



SNCF : derrière le statut, des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

*Léo Charles
et Sabina Issehnane*



Le 15 février 2018, Jean-Cyril Spinetta¹ a remis un rapport au Premier ministre intitulé « *l'avenir du transport ferroviaire* ». Ce rapport préconise de « *recentrer le transport ferroviaire dans son domaine de compétence* », de « *créer les conditions d'un retour à l'équilibre économique* » et de « *préparer l'ouverture à la concurrence* ». Cette ouverture s'inscrit dans la grande vague de libéralisation des industries de réseaux, comme l'électricité, le gaz, les télécommunications, le transport aérien ou encore La Poste. Ces industries s'appuient sur des infrastructures dont le coût est élevé, si bien que leurs opérateurs en situation monopolistique de fait étaient traditionnellement publics.

La SNCF était jusqu'en 1982 une société d'économie mixte à laquelle l'État avait concédé son réseau ferroviaire. La loi d'orientation des transports intérieurs, dite *Loti*, a introduit à cette date un droit au transport, celui « *de se déplacer dans des conditions d'accès raisonnables, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* ». Elle garantit ainsi ce droit pour tous et consacre le réseau ferroviaire comme un service « d'intérêt général ». Son article 18 a institué le monopole de la SNCF pour le trafic voyageur en ces termes : « *Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de Société Nationale des Chemins de Fer Français. Cet établissement a pour objet (...) : d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire.* ». À l'inverse, la création du Marché commun a conduit à une accélération de la réglementation européenne visant à libéraliser la plupart des secteurs des industries de réseaux, autrement dit des services assurés par des entreprises publiques. Ainsi, depuis l'Acte unique européen signé en 1986, nombreux sont les secteurs qui ont été ouverts à la concurrence en Europe. De 2001 à 2016, quatre « *paquets* » ferroviaires ont été adoptés par l'Union européenne pour ouvrir à la concurrence d'abord le fret, puis le transport international de voyageurs et enfin le transport national de voyageurs. Ils ont conduit à l'adoption de directives européennes qui seront traduites dans le droit des pays de l'Union européenne. Le gouvernement prétend que l'ouverture à la concurrence découle de la seule obligation des directives européennes, or ce sont les gouvernements français successifs qui ont accepté ces directives. Ces mêmes gouvernements n'ont pas réclamé que le transport ferroviaire soit considéré comme un service public, étant donné son rôle dans l'aménagement du territoire, de ses obligations en matière de transport des voyageurs, notamment son obligation de desservir tous les usagers sur l'ensemble du territoire français. La libéralisation fait

¹ Jean-Cyrille Spinetta est l'ancien président d'Air France qui a mené sa privatisation et l'ancien président du conseil de surveillance d'Areva de 2009 à 2013. On sait les difficultés actuelles de ces deux entreprises. M. Spinetta n'a pas de compétence particulière en matière ferroviaire.



en effet courir le risque que les concurrents privés se réserveront les liaisons rentables - les voyages d'affaires, les grandes villes - tandis que la SNCF garderait les lignes déficitaires. C'est notamment le cas de l'Italie, avec NTV-Italo (la société privée créée en 2006 faisant concurrence à Trenitalia) ne desservant que les principales villes du centre et du nord du Pays, sur les seuls réseaux grande vitesse.

Lorsqu'on aborde la question de la libéralisation du rail en France, il est utile de se tourner vers deux de nos voisins, le Royaume-Uni et l'Allemagne qui sont les pionniers européens en la matière. Le Royaume-Uni a entamé le processus de privatisation du transport ferroviaire en 1993 avec le *Railways Act* et l'Allemagne a fait passer sa principale entreprise ferroviaire sous le statut de société anonyme en 1994. Ces deux exemples de libéralisation permettent d'analyser les conséquences de cette politique avec un recul de près de vingt-cinq ans.

