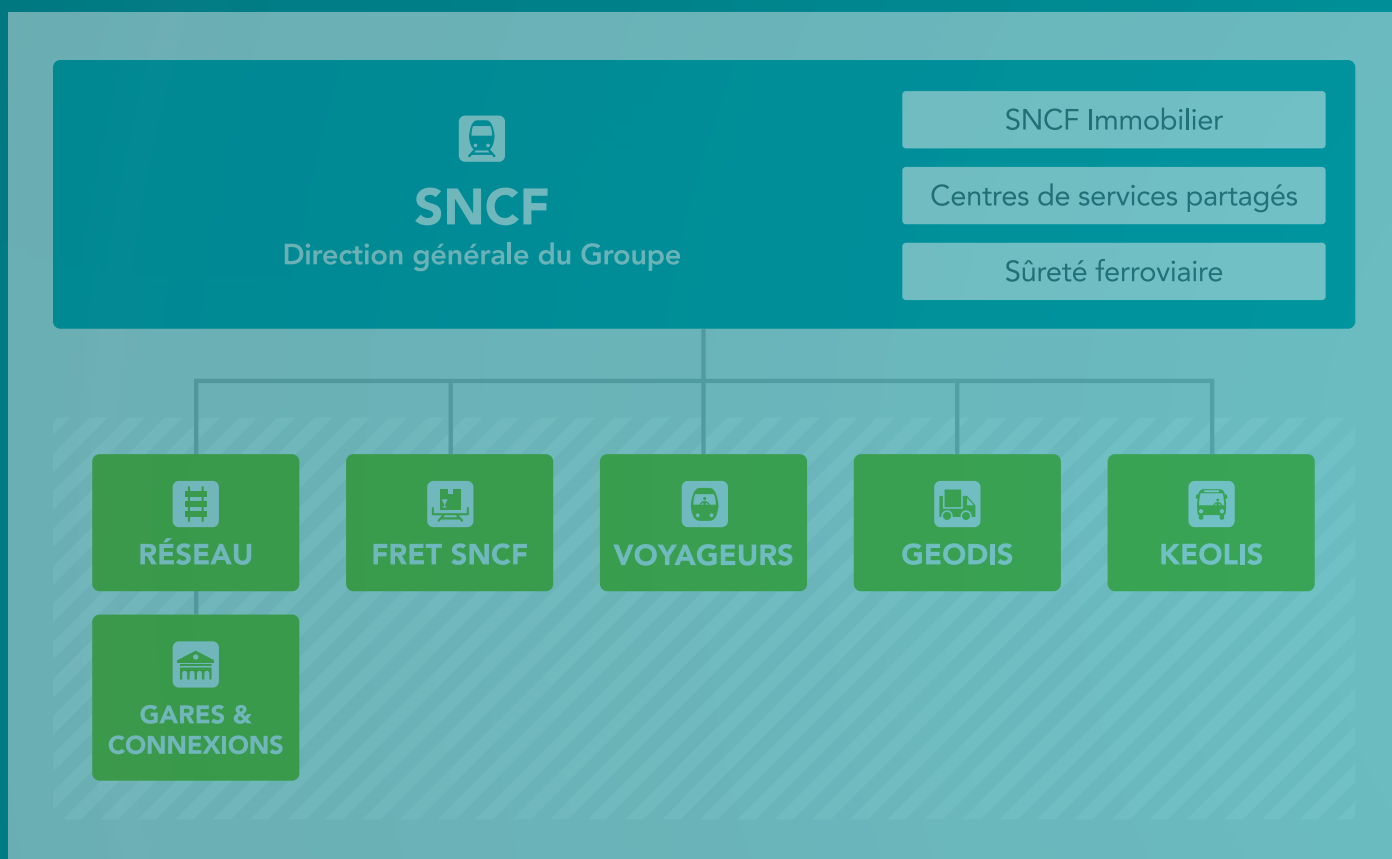


# DOSSIER

## La réforme ferroviaire de 2018



Il y a deux ans, le 26 février 2018, le Premier ministre, M. Édouard Philippe, accompagné de la ministre chargée des Transports, M<sup>me</sup> Elisabeth Borne, présentait à la presse et aux Français leur projet de [« nouveau pacte ferroviaire »](#) entre la SNCF et la nation. À l'époque, l'UPR dénonçait déjà la responsabilité de notre appartenance à l'Union européenne (UE) dans l'apparition de ce projet, qui d'ailleurs ne faisait pas partie des promesses de campagne du candidat Macron. Il convient de se référer à [l'article de Charles-Henri Gallois](#) (responsable national de l'UPR pour les questions économiques) sur le sujet. Il détaille l'enchaînement lent mais implacable des directives européennes, engendrant ce dernier acte de l'agonie de la SNCF, entreprise que nous héritons du Front populaire.

Si l'on évoque cette réforme aujourd'hui, c'est qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020 elle est entrée en bonne partie en application. Avec le recul, nous pouvons voir à quel point les entourloupes politiciennes du Premier ministre ont tenté de masquer la vraie responsabilité de l'UE dans cette réforme. Réforme de la SNCF et réforme du système ferroviaire puisque les deux ne sont plus corrélés depuis quelques années déjà. Heureusement, tout n'est pas détruit, et demain les trains continueront de circuler en France.

Toutefois, il s'agit là d'un changement majeur pour la SNCF, un dépeçage en règle de l'entreprise au profit d'intérêts privés ou étrangers lorgnant les juteux contrats de service public et les lignes les plus rentables. De la même manière que la régionalisation poussée par l'UE nous ramène progressivement aux féodalités de

l'Ancien Régime, cette réforme, qui se veut moderne et qui s'appuie d'ailleurs sur la régionalisation, signe le grand retour des entreprises privées dans le rail et la dislocation du réseau comme du temps d'avant la création de la SNCF. Un troisième chapitre s'ouvre donc dans l'histoire du secteur ferroviaire du pays, et un modèle de fonctionnement est en train d'être imposé à la France sans que l'on ait jamais demandé leur avis à ses citoyens.

Ce dossier est l'occasion de prendre du recul, de faire le point sur les transformations que subit la SNCF, maintenant que la loi est entrée en vigueur et que le secteur entre dans le vif du sujet de la mise en concurrence. Les six chapitres qui suivent peuvent être vus comme une introduction au vaste univers du ferroviaire, abordée par le prisme de la réforme de 2018 imposée par l'UE.

---

## SOMMAIRE

<i>I. De l'annonce de la réforme à la promulgation de la loi</i>	<i>p. 4</i>
<i>II. Le chantage de la reprise de la dette par l'État</i>	<i>p. 8</i>
<i>III. Réformer pour faire des économies... ou pas</i>	<i>p. 14</i>
<i>IV. Structure et rôle de la SNCF dans le service public</i>	<i>p. 17</i>
<i>V. Les dessertes en sursis, symbole du décalage entre opinion publique et réalité</i>	<i>p. 25</i>
<i>VI. La concurrence en marche</i>	<i>p. 30</i>

## I. De l'annonce de la réforme à la promulgation de la loi

### 1. Une présentation qui sentait bon le « Pensez printemps ! »

Il n'aura pas fallu attendre deux semaines pour que le rapport explosif de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire, ballon d'essai politique, soit transformé en prototype de projet de loi par le gouvernement. Le diagnostic semblait évident. Tel un médecin, le Premier ministre avait dressé à la presse et aux Français la liste des symptômes dont souffrait son patient : vétusté du réseau, dégradation du service, ou encore coût important pour les usagers et les finances publiques. Ce n'était une surprise pour personne.

Il avait ensuite prodigué les mesures qui allaient assurément sauver la SNCF et lui faire passer sans encombre le cap de l'ouverture à la concurrence. Cette dernière, il la voit comme une chance pour tout le monde. Il faut que la SNCF « se modernise », qu'elle « innove plus sur le numérique », qu'elle « forme aux métiers de demain », qu'elle soit gérée de manière « plus efficace » pour enfin avoir des comptes équilibrés. Ce n'est qu'après cette réforme et sa mise en œuvre dans le temps que les transports seront « plus ponctuels », « plus nombreux ». Pour les usagers, il y aura « plus de services » de « meilleure qualité ». Les cheminots auront enfin la « reconnaissance » qu'on leur doit dans une SNCF « plus intégrée », et l'argent public sera enfin « dépensé efficacement ». Qui pourrait être contre un futur si radieux ? *Pensez printemps !*

Ce remède miracle allait donc être appliqué au bout de deux mois par ordonnances, de manière à avoir une « large concertation » permettant « l'expression d'opinions contradictoires ». Tant pis si le débat parlementaire a été court-circuité.

Avant que la réforme, déjà entièrement ficelée, ne soit adoptée, les protestations auront pu résonner dans le huis clos des salles de réunion. Comme on peut choisir entre des cachets effervescents ou à avaler, les syndicats auront pu négocier le décalage de quelques mois de tel ou tel point.

Et gare à ceux qui auraient cherché à « pervertir » le débat ! Édouard Philippe avait pris soin d'agiter des peurs culpabilisantes devant son patient agonisant et ses proches. La dette « vertigineuse » « menace d'engloutir tout le système ». Pensez à « l'angoisse de ne pas être à l'heure pour la sortie de la crèche ou l'activité d'un enfant » à cause d'un problème de train, sous-entendant peut-être que, par exemple, les 300 suicides annuels sur le rail ne seraient pas dus à la détresse de malheureux mais à l'organisation de la SNCF !

Après le bâton, la carotte : si le remède était avalé à temps et en entier, le médecin ferait un prix sur la consultation en prenant en charge une partie de la dette du groupe ferroviaire. Quelle générosité ! Et, de toute manière, pas la peine de pleurnicher, l'ouverture à la concurrence aurait déjà été décidée « sous le précédent quinquennat ». Allez, on ouvre la bouche...

