplémentaires. À de nombreuses reprises, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, a demandé que l'État reprenne une partie de ces dettes, comme cela s'est fait en Allemagne. Berlin avait accepté de reprendre les dettes de la DB (Deutsche Bahn), au moment de l'ouverture à la concurrence du rail en Allemagne.

Jusqu'alors, le gouvernement français est toujours resté sourd aux demandes de la SNCF : une reprise des dettes de l'entreprise publique aurait alourdi l'endettement public, qui n'est

déjà pas conforme aux critères de Maastricht. « *Le traitement de la dette est une condition préalable et nécessaire à un retour à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructures* », insiste le rapport. Mais il n'indique pas quels moyens emprunter pour y parvenir.

Lors de sa rencontre avec les cheminots en juillet, Emmanuel Macron avait posé les termes de l'accord que l'État était prêt à passer avec la SNCF : « *Si on reprend la dette, quel nouveau pacte social la SNCF est-elle prête à avoir ? [...] Nous demandons à SNCF d'aller plus loin sur les réformes, le statut, la mobilité, le régime de retraite. SNCF, elle, a besoin que nous allégions sa structure financière, que nous accompagnions la rénovation du réseau existant.* » En clair, l'État est prêt à effacer une partie des charges financières que l'entreprise publique assume pour des travaux et des engagements pris au nom de l'État, contre le changement de statut.



Emmanuel Macron, le 1er juillet. © DR

Sans l'écrire explicitement, le rapport reprend tous les termes de l'accord posé par Emmanuel Macron. En face d'un allègement de dettes nécessaire, il préconise d'en finir avec le régime spécial des cheminots, devenu un point de fixation chez tous les conservateurs. « *Dans le cadre de la loi, il pourrait être mis un terme au recrutement au statut des nouveaux embauchés, en préservant strictement les droits individuels du personnel en bénéficiant. Les nouveaux recrutements devront s'opérer [...] dans un cadre conventionnel à parachever* », écrit le rapport. Le statut des cheminots s'éteindrait ainsi progressivement, au fur et à mesure des départs en retraite.

La SNCF devant devenir une entreprise comme une autre, elle est aussi priée d'adapter ses méthodes de gestion sociale et de les calquer sur le privé. Le rapport insiste ainsi pour que l'entreprise publique puisse « *recourir pendant deux ans à la procédure des plans de départs volontaires* », afin d'alléger ses effectifs (150 000 personnes travaillent à la SNCF). Il suggère aussi d'abandonner les règles d'avancement automatique de carrière et d'augmentation salariale, afin d'alléger ses charges salariales.

En revanche, il ne souffle mot sur les régimes spéciaux de retraite des cheminots. Le sujet est sans doute réservé pour l'autre « grande concertation » sur les retraites.

Une ouverture précipitée à la concurrence

L'ouverture à la concurrence du rail en France – les liaisons internationales sont déjà ouvertes – doit être transposée dans la loi française d'ici à la fin de l'année. Le rapport distingue deux cas : celui des lignes régionales (TER) et celui des lignes longue distance (TGV et intercity).

Reprenant une préconisation d'un rapport parlementaire, la mission Spinetta recommande d'ouvrir au plus vite les lignes TER qui sont déjà largement subventionnées par les régions. Tout en précisant, sans que l'on comprenne comment que « *l'ouverture progressive conduira SNCF Mobilités à garder un rôle prééminent au moins jusqu'en 2023* ».

Il indique même le processus qui devrait être mis en œuvre pour les ouvrir rapidement : des appels d'offres seraient lancés pour l'exploitation d'une ligne ou d'une partie de réseau. Et le moins-disant naturellement l'emporte.

Les ruraux prendront le bus

Seul ennui : comme toutes les sociétés de service, l'opérateur qui l'emportera sera obligé – puisque c'est la loi – de reprendre les salariés qui travaillaient sur l'exploitation de cette ligne. Même si le refus des cheminots de travailler dans le privé est souvent mis en avant, celui des opérateurs privés est tout aussi réel bien que passé sous silence : ils n'ont aucune envie de s'encombrer de personnels de la SNCF, habitués à travailler selon certaines règles, et sans doute payés plus cher.