En France, le mouvement des cheminots est loin d'être un mouvement corporatiste comme le proclament gouvernement, médias et économistes libéraux. Il porte des enjeux qui concernent l'ensemble des usagers et, plus encore, l'ensemble des citoyens. En effet, le réseau ferroviaire est un outil d'aménagement du territoire. Comme précisé dans la « *Loti* » de 1982, il se définit comme un service d'intérêt général. Or, qui peut penser que la libéralisation permettra de maintenir les lignes d'intérêt général les moins rentables ? Au lendemain de l'accord de Paris, le rail porte en outre un enjeu écologique essentiel. Le secteur des transports représente en effet près du tiers de la consommation énergétique² finale française et, en plus, il est le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES). L'ouverture à la concurrence et le développement parallèle de la sous-traitance qui en résulte posent aussi la question de la sécurité des voyageurs et du nivellement par le bas des conditions de travail des salariés. Pour diminuer les coûts, il n'existe en effet que deux moyens : d'une part diminuer les dépenses d'entretien ainsi que de modernisation du réseau et du matériel et, d'autre part, précariser les travailleurs. Dans tous les cas, cette stratégie va à l'encontre de la sécurité des voyageurs.

L'objet de cette note est de déconstruire certaines idées reçues sur la libéralisation du transport ferroviaire, le statut des cheminots et la situation de la SNCF ainsi que de tirer les leçons de ce qu'il en est résulté chez ses voisins européens. Nous analyserons, dans un premier temps, les transformations récentes de la SNCF qui posent les jalons de son ouverture à la concurrence, puis dans un second temps, nous interrogerons le déséquilibre financier de la SNCF, puis l'enjeu crucial du rail dans la transition écologique. Enfin, nous verrons s'il faut suivre les exemples britannique et allemand.

² Commissariat général au développement durable, Service de l'observation et des statistiques, 2016, *Chiffres clés du transport*, Édition 2016, mars ; hors production d'énergie.



* * *

1. L'ouverture à la concurrence : « la politique des petits pas »

L'ouverture à la concurrence de la SNCF est le fruit d'une transformation de la société menée ces dernières années, qui ont conduit à sa séparation en plusieurs entités (1), ce qui a posé les jalons de la libéralisation annoncée dans le rapport *Spinetta* (2).

1.1. Un fractionnement de la SNCF en plusieurs entités

En France comme dans d'autres pays, la libéralisation du rail se fait par « la politique des petits pas ». Comme dans toutes les industries de réseaux, on sépare dans un premier temps la structure qui gère les infrastructures des autres activités. Ce fut le cas pour l'électricité avec la séparation d'EDF et de ERDF (*Électricité réseau distribution France*) aujourd'hui Enedis ; le rail a suivi la même voie. En 1997, l'État a séparé le réseau ferroviaire de l'exploitation du réseau en créant Réseau Ferré de France (RFF). Depuis la réforme de 2014, la SNCF est ainsi divisée en trois établissements publics (Epic) : SNCF EPCI (« la maison mère »), SNCF réseau qui a succédé à RFF et SNCF mobilités qui est chargée d'assurer et de commercialiser les transports des voyageurs et des marchandises³. Les exploitants ferroviaires, dont SNCF mobilités, paient un péage à SNCF réseau afin de pouvoir circuler sur les voies du réseau national. Étant donnés les lourds besoins d'investissements dans les infrastructures et son importante dette, SNCF réseau a fait croître ses tarifs de péages de 30 % ces dix dernières années, des péages que paie SNCF mobilités dont les tarifs des billets ont augmenté. À côté des entités déjà présentées, une branche SNCF Gares et mobilités avait été créée également en 2014, rattachée à SNCF mobilités, qui gère la gestion des gares. Une autre société SNCF immobilier gère le patrimoine immobilier de la SNCF hors gares depuis 2015. Ce fractionnement en un grand nombre de sociétés conduit à des problèmes de coordination et constitue un facteur de complexité et d'inefficacité. De nombreuses prestations sont ainsi effectuées par une société sous délégation d'une autre. Les cheminots voient également leur travail segmenté. Ces séparations compliquent la gestion de l'entreprise et déresponsabilisent les décideurs, en particulier en matière de sécurité des voyageurs et d'investissements d'entretien ou de développement.

³ SNCF mobilités, via sa filiale Gares & connexions, est aussi en charge de la gestion des 3000 gares françaises.