Face à des ficelles aussi grosses, le patient avait flairé le piège. S'en étaient suivis des dizaines de jours de grève « perlée » sur plusieurs mois, à l'initiative des syndicats. Ces grèves s'étaient soldées par des pertes évaluées à hauteur de 790 millions d'euros pour l'entreprise, soit autant de désagréments pour les usagers ou de retenues sur salaire pour les grévistes, pour finalement aboutir à l'adoption de la loi par le Parlement et à sa promulgation. Le piège avait été flairé, mais le texte est passé, peut-être parce que ce n'était pas le véritable instigateur de la réforme que les syndicats visaient. En effet, ce boniment de vendeur de potions ne visait qu'à masquer aux Français que, dans cette énième mise à mort d'un groupe public, le Premier ministre n'était en fait qu'un simple exécutant.

## 2. Contenu d'une réforme « *made in UE* »

La SNCF n'a jamais été en phase avec l'idéologie libérale de l'UE. L'article 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) relatif à la concurrence dans les services publics, et l'article 91 sur la politique commune des transports, retirent aux Français l'aptitude à décider de l'avenir de la SNCF<sup>A</sup>. [Le Parlement européen a entériné](#) la libéralisation progressive du secteur, et la Commission impose ses « grandes orientations des politiques économiques » annuelles (GOPÉ) [auxquelles le secteur ferroviaire n'échappe pas](#). Charge au Parlement français de les retranscrire en droit national.

En conséquence, le texte final du « nouveau pacte ferroviaire », promulgué par Emmanuel Macron le 27 juin 2018, comporte pas moins de [21 mentions de directives et règlements européens à respecter](#) ! Voici ce qu'il contient, résumé en dix points principaux :

- Changement du statut juridique de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités (devenue SNCF Voyageurs depuis) d'établissements publics à caractère industriel et commercial (ÉPIC) à sociétés anonymes (SA) à capitaux publics « incessibles », au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (article 1<sup>er</sup>).
- Création de la filiale de SNCF Réseau Gares & Connexions se voyant confier la gestion unifiée des gares (quais et bâtiments d'accueil) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (article 1<sup>er</sup>).
- Rattachement de la police ferroviaire (SUGE), à la holding SNCF (article 26).
- Non mentionnée dans la loi, mais conséquence du passage en SA, promesse du Premier ministre de [la reprise d'une partie de la dette par l'État](#) (25 milliards en 2020, 10 en 2022).

- Ouverture à la concurrence du trafic grande ligne (TGV) en décembre 2020 (article 8).
- Ouverture progressive à la concurrence du trafic « conventionné » (TER, Intercités, RER et Transilien) (articles 12, 13, 18 et 19). À partir de la date de fin des contrats actuels avec la SNCF. En cas de renégociation, il est possible de publier des appels d'offre depuis décembre 2019, et cela deviendra une obligation à partir de 2023. Sauf pour les Transilien, où les réseaux sont complexes (2023 au plus tôt, 2033 au plus tard), et pour les RER (2033 au plus tôt). Transfert de la propriété des trains et de leurs ateliers de maintenance vers les autorités organisatrices (Régions, État) lors de la perte d'un contrat (article 21), moyennant indemnité pour SNCF Voyageurs.
- Arrêt de l'embauche au statut à la SNCF à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (article 3).
- Transfert automatique des salariés de la SNCF vers le concurrent en cas de perte d'un marché. Perte du statut mais garantie d'un salaire équivalent. Rupture du contrat de travail en cas de refus par l'employé, ou proposition d'un autre poste par la SNCF s'il effectuait moins de 50 % de ses tâches pour l'activité concernée par le marché. Possibilité de reprendre le statut en cas de réembauche par la SNCF moins de huit ans après l'avoir quittée (article 16).
- Pas de prise de position sur les modalités de la retraite (avec cette réforme du moins).

- Pas de prise de position sur la fermeture des petites lignes déficitaires du réseau... mais les résultats d'un audit étaient attendus au plus tard à la fin de juin 2019 (article 27).



## II. Le chantage de la reprise de la dette par l'État

### 1. Mon amie, c'est la finance

Cinquante-cinq milliards d'euros. C'est le montant colossal de la dette de la SNCF (47 milliards d'euros pour SNCF Réseau et 8 milliards d'euros pour SNCF Voyageurs, dont plus de la moitié revient à Fret SNCF), et elle grossit au rythme effrayant de 3 milliards d'euros par an. On l'a vu, le Premier ministre a fait du chantage à la dette pour faire passer la réforme ferroviaire. Alors que la dette de la SNCF génère des intérêts à hauteur de 1,5 milliard d'euros par an, le Premier ministre a rappelé avec un calme stupéfiant que « cet argent va aux banques, il ne rend aucun service public » ! Son ennemi serait-il par hasard devenu la finance ? Certes non : si l'État



reprend une partie de la dette de la SNCF, c'est simplement lui qui va directement payer ces intérêts.

Il faut dire que nous avons affaire à un spécialiste en matière de dette. [Pendant son mandat à la tête de la ville du Havre](#), la municipalité a vu sa capacité de désendettement se dégrader nettement et approcher le seuil d'alerte fixé par Bercy. On aurait également aimé l'entendre sur [les 41 milliards d'euros inscrits au budget en 2018](#) pour rembourser aux banques les intérêts de la dette de l'État, qui, elle non plus, ne rend aucun service public. C'est [le deuxième poste de dépenses](#) après l'Éducation nationale (51 milliards) et devant la Défense (34 milliards). C'est l'équivalent de l'intérêt annuel de la dette de la SNCF payé toutes les deux semaines. Rappelons que [l'UPR propose un référendum](#) sur la manière de traiter l'endettement du pays.

L'ennemi du gouvernement n'est bien évidemment pas la finance. Conséquence immédiate de la réforme ferroviaire, moins d'un mois après sa promulgation, l'agence de notation financière [Fitch a abaissé de deux crans la note de SNCF Voyageurs](#) (la branche qui opère les circulations des trains), passant de AA à A+. En effet, auparavant, en tant qu'ÉPIC, la société bénéficiait des mêmes garanties d'emprunt avantageuses que l'État, réputé solvable. Mais sa transformation en SA dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de perte potentielle de marchés la rend moins solide. Concrètement, cela signifie que les taux d'emprunt de SNCF Voyageurs ont augmenté et que, pour une même somme empruntée en dette nouvelle, elle va payer aux banques des intérêts plus élevés. Soit exactement l'inverse de ce que le Premier ministre prétendait vouloir faire ! C'est une des raisons pour lesquelles l'État se doit de reprendre une partie de la dette existante. Avec les nouveaux taux d'emprunt, la dette devenait insoutenable<sup>1</sup>.

---

1. Consulter à ce sujet [le rapport du gouvernement](#) sur la dette du système ferroviaire.

## 2. Le ferroviaire, un mode de transport par nature déficitaire

Le sujet de la dette est complexe. Il est la preuve même que [le transport ferroviaire est par nature déficitaire](#) à l'échelle d'un pays lorsqu'il sert comme en France à l'aménagement du territoire. Il est coûteux mais nécessaire, et, par conséquent, les subventions doivent abonder pour que le système soit à la fois compétitif pour les usagers et financièrement à l'équilibre pour l'entreprise exploitante. Un rappel historique montre que la question de la reprise de la dette par l'État se pose de manière récurrente, et qu'au bout du compte c'est toujours à lui de l'éponger :

- [L'utilité publique du ferroviaire en France](#) fut reconnue dès 1833, au même titre que les canaux ou les routes. L'État mit en place un système de concessions qui garantissait l'exclusivité d'exploitation d'une ligne à une compagnie pendant 99 ans en échange d'un encadrement des tarifs puis du retour à l'État. Si la charte de 1842 prévoyait une répartition des rôles entre l'État (financement de l'infrastructure) et les compagnies (fourniture des rames et exploitation), en pratique les concessions étaient plutôt intégrales, avec des investissements réalisés aux trois quarts par les compagnies, [surtout par l'emprunt](#). Pour [faire face aux déficits](#) des compagnies, l'État généralisa en 1859 une garantie d'intérêt à 4 % sur 50 ans, assortie du partage des éventuels des bénéfices au-delà d'un certain seuil. D'une trentaine de compagnies au début des années 1850, le Second Empire vit la formation de six grandes compagnies, [contrôlées par des banques](#) : Paris-Orléans, de l'Ouest, du Nord, de l'Est, du Midi, et Paris-Lyon-Méditerranée.
- Conscient de la puissance de ce mode de transport pour désenclaver et développer le territoire en ces temps de révolution industrielle, l'État ambitionna en 1878 avec le plan Freycinet de connecter chaque sous-préfecture au train. Pour achever ce réseau d'intérêt général, l'État dû déjà [racheter dix compagnies](#) défailtantes, puis subventionner la construction soit

par les six grandes compagnies avec les concessions en conséquence, soit par sa propre administration. Charge aux départements de financer leur réseau secondaire. En s'engageant dans ces lignes a priori déficitaires, les compagnies misaient sur la péréquation avec leurs lignes rentables ou sur un équilibre à venir. Des coûts d'exploitation élevés, des morceaux de réseau déficitaires, auxquels s'ajoutaient des normes sociales strictes imposées par l'État, des tarifs maximaux et sociaux, et bientôt des obligations militaires liées à la Grande Guerre... tout cela a fait entrer les compagnies dans un fonctionnement déficitaire. Déjà, en 1878, [l'État avait dû racheter une dizaine de réseaux en faillite](#), puis, en 1908, c'est au tour de la Compagnie de l'Ouest d'être nationalisée.