Le rapport prévoit donc que les salariés pourront refuser d'être transférés dans la nouvelle entreprise. Mais, précise le rapport, ils devront accepter une nouvelle affectation sous peine d'être considérés comme démissionnaires.

Pour les longues distances, le rapport préconise une mise en concurrence directe : différents opérateurs pourront faire rouler leurs trains sur une même ligne.

L'abandon d'un service public sur tout le territoire

Pour Jean-Cyril Spinetta, une reconfiguration du réseau ferroviaire s'impose. Il estime qu'il faut « *recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence* », c'est-à-dire les transports du quotidien autour des agglomérations et les dessertes TGV entre les principales métropoles françaises. Là est selon lui l'avenir du train. Il n'a plus vocation à être un service public ouvert à tous sur tout le territoire.



© DR

Cette grande réorganisation du réseau ferroviaire passe par plusieurs points. D'abord, la fermeture de toutes les petites lignes, celles qui desservent les lieux les moins peuplés. Le rapport demande ainsi un audit des « *petites lignes* », qui mobilisent actuellement 16 % des moyens financiers, voient passer moins de 10 % des trains et transportent seulement 2 % des voyageurs. Ne peut-on faire l'économie d'un audit, puisque l'on sait déjà le résultat des mesures qui vont être avancées ? Les ruraux prendront les bus Macron. Reprenant là encore les idées d'Emmanuel Macron, qui avait dit son opposition à toute nouvelle ligne TGV lors de ce fameux voyage entre Le Mans et Rennes, le rapport juge aussi que la construction de nouvelles lignes à grande vitesse n'est pas nécessaire. De nombreuses raisons peuvent être avancées pour refuser ces nouveaux projets : leur coût exorbitant, les emprises démesurées de terrain qu'elles imposent. Le rapport en avance une autre assez curieuse : construire de nouvelles lignes « *entraînerait le TGV au-delà de sa zone de pertinence économique, c'est-à-dire les dessertes de très grandes agglomérations avec des trajets durant jusqu'à trois heures* », dit-il. Est-ce l'expert ou l'ancien patron d'Air France, soucieux de limiter la concurrence, qui parle ? Pourquoi plus rien n'est-il pertinent après trois heures ? Justement Eurostar vient d'inaugurer une nouvelle ligne TGV entre Londres et Amsterdam en quatre heures. Et le groupe table sur un report massif des clients de l'avion vers le train comme cela s'est passé entre Londres et Bruxelles.

Il y a tant d'idées convenues, rabâchées depuis trente ans, dans ce rapport que la question de son utilité se pose. Il ne pose aucune piste réelle d'avenir, ni en matière de changement climatique, ni sur les moyens de renouer les liens avec les territoires délaissés. Mais il ne tire même pas les leçons des expériences de l'étranger. Dans un hors série remarquable, le *Financial Times*, qui n'est pas exactement un porte-parole gauchiste, tirait le bilan des politiques de privatisations des services publics, menées depuis Thatcher. Sa conclusion était sans appel : il est grand temps de faire marche arrière.

« *Plus de concurrence, une plus grande efficacité, un plus grand choix de services mieux adaptés aux demandes des clients* », proclamait le mémo de 21 pages qui a conduit à la *privatisation la plus controversée* », rappelle le quotidien britannique dans son article sur la privatisation du rail. Avant de poursuivre : « *Il n'est pas évident que deux décennies de*

contrôle privé aient amené des progrès dans la qualité des services et aient permis de rendre le financement du réseau plus soutenable et les infrastructures ferroviaires plus sûres. »

De même, à aucun moment, le rapport ne prend en compte les caractéristiques spécifiques d'une entreprise de réseau comme la SNCF. Le ferroviaire impose des investissements lourds, des immobilisations de capitaux importantes, rien que pour la seule maintenance de son réseau. Le privé n'a jamais été capable d'assumer sur un temps long de telles contraintes. La SNCF est née de là. Si l'État a repris le contrôle des chemins de fer à partir de 1923, puis créer la Sncf et de nationaliser l'entreprise totalement en 1937, c'est parce que toutes les compagnies privées, à commencer par la compagnie Rothschild, étaient en faillite.