L'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire est aujourd'hui effective pour le fret⁴ et, dans une moindre mesure, pour le transport international de voyageurs. Il existe néanmoins sur le territoire national des trains de voyageurs dont l'exploitation n'est pas assurée par la SNCF, mais par des sociétés privées. La SNCF sous-traite déjà à des sociétés privées certaines lignes sur SNCF Réseau.⁵

Ces dernières années, la SNCF a mené une stratégie effrénée d'acquisition et de développement de filiales. Elle en contrôle aujourd'hui plus d'un millier dans plus d'une centaine de pays, que ce soit en tant qu'actionnaire unique, comme dans Geodis, ou d'actionnaire majoritaire comme avec Keolis⁶. Dans le même temps, des centaines de kilomètres de lignes ont au contraire été fermées au cours de ces dix dernières années pour avoir été considérées « pas assez rentables ». En France, des filiales de la SNCF font même concurrence à l'entreprise historique qui organise ainsi elle-même sa propre concurrence en se préparant à l'ouverture du marché. Et elle a cherché à développer cette « concurrence artificielle⁷ » non seulement en mobilisant les autres réseaux de transports, notamment avec Ouibus qui propose des bus pour les voyageurs et, auparavant, avec Sernam⁸ pour le transport des colis par la route, mais aussi sur le réseau ferré lui-même. C'est notamment le cas de Ouigo et de la ligne express de Tramway T11 en Île-de-France qui a été confiée à Transkéo, une société de droit privée filiale des filiales de la SNCF, Keolis et SNCF participations. Ces montages ont pour objet de faire baisser les coûts en embauchant du personnel hors-statut sous contrat de droit privé et sur des postes très polyvalents. De tels développements exigent cependant d'engager des capitaux considérables et s'effectuent au détriment de l'entretien et de la modernisation des lignes existantes. Ils affaiblissent aussi la sécurité des voyageurs en multipliant les risques de pannes et d'accidents du fait d'une multiplication des acteurs, ainsi que d'une absence de maîtrise du recrutement et de la formation des salariés. Le développement de la sous-traitance qui en résulte dilue ainsi leurs responsabilités en matière de sécurité. Ils mettent enfin en péril la mission du service public du rail qui

⁴ En 2011, les nouveaux entrants détiennent environ 20 % des parts de marché du fret ferroviaire (en tonnes-kilomètres). Voir Jean Finez, « Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011) », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 2 | 2013.

⁵ C'est le cas notamment des lignes Guingamp-Paimpol et Guingamp-Carhaix en Bretagne, sous-traitées par la SNCF à Veolia, ou encore de la ligne de Blanc-Argent dans la région Centre, exploitée sur une partie du parcours par Keolis, une filiale de la SNCF. En outre, il existe des exploitations privées sur des lignes qui ne relèvent pas de SNCF réseau. C'est le cas de la ligne Nice-Digne dans la région PACA, ou encore des chemins de fer touristiques.

⁶ Jean Finez, « Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011) », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 2 | 2013.

⁷ Maurice Allais (1948), « Le problème de la coordination des transports et la théorie économique », *Revue d'économie politique*, n° 58, 212-271.

⁸ Créée en 1970.



est aussi celle d'un aménagement du territoire souvent peu compatible avec un objectif de rentabilité immédiate.

Selon le rapport *Spinetta*, SNCF mobilités et SNCF réseau deviendraient des sociétés nationales à capitaux publics. Elles seraient détenues par des capitaux 100 % publics, certes dans un premier temps, mais n'est-ce pas une étape préalable à leur privatisation ? L'histoire ne se répète pas, elle bégaie... On peut tout à fait supposer que la première concernée sera SNCF mobilités car l'entretien du réseau demande des investissements importants, il est donc plus facile de privatiser les recettes résultant de l'exploitation une fois ouverte à la concurrence.

1.2. Les modalités d'ouverture à la concurrence envisagées

Trois modalités d'ouverture à la concurrence sont envisagées dans le rapport *Spinetta*. L'ouverture pour les réseaux urbains (RER) se ferait en 2019, tandis que l'ouverture des lignes à grande vitesse se ferait en 2020, mais le rapport reconnaît que les opérateurs auront certainement du mal à offrir un service important. Il propose donc que l'État leur garantisse un accord de longue durée (15 ans minimum), leur prête le matériel, la SNCF mettant à leur disposition son système de réservation. Une drôle de concurrence que la SNCF devrait en fait largement soutenir. Pour les lignes régionales, l'État se désengagerait en laissant les régions lancer des appels d'offre. Ce sont ainsi elles qui prendraient complètement en charge les lignes « non rentables »... Tant pis pour les territoires isolés des régions les plus pauvres. La fermeture des lignes secondaires fragiliserait encore le développement du fret ferroviaire. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'est pas possible de discuter de la nécessité de telle ou telle ligne, mais pourquoi ne pas continuer à le faire dans le cadre de contrat SNCF- régions ?