- Face au déficit récurrent des compagnies et à la crise des années 1930, qui finit de les achever, l'État décida de toutes les regrouper en créant en 1937 la SNCF, et en fermant par la même occasion des milliers de kilomètres de lignes très déficitaires. Par convention, cette nouvelle société anonyme d'économie mixte détenue à 51 % par l'État (le reste appartenant aux actionnaires des sociétés préexistantes) étendait les concessions sur quarante-cinq ans jusqu'en 1982. En échange, l'État s'engageait à reprendre les dettes dans la nouvelle structure et à verser temporairement à la SNCF une subvention compensatrice pour équilibrer ses comptes. À l'époque, les dettes cumulées se montaient déjà à l'équivalent de 23 milliards d'euros. [C'est dire si ce boulet est traîné depuis longtemps.](#)

- Après la Seconde Guerre mondiale, ce qui était provisoire devint définitif avec la pérennisation par la loi du soutien financier de l'État. Dans un premier temps, il s'agissait de compenser certaines dépenses a posteriori, ce qui n'encourageait pas la maîtrise des comptes. Puis, dans un second temps, à partir des années 1970, les compensations furent réalisées a priori, en lien avec des contrats de plan. Or, en parallèle, la SNCF continua de s'endetter

pour couvrir ses déficits d'exploitation non maîtrisés. Ajoutez à cela des taux d'intérêts qui montent et une inflation faible, et, en l'espace de quinze ans, la dette avait plus que triplé.

- Au début des années 1990, [l'État prit conscience du cercle vicieux](#) dans lequel était embarquée l'entreprise. Il créa une sorte d'entité de confinement, le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), qui soulageait la SNCF d'une partie de sa dette tout en la faisant rembourser par l'État sans qu'elle apparaisse dans ses comptes pour que le déficit public ne dépasse pas les sacro-saints 3 % du PIB imposés par le traité de Maastricht.

- En 1997, avec la séparation de la SNCF en deux exigée par l'UE, entre le réseau et le transporteur, Réseau ferré de France (RFF, maintenant SNCF Réseau) se vit affecter la part de la dette équivalente à la valeur nette comptable du réseau (comme votre voiture à l'argus), soit les deux tiers de la dette (l'équivalent de 20 milliards d'euros). Le coût des premières lignes à grande vitesse, exploitées à partir de 1981, représente finalement une faible partie de la dette, car ces lignes se sont montrées très rentables. La dette relève donc surtout du déficit d'exploitation récurrent. Avec cette configuration en deux entreprises, RFF devint une sorte de seconde entité de confinement de la dette sans que celle-ci se résorbe puisque, d'un côté, l'État bride les tarifs des péages et, de l'autre, les investissements augmentent. De son côté, la SNCF, qui exploite les trains, se porte mieux, avec peu de dettes, des péages sous-évalués que lui facture RFF, et le financement de l'exploitation des TER et Intercités effectué par les Régions et l'État.

- Le gros dérapage a eu lieu récemment avec le financement forcé de lignes à grande vitesse dont le coût au kilomètre a presque été multiplié par cinq par rapport aux années 1980 et dont la rentabilité est beaucoup plus faible. Il y a eu une première grosse augmentation de la dette à partir de 2001, avec le

financement de la première phase de construction de la ligne à grande vitesse Paris-Strasbourg, et une deuxième augmentation à partir de 2010, avec le financement de la construction simultanée de quatre autres lignes à grande vitesse (seconde phase de Paris-Strasbourg, Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, contournement de Nîmes-Montpellier) ainsi qu'avec l'augmentation des investissements de rattrapage en renouvellement. Ainsi, alors que la dette initialement transférée à RFF en 1997 se montait à l'équivalent de 20 milliards d'euros et qu'aujourd'hui il ne reste de ce paquet que moins de 1 milliard d'euros à rembourser, la dette de SNCF Réseau (ex-RFF) est maintenant de plus de 40 milliards d'euros ! Dont deux tiers sont liés aux nouvelles lignes à grande vitesse.

Sans minimiser la responsabilité de la SNCF dans le creusement du déficit, qui en fin de compte se traduit par de la dette ou des concours publics, on a vu que l'État est largement responsable de l'augmentation de la dette. Dès sa création, la SNCF était plombée par les dettes des anciennes compagnies, elles-mêmes induites pour partie par la volonté d'aménagement du territoire de l'État et par le coût même de l'exploitation de ce mode de transport.

Aujourd'hui, [comme le reconnaît même le secrétaire d'État à la Fonction publique](#), ce n'est pas le statut des cheminots qui fait exploser la dette. C'est à cause de la prise en charge par la SNCF, au lieu de l'État, de parts importantes du financement de lignes à grande vitesse trop nombreuses et peu rentables. Ainsi, le gouvernement a joué au pompier pyromane en faisant chanter les cheminots avec la reprise d'une partie de la dette en échange de la transformation en SA, de l'ouverture à la concurrence et de la fin du statut.

### III. Réformer pour faire des économies... ou pas

#### 1. Pour dépenser moins, je dépense plus

Une des justifications avancées par le Premier ministre pour réformer la SNCF et supprimer le statut des nouveaux embauchés était que le transport ferroviaire est un service public qui coûte de plus en plus cher aux Français, qu'ils prennent ou non le train (14 milliards d'euros par an de soutien public). Cela représente certes « plus que les budgets de la police et de la gendarmerie réunis », mais beaucoup moins que ce que, par exemple, [la Suisse dépense dans le rail rapporté au nombre d'habitants](#). Or il nous expliquait également que cette réforme ne voulait pas dire « moins d'argent pour le service public », car l'État s'engage massivement dans la rénovation de l'infrastructure à hauteur de 10 milliards d'euros par an. Que veut-il à la fin ? Dépenser plus ou dépenser moins ?

Ce n'est pas par charité que l'État s'engage puisque [cet argent doit servir à rattraper son propre manque d'investissements](#) dans le réseau classique au cours des dernières décennies, alors que, dans le même temps, il forçait SNCF Réseau à s'endetter pour la construction de lignes à grande vitesse. Ce n'est pas non plus grâce à M. Macron que l'État s'engage dans la rénovation des lignes classiques puisque [cela découle d'un « contrat de performance »](#) signé entre le précédent gouvernement et SNCF Réseau, par lequel le groupe s'était engagé à augmenter sa productivité (faire autant avec moins).

De manière vicieuse, [le désengagement de l'État depuis des dizaines d'années](#) dans la rénovation des lignes classiques a malmené les services TER, occasionnant une vétusté du réseau à laquelle on peut imputer une bonne partie des retards qui

provoquent l'ire des Régions contre la SNCF, et qui les pousse à vouloir la concurrence. Maintenant que l'État s'est enfin décidé rattraper son retard en rénovation, c'est pour mieux accueillir les concurrents de la SNCF qui, elle, aura essuyé les plâtres.

## 2. Le statut, les avantages et le gribouillage

Admettons que le Premier ministre ait eu envie de dépenser moins, même si cette intention est loin d'être claire. Il y avait a priori un thème en or sur lequel intervenir : les avantages du statut des cheminots. Gouffre financier, trop avantageux, pas assez flexible, pas assez compétitif... ce ne sont pas les qualificatifs qui ont manqué aux commentateurs et éditorialistes pour alimenter leurs diatribes contre la SNCF. [Et de vanter à l'unisson le courage du gouvernement](#) de s'y attaquer pour redresser l'entreprise. Après tout, même si beaucoup de dispositions du statut ont évolué depuis sa création en 1920, et qu'[il est surtout entouré de fantasmes](#), pour sauver le rail, des modifications auraient pu sembler acceptables par le personnel en contrepartie de la reprise de la dette par le gouvernement.

Ainsi, le gouvernement aurait pu remettre à plat le statut de tous les cheminots en proposant des modifications. Cela aurait logiquement produit des effets immédiats sur les charges de fonctionnement de la SNCF. Mais non ! Le gouvernement a choisi de conserver le statut du personnel actuel. Si certaines dispositions du statut étaient vraiment archaïques et représentaient un boulet pour l'entreprise, alors pourquoi ne pas simplement les avoir supprimées ? La réalité, c'est que le statut est si avantageux que la SNCF peine à recruter. Elle est obligée de recourir à du [speed dating dans les gares](#) et à des [tests de préentretien d'embauche sur Internet](#), et même d'instaurer une [garantie de logement à prix attractif](#) en Île-de-France pour attirer les jeunes. La situation est tellement désespérée qu'[un chèque-cadeau](#) est à présent offert aux cheminots qui dénichent un futur embauché !

Autre levier d'économies, des dispositifs tels que les tarifs avantageux sur les billets de train, dénoncés régulièrement par la Cour des comptes comme étant très coûteux, trop étendus<sup>2</sup>. Ils concernent aussi les agents contractuels SNCF (hors statut), mais il n'est pas prévu que ces modalités évoluent. Preuve s'il en est que le gouvernement ne cherche pas sincèrement à assainir les comptes.

Rappelons également que la ministre des Armées, Florence Parly, a quand même touché plus de 300 000 euros en six mois lorsqu'elle était directrice à SNCF Mobilités, une rémunération qui aurait crevé le plafond légal sur une année pleine. On aurait aimé entendre le Premier ministre s'exprimer sur ce genre de pratiques. Comme le dit un proverbe chinois, le poisson pourrit toujours par la tête.

Ainsi, plutôt que d'avoir fait une réforme juste et raisonnée, le gouvernement a préféré une réforme clivante opposant anciens et nouveaux cheminots. On connaît le mépris de classe d'Emmanuel Macron, qui gratifie chaque mois les Français d'une nouvelle injure. Lors du Salon de l'agriculture 2018 il avait récidivé en opposant les Français entre eux : « C'est scandaleux que des cheminots conservent leur statut, alors que des agriculteurs n'ont pas de retraite. » Avec des raisonnements à l'emporte-pièce comme ceux de M. Macron, on peut aller encore plus loin : il est scandaleux que des travailleurs puissent garder leur CDI alors que d'autres sont en CDD ! Le but est, on l'a compris, de raboter les droits sociaux en commençant par les professions qui semblent les plus protégées, jusqu'au jour où ce seront les normes de votre propre profession qui seront jugées privilégiées. Au contraire, là où agriculteurs et cheminots se retrouvent, c'est sur le manque d'attractivité de leur profession.

Notre président ferait mieux d'agir pour la santé et la retraite des agriculteurs plutôt que de vilipender un statut dont la suppression n'aura évidemment aucun

---

2. Voir [le rapport public annuel 2014 tome II : les facilités de circulation de la SNCF](#) et le [guide 2015 des contractuels de la SNCF](#) publié par la CFDT.



impact sur le monde agricole, pas plus que sur le déséquilibre de la caisse de retraites des cheminots même si elle avait survécu à la réforme actuelle des retraites. En effet, la cause du déséquilibre est surtout à chercher du côté de [la pyramide des âges](#) de la population rattachée à cette caisse (en 2015 : 0,67 cotisant au statut pour 1 retraité anciennement au statut, contre 1,3 cotisant pour 1 retraité au régime général). On comprend bien que la diminution constante des effectifs (départs à la retraite non remplacés) couplée à l'arrêt de l'embauche au statut (cotisation à une autre caisse) n'aurait fait qu'amplifier le problème.

## **IV. Structure et rôle de la SNCF dans le service public**

### **1. La SNCF, trois têtes et un corps prêt à la découpe**

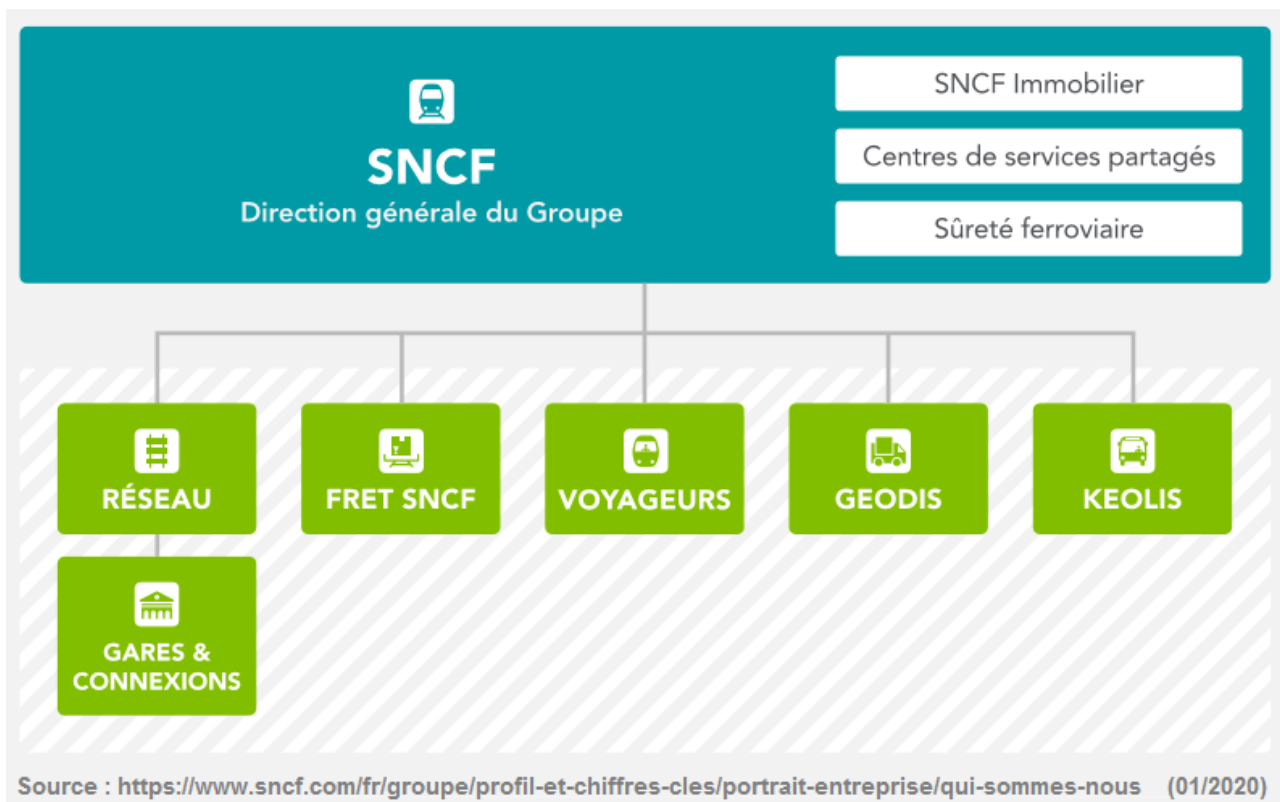
Il existe aujourd'hui des « murailles de Chine » au sein de la SNCF. Pourtant, la réforme miracle portée par Édouard Philippe était censée renforcer l'« unité de la nouvelle SNCF », par opposition aux trois anciens établissements publics, fruit des réformes de 1997 et 2014. Or la séparation déjà imposée depuis plus de vingt ans par l'UE entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur public n'est pas remise en cause. La réforme clarifie simplement les choses en confiant la gestion des gares à SNCF Réseau. La structure de la SNCF s'articule désormais autour des trois SA suivantes :

- SNCF Réseau. Gestionnaire du réseau et des ressources travaux, il est affectataire des chemins de fer et du foncier attendant ainsi que des gares via Gares & Connexions (l'État devenant le propriétaire en raison de la reprise de la dette). Elle alloue de manière impartiale les horaires de circulation disponibles (sillons) entre les différents transporteurs publics ou privés (de fret et désormais aussi de voyageurs) et elle supervise les circulations.

- SNCF Voyageurs : c'est le transporteur public historique. Elle-même est scindée entre les activités Transilien, TER et Voyages (qui regroupe encore pour le moment TGV InOui, Ouigo, Intercités, plus les partenariats avec Eurostar, ICE, Thalys, Lyria et AVE). Elle est propriétaire des trains et des sites de maintenance, employeur des conducteurs, des contrôleurs, du personnel d'escale et des mainteneurs. Les différentes activités sont de plus en plus gérées comme des transporteurs indépendants les uns des autres, pour des raisons de prestation fournie aux voyageurs, de financement, et dans l'optique de la concurrence. Les activités TER au sein d'une même Région vont même tendre à se scinder en prévision de la mise en concurrence par lots de lignes, avec à la clef le transfert de personnel, de matériel et de locaux aux concurrents.

- Quant à la troisième SA, actionnaire à 100 % des deux autres, il s'agit de la holding SNCF, qui chapeaute l'ensemble. Elle regroupe les missions mutualisées comme l'immobilier, assure l'optimisation des coûts et assure une cohérence globale, notamment en matière de stratégie. Elle possède ses propres filiales comme Fret SNCF, Geodis ou encore Keolis.

Pour veiller à ce que cette séparation soit respectée à la lettre, il existe même une haute autorité administrative, l'Autorité de régulation des transports (ART, anciennement ARAFER, du président de laquelle la presse a dévoilé [le salaire mirobolant](#)). Une séparation imposée dont les cheminots « souffrent quotidiennement » d'après l'aveu même du Premier ministre. De surcroît, [l'ART aimerait aller plus loin](#) et supprimer purement et simplement la holding SNCF de manière à avoir deux sociétés totalement indépendantes. Ainsi, l'annonce d'un groupe mieux intégré s'apparentait surtout à « de la poudre de perlimpinpin » saupoudrée sur la réforme pour mieux faire avaler la pilule aux cheminots.



La justification du changement de statut juridique de la SNCF était encore une mauvaise blague du Premier ministre, et on serait tenté de rire si la situation n'était pas aussi grave. Le but serait de responsabiliser les dirigeants de l'entreprise et les donneurs d'ordre politiques (État, Régions), et d'arrêter l'endettement. On se demande bien par quel miracle ce changement de statut va soudain responsabiliser les dirigeants et les autorités politiques, alors qu'[une loi existe déjà depuis 2014](#) pour limiter l'endettement, et que, comme expliqué plus loin, le président de la République lui-même ne se prive pas de piquer des crises d'autoritarisme pour que la SNCF s'exécute.

Quoi qu'il en soit, le nouveau pacte ferroviaire ne visait pas à la privatisation des trois ÉPIC de la SNCF, simplement à les transformer en sociétés anonymes... « l'inverse d'une privatisation *[sic]* ». Les capitaux sont détenus par l'État et sont « incessibles » comme le stipule la loi promulguée. Mais les Français seraient bien avisés de ne pas croire que cela restera gravé dans le marbre au vu [des privatisations](#)

partielles d'ÉPIC de ces dernières années (EDF, GDF, France Télécom, La Poste...), et de la propension des gouvernements successifs à brader les bijoux de famille, comme la récente loi Pacte nous l'a encore montré (Aéroports de Paris, Française des jeux et Engie, dont l'État veut se désengager davantage).

Il ne s'agit donc pas aujourd'hui stricto sensu d'une privatisation. Non, c'est bien plus sournois. C'est la possibilité donnée aux Régions et à l'État de signer des contrats de délégation de service public en dépeçant SNCF Voyageurs entité par entité, salariés inclus, en les mettant à la disposition d'autres entreprises pour que ces dernières les exploitent en échange de subventions publiques, avec au passage une marge financière pour leurs actionnaires. C'est la possibilité donnée aux autres entreprises de prendre des parts de marché à la SNCF sur les lignes les plus rentables. Et avec la loi LOM c'est aussi la possibilité donnée aux Régions de retirer à la SNCF la gestion de petites lignes. Elle est loin la promesse du Premier ministre d'une reconnaissance envers les cheminots et d'une SNCF mieux intégrée. Il fallait traduire par casse sociale et désintégration du groupe.

## **2. Filialisation et sous-traitance**

Les trois SA dont nous parlons et leurs 150 000 cheminots ne sont en réalité que la partie visible de l'iceberg. En parallèle de la baisse constante des effectifs (- 2 000 par an), sans que le grand public s'en rende compte, des centaines de filiales de droit privé ont été créées ces dernières années. L'exploitation de systèmes de transport de voyageurs par Keolis ou Ouibus (qui a été revendu à BlaBlaCar), le transport de fret par VFLI, l'exploitation des autoroutes ferroviaires de fret par Viia, la location de wagons par Ermewa, la gestion des parkings par Effia, les études techniques par Systra, la logistique par Geodis, la collecte de données au moyen de drones par Altametris, les travaux ferroviaires par Sferis, etc. Elles comptent aujourd'hui plus de 100 000 employés hors statut, et ce n'est pas anodin.