Quand la SNCF aura perdu un contrat dans une région, la société qui gagnera l'appel d'offre devra reprendre les cheminots affectés aux lignes régionales. Le transfert serait obligatoire. Selon le rapport *Spinetta*, le cheminot conserverait certes sa rémunération, son régime de retraite, la garantie de l'emploi, mais les bénéfices des accords collectifs tomberaient après 15 mois. En cas de refus, leur contrat de travail serait tout simplement rompu. Une loi spécifique devra être votée pour autoriser les entreprises à appliquer des conditions particulières aux anciens cheminots et aux autres salariés (ce qui est contraire aux principes de l'égalité de traitement).

Le risque est grand que des sociétés pratiquant du dumping social participent aux appels d'offre proposant des prix plus bas que la SNCF, en réduisant les dessertes peu rentables, en diminuant la sécurité et surtout en embauchant du personnel précaire et sous-payé, comme le montre déjà le développement des filiales et de la sous-traitance au sein de la SNCF ces dernières années. N'oublions pas que le



principal objectif de ces sociétés sera de rémunérer leurs actionnaires. On peut s'interroger sur les garanties qui seront octroyées au personnel et aux usagers ?

Selon *Spinetta*, l'objectif est de priver ces sociétés de la garantie de l'État, de sorte que la vigilance des marchés financiers les empêcherait d'accumuler une dette non soutenable. Comme si la vigilance des marchés financiers avait empêché la crise des « *subprimes* » ou la faillite de Dexia, ou encore empêché Patrick Drahi de faire fortune tout en cumulant 50 milliards de dette. Non, le résultat serait de soumettre la SNCF aux fantasmes et *desiderata* de la finance. Avec le risque d'augmenter encore le poids des charges d'intérêt de la SNCF... Force est de constater que la privatisation et la mise en concurrence accentueraient encore la déresponsabilisation (comme le montre l'exemple britannique, voir *ci-après*). Qui serait responsable par exemple de l'entretien des lignes régionales gagnées par une société privée, sachant que celle-ci aurait tout intérêt à rogner sur ce genre de dépenses ?

2. D'où vient le déséquilibre financier de la SNCF ?

Le rapport *Spinetta* pointe du doigt le déséquilibre financier du système ferroviaire français qu'il attribue au coût trop élevé du maintien de la SNCF en tant que monopole public. Le rapport remet en cause le maintien de « petites lignes » jugées « non pertinentes » et non rentables, qu'il préconise donc de fermer, ainsi que le statut de cheminot qui entraînerait selon lui un « coût » du travail trop important. L'ouverture à la concurrence est ainsi présentée comme la solution à tous les problèmes de la SNCF. Rien n'est dit cependant sur la gestion faite par sa direction ni sur les choix stratégiques qui lui ont été imposés par l'État et ont eu des incidences très négatives sur ses comptes. Dans ce rapport, le vieil adage du salarié trop coûteux et de la gestion publique inefficace occulte aussi complètement la mission de service public qui lui est impartie : desservir tout le territoire et participer à son aménagement.

2.1 L'épouvantail de la dette

Contrairement à l'Allemagne dont le cas sera examiné par la suite, l'État français n'a jamais repris la dette historique de la SNCF qui résulte du choix politique de développer le TGV à partir des années 1980. Au Royaume-Uni, comme en Allemagne, les pouvoirs publics continuent de subventionner largement le réseau ferroviaire (voir *ci-après*). Depuis les années 2000, la SNCF a financé deux vagues d'investissements, dont notamment les constructions de quatre nouvelles lignes LGV, soit de 2010 à 2017 plus de 37 milliards d'euros d'investissements. La SNCF a