La filialisation de pans entiers d'activités change progressivement l'entreprise : recours aux contrats précaires, recours à la sous-traitance dans tous les domaines, déploiement à l'international. Cette agilité permet au groupe de réaliser le tiers de son chiffre d'affaires à l'étranger, dans 120 pays, et son ancien président, Guillaume Pepy, souhaitait que [50 % du chiffre d'affaires soient réalisés à l'international](#) d'ici à 2023. Il faut dire que le potentiel de développement fait rêver : Systra conçoit la moitié des nouveaux systèmes de métro et des lignes à grande vitesse de la planète, Keolis exploite près de 7 000 km de réseau ferré sans parler de ses 23 000 bus...

Parallèlement, la SNCF est accusée par les associations d'usagers de s'être détournée de sa mission première. En tant qu'entreprise motivée par le profit, elle a logiquement de moins en moins d'intérêt à se focaliser sur le ferroviaire français et le service rendu aux voyageurs, le potentiel de développement se situant à l'international. De plus, les services de la maison mère sont directement mis en concurrence en France avec ceux de ses filiales, comme cela a récemment été le cas pour l'exploitation du tramway 11 express en région parisienne, qui a été confiée à Transkeo (filiale de Keolis) et non à Transilien (SNCF Voyageurs). Le changement de statut juridique du groupe SNCF, la filialisation de l'entité en charge des gares [ainsi que de Fret SNCF](#) sont dans la continuité de cette logique de scission.

De pair avec la filialisation, la sous-traitance augmente. Récemment, des initiatives menées du côté de SNCF Voyageurs avaient suscité l'étonnement, comme l'expérimentation dans les Hauts-de-France de [la surveillance de gares par des facteurs](#) et la proposition (saluée par le patron de la SNCF) de [vendre des billets de train](#) de la part de la confédération des buralistes. Ce qui peut encore se comprendre dans un contexte de continuité du service public (à ceci près que les missions de sécurité des agents en gare passent à la trappe) se comprend beaucoup moins quand le résultat va à l'encontre de l'objectif, comme c'est le cas avec SNCF Réseau.

En vingt ans, la sous-traitance sur le réseau a été multipliée par quatre. En effet, le sous-investissement chronique dans la régénération a récemment conduit à devoir massifier les travaux, ce qui a encouragé le recours à la sous-traitance. Aujourd'hui, c'est déjà 35 % de l'activité de SNCF Réseau qui est sous-traitée, un taux qui atteint même deux tiers pour les travaux de voie. Ce marché juteux (2,9 milliards d'euros en 2017) est occupé aux trois quarts par des géants du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage et NGE), et il devrait encore augmenter de 30 % à l'horizon de 2020, ce qui traduit une véritable politique d'externalisation à des entreprises privées. On est loin de la promesse d'unité de la SNCF. Cette politique entretient un cercle vicieux où les agents de la SNCF ne font plus que superviser les travaux et perdent leur savoir-faire, rendant la SNCF dépendante de ces entreprises privées. Pire encore, dans un contexte de recherche de l'efficacité économique voulue par la réforme ferroviaire, la sous-traitance génère des surcoûts de l'ordre de 10 % à cause de malfaçons ou de retards !

La seule unité qui apparaîtra dans le système ferroviaire, c'est celle de la convention collective nationale du ferroviaire, accord de branche en cours de négociation, que le patronat aimerait le moins contraignant possible et que les syndicats aimerait voir être un copié-collé du statut de la SNCF.

### **3. Le service public à la française n'est pas la définition du service public qu'a l'UE**

Les scissions de l'entreprise peuvent décontenancer ceux qui découvrent ce sujet, mais il y a une réelle logique derrière cela. Au fil des ans, elle a convergé vers l'idéologie européenne, selon laquelle il faut un espace ferroviaire unique européen. Il s'agit d'aboutir à un réseau interopérable entre tous les États membres avec les mêmes normes électriques, de signalisation, de sécurité, de hauteur de quai, la même organisation séparant le gestionnaire de l'infrastructure et les transporteurs, les

mêmes conditions d'accès au réseau et aux marchés pour les opérateurs de transport, etc.

En fin de compte, cette standardisation forcée devrait aboutir à un réseau plus performant avec plus de trains et moins de dépenses, le tout baignant dans une mise en concurrence généralisée à tous les niveaux, de la société de nettoyage aux constructeurs de trains en passant par l'exploitation de parties de réseau ou la réalisation de travaux. Selon l'idéologie européenne, il y a deux types de secteurs ferroviaires. Cela n'implique pas le même rapport au service public, et l'argent des voyageurs et des contribuables ne va pas dans les mêmes caisses.

Premier type : les secteurs non compétitifs, où la concurrence doit s'exercer pour le marché. Il s'agit des lignes régionales exploitées par TER/Transilien et des grandes lignes exploitées par Intercités, avec respectivement les Régions et l'État comme autorités organisatrices des transports. Ces derniers définissaient déjà depuis quelques années, pour l'exploitation d'une zone donnée, un cahier des charges détaillant les dessertes, la fréquence, le prix des billets et la qualité du service. Après négociation avec la SNCF, un contrat pluriannuel était signé. Maintenant, un appel d'offres sera lancé, avec possibilité de créer des lots de lignes au sein d'une même Région. Là, c'est du service public. Les billets sont relativement peu chers, car [ils sont subventionnés](#).

À l'heure actuelle, les Régions reçoivent de l'argent de l'État, des entreprises ou par le biais de taxes (dotations globales de décentralisation, versement transport, TIPP, etc.) pour payer un service public réalisé par une société publique. L'argent est réinjecté dans le système ferroviaire ou dans les finances de l'État puisque ce dernier prélève à la SNCF des dividendes. À l'inverse, si une Région choisit (pour moins cher donc, comme elles le souhaitent) [une société privée](#) pour réaliser le même service, la marge réalisée va aller dans les poches d'actionnaires privés dont l'intérêt principal

est de faire un maximum de bénéfiques... au détriment, souvent, soit de la qualité du service, soit des conditions de travail de leurs salariés (transférés depuis la SNCF), soit de la sécurité (ou les trois à la fois). Par exemple, Transkeo, dont nous avons parlé plus haut, et qui est détenu à 15 % par le Canada, ne fait visiblement pas l'unanimité dans sa gestion du tramway 11 express du point de vue des conditions de travail et de la sécurité, malgré les économies réalisées.

Second type : les secteurs compétitifs, où la concurrence peut s'exercer librement dans le marché. C'est l'« *open access* ». Il s'agit des grandes lignes et des lignes à grande vitesse exploitées par TGV InOui, Ouigo, Thello, DB, Thalys, Lyria, etc., ainsi que du fret. Il n'y a pas de service public au-delà de l'infrastructure financée par la collectivité (et par SNCF Réseau...) et sa mise à disposition moyennant le paiement de péages. Les prix des billets sont libres et plusieurs transporteurs peuvent exploiter un même tronçon en fonction des horaires accordés de manière impartiale par SNCF Réseau. Point positif : pour chaque ouverture d'un nouveau service compétitif, l'Autorité de régulation devra juger de son acceptabilité au regard de l'équilibre économique des services subventionnés impactés. Par exemple, une nouvelle offre TGV ne devra pas concurrencer une offre TER déjà subventionnée par la Région.

Actuellement, avec ses TGV et sous la pression de l'État, la SNCF réalise une péréquation financière entre les dessertes rentables et les dessertes non rentables, les premières permettant aux secondes de subsister. On comprend bien que la concurrence va adopter la stratégie du « cherry picking » en prenant des parts de marché à la SNCF sur les lignes les plus rentables. Avec des infrastructures déjà proches de la saturation là où il y a une demande forte, il est difficile de mettre des trains en plus. L'offre à bas coût Ouigo n'est d'ailleurs rendue possible que par la cannibalisation de l'offre TGV classique. Ainsi, la péréquation de la SNCF va être mise à mal, l'obligeant à abandonner au fur et à mesure les dessertes les moins rentables, ce qu'elle a déjà commencé à faire, comme on va le voir. À moins que



l'État n'intervienne, le plus probablement en mettant la main à la poche pour sauver ces lignes délaissées avec un contrat État-transporteur, comme pour Intercités. On tombe alors dans le schéma classique de la privatisation des profits et de la socialisation des pertes. Point positif : désormais les collectivités devront être informées un an avant des modifications de dessertes.

## **V. Les dessertes en sursis, symbole du décalage entre opinion publique et réalité**

### **1. Les petites lignes ? La balle est dans le camp des conseils régionaux**

À grande réforme, grands espoirs et grandes craintes. Et c'est peu dire que les territoires ont craint la fermeture de leurs petites gares... du moins l'espace de quelques semaines. Avant de se lancer dans la réforme de la SNCF, le Premier ministre avait quand même renoncé à abandonner certaines lignes du futur réseau de métro automatique du Grand Paris, préférant repousser de 2024 à 2030 leur mise en service, alors même que leur utilité, les solutions techniques retenues et leur coût (qui a explosé) suscitent des interrogations. De même, face à la levée de boucliers des élus locaux, le Premier ministre avait refusé catégoriquement de mettre en œuvre la recommandation du rapport Spinetta préconisant d'auditer puis de fermer les petites lignes les moins rentables du réseau.

C'était là une habile manœuvre politicienne pour ne pas créer encore plus d'opposition à la réforme. Il se posait ainsi en défenseur de l'aménagement du territoire et des zones rurales face au méchant énarque à la vision mercantile du transport ferroviaire. Mais, derrière cette posture facile, il y avait deux mensonges par omission.

D'une part, on a vu que la réforme ferroviaire contient la réalisation d'un audit des petites lignes. À l'heure actuelle les résultats sont encore tenus confidentiels, mais SNCF Réseau travaille sur [une liste de modalités techniques](#) possibles pour rationaliser le renouvellement et l'exploitation de ces petites lignes, comme le passage de deux voies à une seule.

D'autre part, Édouard Philippe a joué sur l'illusion dans laquelle les Français sont encore plongés, à savoir qu'il y aurait d'un côté la SNCF, et de l'autre côté l'État propriétaire et décideur... alors que cela n'est plus valable depuis dix-sept ans ! En 2002, [la loi SRU](#) a conféré aux Régions le statut d'autorité organisatrice des transports ferroviaires pour les TER (c'est également le cas pour les transports en bus interurbains en vertu de la loi NOTRe de 2015). Concrètement, cela signifie que [ce sont les Régions](#), et non l'État, qui financent l'offre TER et décident du destin des petites lignes au gré de contrats pluriannuels avec le transporteur. Tout au plus, l'État peut subventionner tel ou tel projet de réfection, mais le gouvernement semble de moins en moins vouloir endosser cette responsabilité. C'est d'ailleurs le sens de la loi LOM de 2019 sur les mobilités. Maintenant, les Régions peuvent carrément récupérer la gestion de certaines voies ferrées. Le secrétaire d'État aux Transports vient d'ailleurs de mettre les points sur les *i* : si une petite ligne ne fait pas déjà l'objet d'un contrat de plan État-Région pour leur rénovation, libre aux Régions d'y expérimenter des solutions innovantes (ou de les fermer).

Alors, certes, il ne s'agit pas de tomber dans l'obsession comptable de la rentabilité, ni dans un fétichisme du tout-ferroviaire. [Un plan de transport efficace](#) pour une meilleure couverture du territoire ne passe pas nécessairement par un recours systématique au train. Le problème, c'est que le Premier ministre n'a pas dit la vérité, et il n'a pas avoué qu'en réalité l'État n'a tout simplement plus le pouvoir sur ces questions : il est coincé par le haut avec la transposition des directives

européennes et l'application des GOPÉ publiées par la Commission européenne, et par le bas avec les conséquences de la régionalisation.

Ce que le Premier ministre cache aux Français, le président de la République lui-même ne semble pas en avoir conscience, ce qui est peut-être encore plus grave. En témoigne cette scène surréaliste à l'Élysée durant laquelle, face à des élus, Emmanuel Macron s'était enflammé contre la SNCF, qui a fermé la ligne Saint-Dié-des-Vosges – Épinal, alors que lui-même s'était engagé au printemps 2018 à ce qu'elle reste ouverte. « J'en ai assez que les gens ne se sentent pas concernés par ce qui est dit, y compris quand le président de la République dit des choses. [...] Jusqu'à preuve du contraire, c'est le contribuable, l'actionnaire de la SNCF. Et donc les engagements du président de la République sont aussi ceux des dirigeants de la société », avait-il déclaré. Sauf que ce n'est pas l'État mais la Région Grand-Est qui est l'autorité compétente dans ce dossier. La ligne a été fermée pour des raisons de sécurité (un tunnel menace de s'effondrer...), et c'est avec la Région que la SNCF étudie les modalités de réouverture.

D'ailleurs, M. Macron ne semble pas non plus être conscient des conséquences des décisions de l'État puisque ce dernier a imposé en 2017 à SNCF Réseau de ne plus régénérer en priorité ces sections de ligne peu fréquentées. Coincé face à ses promesses, il aura fallu un apport financier de l'État pour que la Région s'engage elle aussi et que les travaux démarrent.

## **2. L'aménagement du territoire avec la grande vitesse ? C'était avant**

Les petites lignes ne sont pas les seules concernées par la réduction ou l'abandon de dessertes. S'agissant de l'offre TGV, les Français vivent également dans l'illusion d'un État décideur et d'un service public intégral qui obéirait au doigt et à l'œil. On imagine donc l'irritation ou l'amertume qu'ils éprouvent quand ils prennent conscience que ce n'est plus le cas.

On apprenait l'an dernier que SNCF Voyageurs allait réduire son offre TGV dans le Nord à partir de décembre 2019, parfois drastiquement. Sont notamment concernées les gares de Valenciennes, Douai, Béthune, Lens, Hazebrouck, Dunkerque, Calais, Boulogne. Pour maintenir le niveau de fréquence actuel, il appartient aux Régions d'organiser si elles le souhaitent [des dessertes complémentaires](#) pour que les voyageurs rallient le TGV. Bien entendu, cela a fait hurler élus et usagers. La SNCF en tant qu'entreprise étatique devrait selon eux assurer le service public, être garante de l'aménagement du territoire et non de son « déménagement ». Sauf qu'avec l'ouverture à la concurrence la SNCF cherche à optimiser son offre TGV en se délestant des parties les moins rentables, et c'est bien normal. Avec l'approche des municipales [une pirouette a dû être trouvée](#) pour que tout le monde s'en sorte par le haut, en l'occurrence moins de TGV mais à de meilleurs horaires, contre plus de TER en mobilisant davantage le parc actuel. Le président de la Région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, ne croyait pas si bien dire lorsqu'il estimait que la concurrence était [« la seule façon de réveiller la SNCF »](#). Il n'est pas certain que le résultat lui plaise, ni que la concurrence veuille exploiter les parties les moins rentables.

Même son de cloche du côté du transporteur Lyria par exemple, qui a décidé de supprimer un aller-retour TGV quotidien entre Paris et Lausanne via Dijon. Les élus étaient très inquiets, ils ont interpellé le patron de la SNCF, le patron de Lyria, la ministre des Transports... mais rien n'y a fait. Car Lyria n'est pas exactement la SNCF (c'est une entreprise partagée avec la société suisse CFF), elle échappe donc au contrôle étatique direct. Cela rend la demande encore plus délicate. Là encore, [une pirouette a dû être trouvée](#), moins de fréquence mais avec du wifi et des trains à deux étages. Ce manque de répondant est un avant-goût de l'ouverture à la concurrence des lignes TGV, quand le marché primera sur l'aménagement du territoire.

### 3. Les Intercités, une dilution annoncée

S'agissant de l'offre Intercités, depuis 2015, ce sont près d'une vingtaine de lignes dont l'État a déjà transféré l'organisation aux Régions, les transformant en TER, moyennant compensation financière. En 2016, c'étaient six lignes de nuit sur huit que l'État avait purement et simplement abandonnées, car elles étaient trop déficitaires... Il avait bien proposé aux compagnies privées de les reprendre, mais [cela ne les a bien évidemment pas intéressées](#).

L'État ne reste encore l'autorité organisatrice que pour un réseau résiduel de huit lignes : trois lignes dites structurantes qui à terme pourraient s'en sortir sans soutien de l'État (Paris-Limoges-Toulouse, Paris - Clermont-Ferrand, Bordeaux-Marseille), trois lignes dites d'équilibre du territoire nécessitant des subventions importantes, et deux lignes de nuit à l'avenir incertain nécessitant également des subventions importantes. Or [la Cour des comptes suggère](#) maintenant d'achever le désengagement de l'État en en transférant encore une partie aux Régions et en laissant au marché le soin de régler l'avenir des lignes structurantes, comme pour les TGV.

La ligne de l'Aubrac (Clermont-Ferrand - Béziers), cogérée par l'État et les Régions Occitanie et Auvergne - Rhône-Alpes, est emblématique. Actuellement en sursis, l'État aimerait bien la fermer ou la transférer aux Régions, mais ces dernières lui renvoient la balle tout en réitérant leur attachement au maintien de la ligne et en apportant des contributions financières. Et pour cause, [si la ligne ferme](#), les trains de fret qui l'empruntent ne pourront plus accéder à un site centenaire d'ArcelorMittal, le plus gros employeur industriel de Lozère, qui n'aura d'autre choix que d'aller s'installer ailleurs.

À trop vouloir dépenser pour la grande vitesse au détriment des grandes lignes classiques et à trop vouloir se délester de ses responsabilités au profit des Régions, [l'État a laissé pourrir toutes ses lignes Intercités](#) et a contribué à remettre en cause sa

capacité à organiser un service de transport efficace aux yeux des Français. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage.

## VI. La concurrence en marche

### 1. Le désastre du fret

Avant que les trains de voyageurs ne soient touchés, en 2006 c'est le secteur du transport de marchandises par voie ferrée (le fret) qui fut ouvert à la concurrence. En un mot, ce fut un désastre. [Désastre pour la branche Fret SNCF](#), qui a depuis perdu 40 % de part de marché au profit de ses concurrents et a vu sa dette grimper de 1,6 à 4,5 milliards d'euros. La libéralisation est par définition en cause, et le mouvement de filialisation et d'externalisation que nous évoquions aggrave la situation. En effet, Fret SNCF est directement concurrencée par [la filiale de la SNCF de droit privé VFLI](#) (devenue le troisième plus gros opérateur de fret), et des entreprises qui profitent déjà de marchés publics ferroviaires, [comme Colas Rail](#) (qui s'est récemment vu attribuer deux marchés de 300 millions d'euros), réalisent leur propre acheminement de matériaux par le rail. Maigre consolation (et même plutôt cruelle), [Fret SNCF loue désormais ses locomotives](#) non utilisées à ses concurrents.