reçu 13,5 milliards de subvention d'investissement. S'endetter afin de mener des investissements productifs afin de moderniser et d'entretenir le réseau n'est pas problématique, même si on peut se poser en effet la question de certains des choix stratégiques qui ont été faits en matière d'investissements : notamment celui de la future ligne CDG Express qui sera financée en partie par SNCF réseau et celui de la ligne LGV Tours-Bordeaux. La ligne CDG Express qui reliera la Gare de l'Est à l'aéroport CDG ne servira qu'au transport des voyageurs de l'aéroport. Elle ne sera pas accessible avec le pass Navigo et ne desservira pas de stations dans le 93, alors que ces infrastructures de transports auraient besoin d'investissements importants. La ligne LGV Tours-Bordeaux fait quant à elle l'objet d'un partenariat public-privé (PPP), dont on sait les critiques qu'appelle ce genre d'organisation. Ainsi Vinci, qui a obtenu le contrat, n'a engagé que 772 millions d'euros sur les 8 milliards nécessaires à la construction de cette ligne alors qu'il est cependant assuré de percevoir un péage garanti par trajet. Le PPP alourdira le coût de fonctionnement de la ligne tout en assurant des bénéfices à une entreprise privée.

Dans le même temps, force est de constater que le rail a besoin d'investissements importants afin de maintenir le réseau existant et de le moderniser. Le laisser se dégrader conduit inéluctablement à des pannes, à des retards importants sur les lignes, et à des accidents comme cela s'est vu à Brétigny-sur-Orge. L'épouvantail de la dette est une nouvelle fois avancé afin de remettre en cause sa gestion publique, pourtant la SNCF s'endette à un taux moyen de 2,2 % par an, ce qui n'est pas préoccupant, la SNCF présentant un excédent courant de 1,7 milliards en 2017⁹. Certes, elle bénéficie de subventions publiques pour 7,5 milliards, mais celles-ci correspondent à des contreparties de tarifs sociaux, d'obligations de services publics et au versement transport des entreprises. Par ailleurs, elle doit réaliser 7,7 milliards d'investissement qu'elle finance pour 1,9 milliard. Elle reçoit 3 milliards d'investissement et s'endette pour 2,8 milliards. Par ailleurs, l'importance de la dette de la SNCF reste très relative en comparaison de ses actifs, c'est-à-dire de son capital physique. Quant aux résultats de son exploitation, le déficit cité à l'envi dans le discours du gouvernement est légitimement comblé par des transferts correspondant aux missions de service public de la SNCF (lignes régionales, réductions à certains voyageurs), au système de retraite lié à la situation démographique de la SNCF et aux dépenses d'investissement.

Le rapport *Spinetta* propose une reprise partielle de la dette en cas d'ouverture à la concurrence, mais en contrepartie d'efforts de productivité très importants qui doivent s'accompagner d'une baisse des coûts.

⁹ SNCF, 2017, *Rapport financier du groupe SNCF*, 31 décembre 2017



2.2. Les cheminots : des privilégiés ?

L'attaque contre le statut des cheminots se place dans un mouvement général. Il s'agit de supprimer progressivement les emplois ouvriers ou employés avec des salaires et des conditions de travail relativement corrects pour les remplacer par des emplois sous-payés et précaires. Ce mouvement, rentable à court terme pour les entreprises qui s'y lancent, est nuisible à moyen terme pour elles - perte de la compétence et de la qualité - et pour la société - croissance des inégalités de statuts et de salaires.

Les nouveaux embauchés ne bénéficieront plus du statut des cheminots. Le gouvernement prétend que la situation des cheminots actuels ne serait pas touchée. Comment croire à cette assertion alors même que ceux-ci pourront être affectés à une société privée qui aura remporté un appel d'offre ? Malheureusement, à l'instar d'Orange, les dirigeants de l'entreprise pourront vouloir se débarrasser rapidement des travailleurs sous-statut. L'entreprise devra renégocier pour chaque entité tous les accords d'entreprise pour les entrants, avec la question des indemnités pour les sujétions liées à l'activité (le travail de nuit, le week-end, etc.). Ainsi, au lieu de mobiliser l'ensemble des cheminots sur un projet commun, de maintenir et restaurer l'unité de l'ensemble des salariés, le projet fractionne encore plus l'entreprise, avec des salariés sous des statuts différents. Aujourd'hui, il faut souligner que les droits des cheminots sont dans de nombreux cas moins favorables que dans le droit commun. Par exemple, s'agissant du travail de nuit, le *Code du travail* prévoit qu'un salarié a un statut de travailleur de nuit – qui permet d'obtenir des repos compensateurs notamment – dès lors qu'il dépasse 270 heures. Or à la SNCF, ce seuil est bien plus élevé.