Mais le désastre, bien plus profond, n'a pas attendu la libéralisation. Le tonnage transporté est moitié moindre qu'il y a quarante-cinq ans, au plus fort de l'activité (75 milliards de tonnes-kilomètres, contre 34 milliards aujourd'hui), un niveau digne des années 1920. Et le déclin se poursuit inlassablement, avec une contraction du secteur de 1 % par an. Tout aussi inquiétante, la part modale du rail dans le transport de marchandises, en constante baisse, est passée sous les 10 %. [Il est loin le temps où le fret pesait 75 %](#) de part modale (au lendemain de la Seconde Guerre

mondiale). Même l'objectif du Grenelle de l'environnement de le faire remonter à 25 % d'ici à 2022, comme en Allemagne, est inatteignable. Malgré les plans de relance qui se sont succédé, Fret SNCF n'a jamais pu se remettre sur les rails. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- le développement de l'alternative routière et autoroutière avec le transport par camions ;
- la chute de la production minière et sidérurgique, principalement transportées par le rail ;
- le manque de volonté politique avec des investissements orientés en priorité vers les trains de voyageurs et leurs infrastructures, au détriment des voies de fret et des voies de service ;
- la faiblesse de nos ports maritimes par rapport à ceux d'Anvers, de Hambourg ou d'Amsterdam ;
- la multiplication des travaux de nuit, qui pénalisent surtout les trains de fret ;
- des sources de financement qu'il reste à trouver (comme feu l'écotaxe) ;
- le manque de souplesse dans les solutions de transport proposées aux clients ;
- l'appartenance de la France à l'UE.

En effet, si la SNCF a ses responsabilités, l'Union européenne a également les siennes sur l'évolution du marché par le biais de trois des quatre « libertés fondamentales » du traité de Maastricht (liberté de circulation des capitaux, des travailleurs et des marchandises) ainsi que de l'euro.

Ce qui plombe aujourd'hui le fret en France, avec ou sans concurrence, c'est la désindustrialisation. L'UPR ne cesse de rappeler que les délocalisations d'entreprises et le manque de compétitivité de l'économie française sont directement les conséquences de notre appartenance à l'UE, [au travers de l'euro et de la libre circulation des mouvements de capitaux](#). Or, pour que le secteur du fret (dont les coûts fixes sont énormes) soit en bonne santé, il faut avant tout des trains qui circulent à plein et une industrie qui produise. [C'est le cas en Allemagne](#), où la densité industrielle est trois fois plus forte qu'en France, et où le maillage en gares de fret est deux fois plus dense. La SNCF va donc chercher la croissance là où elle est. Elle est devenue [le deuxième transporteur de fret](#) en Allemagne et en Italie, notamment via sa filiale Captrain, et investit en Suisse pour faire le lien.

L'UE est également responsable de la situation avec la directive sur les travailleurs détachés, [dont la récente modification exclut le transport routier](#). Outre qu'elle pénalise les routiers français, elle rend de facto le fret moins compétitif que la route. Sans compter que [l'UE empêche la taxation des poids lourds étrangers](#), comme l'a découvert à ses dépens Ségolène Royal, privant le fret soit de clients incités à aller sur le rail, soit des retombées des taxes fléchées vers l'infrastructure.

Dans ce contexte morose, la SNCF a finalement créé au travers de sa filiale Viia une offre d'autoroutes ferroviaires pour [le fret qui ne fait que traverser de part en part](#) le no man's land industriel qu'est devenu la France : Le Boulou (Pyrénées-Orientales) - Bettembourg (Luxembourg) ; Sète - Bettembourg ; Barcelone - Bettembourg ; Orbassano (Italie) - Calais ; et Le Boulou - Calais. Heureusement que Viia propose aussi un franchissement alpin Orbassano - Aiton (Savoie) ainsi qu'un nouvel arrêt intermédiaire à Mâcon, sinon l'intérieur du pays était complètement laissé pour compte. L'offre s'agrandit régulièrement. Dernière ouverture en date, depuis la fin de 2019, [l'autoroute Sète - Calais](#), pour répondre au besoin de transit



de marchandises venues de Turquie à destination de... la Grande-Bretagne ! Preuve accablante que Brexit ne rime pas avec isolement.

## **2. Point d'étape sur l'ouverture à la concurrence des TER et des trains grande ligne**

Cette réforme ferroviaire, dernière d'une longue liste, vise, on l'a vu, à basculer de deux crans supplémentaires dans un système de mise en concurrence généralisée découlant de l'article 106 du TFUE. Après la libéralisation du fret en 2006 et des trajets internationaux en 2009, c'est au tour du transport de voyageurs régional et grandes lignes de subir cette mise en concurrence.

Le Premier ministre s'était efforcé de trouver des aspects positifs à l'ouverture à la concurrence du trafic des voyageurs. Celle-ci permettrait selon lui une hausse de la fréquentation, une baisse des coûts et une amélioration des services. Maintenant que la loi a été promulguée, il faut souhaiter au moins que des choses positives sortent de la mise en concurrence, en comptant sur l'émulation et peut-être la complémentarité d'offres que cela va créer. Cependant, le Premier ministre était resté silencieux sur [les échecs de la libéralisation ailleurs](#) en Europe, à savoir : [hausse de prix des billets au Royaume-Uni](#) et manifestations devant les gares pour protester contre la dégradation du service, [forte augmentation des retards en Allemagne](#) (deux fois plus qu'en France) et creusement de la dette.

Il est regrettable que l'annonce par le gouvernement britannique de [la renationalisation de la ligne Londres-Édimbourg](#) que n'arrivait plus à exploiter un opérateur privé soit intervenue après les débats. Au début de 2020, c'est carrément [le plus gros réseau du pays](#), le Northern Rail, qui repasse sous giron public. L'opposition travailliste souhaite même tout renationaliser si elle revient au pouvoir ! À rebours du bon sens, la France avance joyeusement vers la libéralisation. L'État lui-même a donné le ton en annonçant [la mise en concurrence des lignes Intercités](#)

Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux pour 2022 [en un seul lot](#). Il voulait ainsi montrer aux Régions le fonctionnement du processus. L'engouement de Transdev et Arriva pour les reprendre est freiné par [des questions d'ateliers](#), car ils souhaitent créer les leurs pour ne pas sous-traiter la maintenance à SNCF.

[Les concurrents sont déjà nombreux à s'être montrés intéressés](#) en Région. Thello (filiale de l'italien Trenitalia), Arriva (filiale de l'allemand Deutsche Bahn), Abellio (filiale du Néerlandais Nederlandse Spoorwegen), Alpha Trains (groupe privé basé au Luxembourg), Centrus (groupe financier britannique), ou encore le Hongkongais MTR. Du côté français également, RATP Dev est intéressé, idem pour Getlink (qui exploite le tunnel sous la Manche), Alstom, Transdev (détenue par la Caisse des dépôts et au tiers par l'allemand Rethmann), et même Keolis (filiale de la SNCF).

Le patron de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, a justement été président de Keolis, cette filiale qui a l'habitude de répondre à des appels d'offres. Ainsi il faut espérer qu'il sache faire prendre au groupe le virage de la concurrence. Il déclarait que pour le marché TER le risque était limité, en pariant que, sur les 10 à 12 % ouverts à la concurrence, la SNCF allait bien en remporter la moitié, soit seulement 5 à 6 % de perte. Il parie aussi sur l'augmentation globale du marché qui permettrait d'absorber la concurrence sans que la SNCF soit affectée. [Tour d'horizon de la position des Régions](#) :

- [La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur](#) ne s'est pas fait prier, elle qui est en guerre ouverte avec la SNCF depuis plus de trois ans à cause de la dégradation du service TER. Elle a lancé un appel d'offres européen pour 2022 sur deux lots, le service TER Marseille-Toulon-Nice d'une part, et les services TER « azuréens » (Cannes-Grasse, Cannes-Nice-Monaco-Vintimille, Nice-Tende et Les Arcs-Draguignan-Vintimille) pour 2024 d'autre part, avec le transfert de personnel que cela implique. Selon une association d'utilisateurs, [cela tient surtout à de l'affichage politique](#) puisque la majeure partie des

problèmes de TER dans cette Région proviennent de l'infrastructure vieillissante et saturée, qui, elle, ne relèvera pas de la nouvelle convention d'exploitation.

- La Région Bourgogne - Franche-Comté a signé avec la SNCF une convention globale de huit ans sans mise en concurrence. Il en va de même pour l'Occitanie et la Bretagne.

- La Région Auvergne - Rhône-Alpes a été prudente en ne prévoyant une mise en concurrence éventuelle que pour deux lignes, le tram-train de l'Ouest lyonnais et la liaison hivernale Saint-Gervais - Vallorcine. La Normandie table également sur une ou deux lignes dans un premier temps. La Région Centre - Val de Loire se donne encore du temps.

- La Région Nouvelle-Aquitaine a divisé son réseau TER en cinq lots, dont deux pourraient être mis en concurrence. Le réseau sera divisé en six lots dans les Hauts-de-France, où 10 à 25 % du réseau seront ouverts à la concurrence. La Région Pays de la Loire prévoit également la possibilité d'ouvrir à la concurrence des bouts de ligne.

- [La Région Grand-Est va encore plus loin.](#) Elle prévoit d'ouvrir 10 % de son réseau à la concurrence en 2022. De surcroît, afin de rouvrir la ligne Nancy - Merrey sans attendre les fonds de l'État (qui traîne les pieds), elle envisage non seulement d'ouvrir son exploitation à la concurrence, mais aussi de confier les travaux de régénération à une entreprise privée et de lui déléguer la gestion de la ligne pour une durée maximale de vingt-deux ans. Pour le moment sont donc concernées les lignes [Nancy-Contrexéville](#), [Épinal-Strasbourg](#) et [Sélestat-Strasbourg](#).