Rien n'indique que la suppression du statut de cheminot fasse faire des économies à la SNCF. Ce statut est un ensemble de dispositions qui encadrent le contrat de travail permanent des cheminots : la réglementation du travail, la rémunération, les congés, le régime de retraite notamment. Les salariés de la SNCF qui ne remplissent pas les conditions d'éligibilité, à savoir avoir moins de 30 ans et être ressortissant de l'Union européenne, sont considérés comme des contractuels. Ils sont soumis à d'autres règles et sont affiliés au régime général de la Sécurité sociale. Il est important de revenir sur un des aspects les plus mis en avant du statut de cheminot - son régime de retraites - et, par ailleurs, d'analyser l'évolution de la masse salariale de la SNCF.

Un régime de retraites avantageux ?

C'est au prix d'un déni de l'histoire de notre système national de protection sociale que le mythe néolibéral accuse le régime spécifique de retraite des cheminots de tous les maux. La Sécurité sociale créée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale prend en charge trois risques : la vieillesse, la santé et la famille. Elle ne



s'appuie pas comme au Royaume-Uni sur une caisse unique mais sur une multitude de caisses gérées par les intéressés eux-mêmes. Le système est paritaire et, jusqu'en 1967, les $\frac{3}{4}$ des sièges étaient attribués aux représentants des travailleurs, le quart restant revenant au patronat. Cette organisation tient à l'histoire de notre système de protection sociale. À la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, les

premières caisses de retraite sont apparues dans certains secteurs aux conditions de travail difficiles, ce qui était le cas du secteur minier et du réseau ferré. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, alors que le régime de retraite par répartition était mis en place au sein de la Sécurité sociale, les principes d'universalité et d'uniformité n'ont pu être mis en application ni pour les non-salariés ni dans certaines professions qui ont conservé leurs caisses professionnelles, plus protectrices que le régime général. Ces régimes spéciaux et caisses professionnelles obligatoires financées et gérées par les intéressés eux-mêmes étaient plus d'une centaine en 1945. Il en reste une quinzaine aujourd'hui, comme celui des parlementaires, de l'Opéra de Paris, de la Banque de France ou encore de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris.

Concernant le régime spécial des cheminots, les réformes des retraites ont déjà conduit à augmenter la durée de cotisation correspondant à une retraite à taux plein et à l'aligner sur le régime général. Ainsi, même si l'âge de départ à la retraite à la SNCF peut en théorie être inférieur à celui du régime général¹⁰, la durée de cotisation est de 42 ans pour que celle-ci soit à taux plein et la quasi-totalité des agents ne peut en bénéficier avant l'âge de 54 ou 55 ans. Certains cessent leur activité avant d'avoir atteint leur retraite à taux plein en raison d'une maladie, d'un handicap ou de la fatigue générée par des conditions de travail difficiles. Le calcul de la retraite se fait sur les six derniers mois comme pour les agents de la fonction publique.

Pourtant, le régime des retraites des cheminots est accusé d'être trop généreux et d'être responsable d'un déficit de 3,3 milliards d'euros. Cependant, une grande partie de ce déficit s'explique par des raisons démographiques. La baisse tendancielle du nombre d'employés de la SNCF fait que le ratio retraités/cotisants est en 2017 de 1,5 (214 000 retraités pour 143 000 cotisants) alors qu'il est de 0,67 pour le privé (13,2 retraités pour 19,8 cotisants). Les régimes des agriculteurs ou des mineurs ont par exemple un déséquilibre démographique bien plus important. Avec la même structure démographique que dans le régime général, le déficit du régime de retraites de la SNCF ne serait que de 0,8 milliard.

¹⁰55 à 57 ans pour les agents sédentaires ou 50 à 52 ans pour les conducteurs de train.



L'espérance de vie à 60 ans des travailleurs de la SNCF est en outre inférieure à la moyenne nationale. L'écart le plus important l'est pour les postes d'exécution où elle est en moyenne inférieure de 4 ans à la moyenne nationale¹¹. Encore faut-il préciser que cet indicateur est bien imparfait. Les conditions de travail difficiles et la pénibilité ont un effet encore plus important sur l'espérance de vie en bonne santé, c'est-à-dire sans incapacité. En France, cette dernière est en moyenne de 62,7 ans pour les hommes et de 64,1 ans pour les femmes, contre respectivement 79,5 ans et 85,3 ans pour l'espérance de vie¹². L'écart d'espérance de vie entre un homme cadre et un homme ouvrier est de 6 ans. Quant à la probabilité de mourir précocement avant 70 ans, elle est de 27 % pour un homme ouvrier de 35 ans, soit deux fois supérieure à celle d'un cadre. Si les salariés du rail ont bénéficié dès le début du 20^e siècle d'un régime de retraite spécifique qui leur permettait de partir plus tôt, c'est parce qu'ils subissaient des conditions de travail difficiles, des horaires décalés et un travail de nuit qui impactaient de manière importante leur santé. Aujourd'hui, avec l'alignement de la durée de cotisation sur celle du privé, leur régime est loin de constituer un régime de privilégiés. La pénibilité est encore mal prise en compte dans l'ensemble des régimes de retraite. Plutôt que de faire comme si le métier de cheminot n'était pas un métier pénible, c'est à ce chantier de la retraite des travailleurs exposés que le gouvernement devrait enfin s'attaquer.

Des coûts salariaux trop élevés ?

Le rapport *Spinetta* met en cause ce qu'il appelle « l'inflation ferroviaire », autrement dit l'augmentation des coûts du système ferroviaire. Mais de quels coûts parle-t-il ? Des seuls coûts salariaux qui, selon lui, sont trop élevés en raison de la grille salariale des cheminots. Dans une situation où les effectifs ont diminué ces dernières années, la SNCF a certes connu une hausse du coût salarial. Elle a résulté de deux évolutions conjointes : un vieillissement de ses salariés qui est une conséquence de l'allongement de la durée de cotisation¹³ et une évolution de la structure salariale en corollaire d'un besoin en salariés de plus grande qualification. Ainsi, les postes d'encadrement de maîtrise et de cadres représentent aujourd'hui 50 % de la masse salariale contre 40 % en 2004¹⁴. Cette évolution est liée à l'émergence des tâches de plus en plus techniques. C'est aussi lié au poids d'une

¹¹Chloé Le Guen, « Construction de tables de mortalité d'expérience à la CPRPSNCF », mémoire d'actuaire, Lyon I, janvier 2015.

¹²Murielle Moisy, « Les Français vivent plus longtemps mais leur espérance de vie en bonne santé est stable », *Etudes et Résultats*, n° 1046, DREES, janvier 2018.

¹³Réforme Fillon.

¹⁴Arnaud Eymery et Adrien Coldrey, « Eléments de débat sur la réforme du ferroviaire. Du surcoût du travail au surcoût du capital », *Note du Cabinet Degest*, 19 mars 2018.



technocratie coûteuse et inefficace. La hausse du coût de la masse salariale des cheminots est aussi à mettre en perspective avec la hausse de leur productivité. En effet, alors que la productivité du travail des salariés en France a augmenté de 1,9 % par an entre 2004 et 2016, celle des cheminots a cru de 3,2 % par an sur la même période¹⁵. Dans le rapport *Spinetta*, on retrouve omniprésent

le mythe qui voudrait que les « *insiders* » - les cheminots – profitent de la rente de situation liée à leur statut pour négocier des augmentations de salaire toujours plus importantes. Pourtant, les augmentations généralisées ont été gelées depuis déjà 3 ans à la SNCF et, si privilèges il y a, ils concernent surtout certains cadres dirigeants, comme l'a montré le cas de Florence Parly, l'actuelle ministre des Armées, qui était rémunérée 52 569 euros net par mois comme directrice générale chargée de SNCF Voyageurs. On peut se poser aussi la question de l'efficacité des Parly, Borne et autres Pepy qui se sont pliés à la stratégie européenne anti-services publics au lieu de développer leur entreprise.