Du côté du TGV, [l'ouverture à la concurrence est prévue pour la fin de 2020](#). Ce qui est surprenant (voire sidérant), c'est que SNCF Réseau démarche ouvertement les

concurrents de SNCF Voyageurs pour les inciter à venir sur le réseau. Cela se comprend dans la mesure où l'intérêt de SNCF Réseau est de faire circuler un maximum de trains pour toucher le plus de péages possible... quitte à faire perdre de l'argent à SNCF Voyageurs. Les touches de SNCF Réseau ont commencé à se positionner :

- Thello, filiale de la compagnie italienne Trenitalia qui exploite déjà des trains de nuit Paris-Venise et des trains Marseille-Milan, [fera rouler des trains à grande vitesse entre Paris et Milan](#) à partir du mois de juin en desservant Lyon et Chambéry au passage. La concurrence sur les lignes internationales (cabotage ferroviaire) est déjà ouverte depuis 2009. Ce n'est donc qu'un tour de chauffe avant l'ouverture du marché domestique en décembre, car Thello pourrait aussi s'intéresser aux Paris-Bordeaux et aux Paris-Bruxelles.
- FlixTrain est une branche du groupe allemand FlixMobility, qui fait déjà rouler ses « cars Macron » en France et, depuis deux ans, ses trains en Allemagne. Pour le moment [elle a dévoilé cinq projets](#), sur le modèle d'Intercités avec beaucoup de dessertes : Paris-Bruxelles, Paris Bercy - Nice en train de nuit, Paris Bercy - Lyon, Paris Bercy - Toulouse, et Paris Austerlitz - Bordeaux.
- Renfe, l'opérateur historique espagnol, va aussi voir la concurrence des lignes à grande vitesse s'ouvrir en décembre 2020 de l'autre côté des Pyrénées. Si SNCF compte l'y concurrencer avec des trains type OuiGo, Renfe va venir opérer les lignes Lyon-Marseille et Lyon-Montpellier.
- Ilsa, filiale de la compagnie aérienne Air Nostrum, souhaite développer des liaisons Madrid-Montpellier (voire Marseille) en desservant Perpignan et Narbonne. Cela entre dans le cadre du cabotage ferroviaire ouvert depuis 2009 mais marque l'arrivée d'un nouveau transporteur.

### 3. De nouveaux types de concurrence

La réforme de 2018 visait à achever la mise en concurrence des services de transport de voyageurs sur le réseau ferré. Comme on l'a vu, la filialisation et la sous-traitance disloquent déjà la SNCF de l'intérieur. La loi LOM de 2019 va en plus permettre la délégation de gestion de pans entiers de réseaux. Et d'autres types de concurrence taillent aussi dans le monopole naturel de SNCF Réseau.

Avec toutes les nuances de partenariats public-privé (PPP), on voit resurgir aujourd'hui la concession, ce système qui avait échoué et abouti à la nationalisation du rail en France. [La ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux en est un bon exemple.](#) La société Lisea, contrôlée par le groupe Vinci (comme pour les autoroutes), a contribué à la conception et pour moitié au financement. Elle exploite, maintient et régénère l'infrastructure, en échange des péages pendant cinquante ans.

C'est aussi par des PPP que la SNCF rénove ses grandes gares parisiennes : en échange du financement, une structure privée pourra gérer les juteux espaces commerciaux pendant des dizaines d'années. [C'est le cas par exemple de la gare du Nord](#), avec une société détenue par une filiale d'Auchan. Ce genre de partenariat suscite de plus en plus d'interrogations, car la SNCF ou les collectivités n'ont pas ou peu à déboursier, mais elles se privent de vaches à lait financières. En outre, cela complexifie le système en multipliant les acteurs tout en disloquant le réseau... avec les risques pour la sécurité que cela peut engendrer. À la fin de 2019 par exemple, [un TGV Paris-Rennes a franchi une aiguille à 168 km/h](#) au lieu du maximum de 100 km/h à cause d'une erreur de programmation du gestionnaire de la ligne, Opere, filiale d'Eiffage. Les conséquences auraient pu être dramatiques.

La concurrence est aussi en marche où l'on ne s'attend pas à l'y trouver : sur Internet, avec l'*open data*. En affichant l'objectif noble de « stimuler l'innovation dans le domaine ferroviaire », la SNCF donne depuis quelques années la possibilité à

tout un chacun [d'accéder à ses bases de données numériques](#) contenant par exemple les horaires de ses trains. En réalité, en laissant exploiter ses données par d'autres entreprises, [la SNCF se tire une balle dans le pied](#), et elle le sait bien. Car la concurrence dont la SNCF a peur, c'est aussi celle d'entreprises comme Google.

En se plaçant entre la SNCF et ses clients (intermédiation), ces entreprises vont couper les recettes publicitaires de la SNCF, éclipser ses offres promotionnelles ou ses offres de services annexes comme la location de voitures. C'est ce qu'il arrive actuellement avec les sites Internet qui comparent des nuits d'hôtel ou des billets d'avion. Le site de réservation en ligne de la SNCF, oui.sncf, [a déjà ses concurrents](#). Derrière cette tendance, il y a bien entendu une directive européenne<sup>3</sup>, retranscrite en droit français par – ô surprise ! – [la « loi Macron » de 2015](#) !



---

3. [Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de système.](#)

## Conclusion

La réforme ferroviaire de 2018 aura été adoptée malgré une longue série de grèves contre le gouvernement. Car, sans Frexit, il est impossible d'éviter la mise en œuvre des traités européens, qui génèrent des directives à retranscrire obligatoirement en droit national. Quand on retrouve une vingtaine de références à des textes européens dans le corps même de la loi, le déni n'est plus possible : l'Union européenne nous impose cette transformation du secteur ferroviaire sans qu'elle ait jamais figuré dans le programme du candidat Macron ni qu'on ait jamais demandé leur avis aux Français.

Cette réforme n'est que l'aboutissement d'un mouvement entraînant depuis vingt ans la SNCF dans un système libéral. La gestion des activités de transport de l'entreprise était déjà séparée de la gestion de l'infrastructure. Le fret et les lignes internationales étaient déjà libéralisés. Le décor planté, il ne restait plus qu'à jouer l'acte final avec la concurrence sur le trafic des voyageurs. À partir de là, la SNCF sera démantelée selon la technique du salami : tranche par tranche. Loin d'être unifiée, la nouvelle SNCF va continuer sur sa lancée de filialisation tous azimuts et de sous-traitance à tous les niveaux.

Le service public à la française ressort méconnaissable de cette réforme. L'État est coincé par le haut avec les textes européens et par le bas avec les conséquences de la régionalisation, si bien qu'il tend à se désengager complètement de l'aménagement du territoire en s'en remettant au marché pour les services de type TGV et Intercités, et aux Régions, auxquelles il verse de l'argent, pour les services TER. Ces dernières en ressortent plus puissantes que jamais, car elles ont la possibilité de scinder en

morceaux les activités TER de la SNCF et de les transférer à d'autres entreprises. Même l'infrastructure et les gares sont menacées de fragmentation face à l'arsenal de partenariats public-privé envisagés pour compenser le manque d'investissement de SNCF Réseau ou de l'État.

On oublie un peu vite que quand l'État critique la gestion de l'entreprise, ses coûts, ou sa stratégie, il reconnaît implicitement que c'est sa propre manière de gérer la SNCF qui est défailante. Quoi qu'il en soit, maintenant c'est la fin de l'embauche au statut, la perte annoncée de parts de marché et la dislocation de l'entreprise. Maigre consolation : l'État reprendra une grosse partie de la dette de la SNCF. C'était la moindre des choses puisque pour plus de la moitié elle aurait déjà dû être à sa charge. Ironie de l'histoire, sur des sujets aussi cruciaux que la gestion de la dette ou les frais de structure, les membres de l'exécutif étaient bien mal placés pour donner des leçons.

Demain, les trains continueront de circuler et de l'argent sera investi. Le voyage sera juste légèrement différent. Vous achèterez votre billet sur le site Internet d'une start-up privée qui compare les prix de toutes les compagnies, puis vous vous rendrez par exemple à la gare de Jonzac en Charente-Maritime, où il n'y aura plus d'agent SNCF mais un postier qui passe vérifier tous les matins que tout va bien. Puis vous entrerez dans un TER aux couleurs de la Région Nouvelle-Aquitaine conduit et entretenu par du personnel ex-SNCF qui aura été transféré automatiquement à une compagnie allemande qui bénéficie dorénavant de fonds publics pour exploiter en exclusivité cette partie du réseau. Ensuite, lorsque vous arriverez à Bordeaux, vous prendrez votre TGV Thello ou InOui SNCF pour rallier Paris (un TGV qui paiera un péage à Vinci). Une fois arrivé à Montparnasse, vous aurez le plaisir de pouvoir faire quelques achats dans le centre commercial de la gare géré par une société privée.



Enfin, au-delà du monopole de la SNCF ou des luttes de pouvoir entre l'État et les Régions, on en revient à des histoires de gros sous. Qui doit payer ou financer ? le voyageur ? l'État ? la Région ? SNCF Réseau ? le transporteur SNCF ou un concurrent ? Faut-il forcer la collectivité à investir à crédit ou laisser le secteur privé investir et récolter les bénéfices ? Si notre appartenance à l'UE est clairement responsable de la réforme ferroviaire et de la désindustrialisation du pays, qui plombe le fret et les revenus des Français, l'UE est aussi à l'origine du tarissement des subventions publiques : la contribution nette que verse la France à l'UE (9 milliards d'euros par an) équivaut tout de même à la création d'une ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux par an.

***Xavier (militant de l'UPR et cadre à la SNCF)***

A. [Voir la version en ligne du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.](#)

Article 91

1. En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établissent :

- a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres ;
- b) les conditions d'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre ;
- c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ;
- d) toutes autres dispositions utiles.

2. Lors de l'adoption des mesures visées au paragraphe 1, il est tenu compte des cas où l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions, ainsi que l'exploitation des équipements de transport.

Article 106

1. **Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques** et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, **n'éditent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des traités**, notamment à celles prévues aux articles 18 et 101 à 109 inclus.

2. **Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général** *[autrement dit : les services publics]* ou **présentant le caractère d'un monopole fiscal** *[autrement dit : les entreprises d'État]* **sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence**, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union.

3. La Commission veille à l'application des dispositions du présent article et adresse, en tant que de besoin, les directives ou décisions appropriées aux États membres.

*(Nous soulignons et explicitons.)*

# DOSSIER

La réforme ferroviaire de 2018



**upr**