L'attaque contre le statut des cheminots s'inscrit aussi dans un mouvement plus général d'élargissement de la hiérarchie des revenus et des statuts. La privatisation permet de payer de hauts salaires aux cadres dirigeants ainsi que de forts dividendes aux actionnaires et, à l'inverse, de faire jouer la concurrence sur la rémunération des postes d'ouvriers par le biais de la sous-traitance et la précarisation.

3. Les enjeux écologiques et sociaux du service public du rail

Le réseau ferroviaire ne saurait être analysé sans prendre en compte sa contribution sociétale. En 2016, plus d'un milliard de voyageurs ont pris le train en France¹⁶, soit 5 millions de voyageurs par jour, dont 90 % sont des passagers du quotidien qui utilisent les réseaux TER et transiliens régionaux¹⁷, indispensables pour se rendre au travail. Le transport collectif de voyageurs, moins polluant, est en progression en France, contrairement au fret. Plus de la moitié du transport collectif est ainsi assuré par le réseau ferroviaire (voir tableau 1).

La SNCF en tant que service public accompagne également les politiques d'aménagement du territoire. SNCF Réseau travaille en effet avec les collectivités locales afin d'apporter des solutions adaptées aux habitants des régions desservies. Ainsi, des contrats de plan État-Région impliquant l'État, la Région et la SNCF

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ SNCF, 2017, *Rapport financier du groupe SNCF*, 31 décembre 2017

¹⁷ ARAFER (autorité de régulation des autorités ferroviaires et routières), *Premier bilan du transport ferroviaire de voyageurs en France*, le 16 novembre 2017.



Réseau sont signés pour cinq ans, afin de donner les moyens financiers aux régions (autorités organisatrices des transports) pour le renouvellement des lignes et l'extension du réseau ferré sur leur territoire. SNCF réseau a en effet comme objectif de fournir un accès équilibré aux territoires, à travers la réalisation de lignes nouvelles ou encore l'interconnexion avec différents réseaux de transport, en fournissant un réseau sûr et de qualité en répondant aux besoins du territoire et de ses habitants. La tarification des TER a notamment été confiée aux régions depuis 2016. Le taux de couverture des charges par les recettes voyageurs est de 26 % ; le prix moyen du TER payé par les voyageurs est ainsi 7,6 centimes d'euros par kilomètre parcouru. La SNCF ne se réduit en effet pas aux lignes à grande vitesse. Qui peut penser que la transformation de la SNCF en société anonyme permettra de maintenir l'ensemble des réseaux régionaux, alors même que le rapport *Spinetta* propose de fermer une partie du réseau ? Les objectifs de rentabilité d'une société anonyme ne sauraient coïncider avec ceux d'un service public du rail.

Tableau 1. Evolution du transport individuel et collectif en France selon le mode de transport

Parts relatives du transport de voyageur individuel et collectif				
	2000	2005	2010	2015
Transport individuel	82%	82%	80%	80%
Transport collectif	18%	18%	20%	20%
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	100%	100%	100%	100%
Parts relatives des divers modes de transports de collectif de voyageur				
Autobus, autocars	37%	36%	37%	37%
Transports ferrés	53%	56%	56%	55%
Transport aérien	10%	8%	7%	8%
Total transport collectif	100%	100%	100%	100%

source : Chiffres clés du transport, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Édition 2017.

Le rapport *Spinetta* préconise de fermer les lignes secondaires pour réduire le déséquilibre financier du réseau ferroviaire. Cette logique comptable omet cependant que le rail porte avant tout un enjeu écologique. Le secteur des transports représente en effet près du tiers de la consommation énergétique¹⁸ finale française¹⁹, le transport routier représente 79,8 % de cette consommation énergétique contre 12,9 % pour le transport aérien et... 1,6 % pour le transport ferroviaire (tableau 2). En matière de voyageur-kilomètre, mesure couramment utilisée pour quantifier le

¹⁸Commissariat général au développement durable, Service de l'observation et des statistiques, 2016, *Chiffres clés du transport*, Édition 2016, mars.

¹⁹Hors production d'énergie.



trafic intérieur de voyageurs, la part du transport individuel en véhicule particulier est de 80 %, contre moins de 1,5 % pour celle de l'aérien, 15 % pour le transport collectif non aérien et de 10 % spécifiquement pour le rail. Or, ce sont ces derniers secteurs qui croissent le plus ces dernières années et, en particulier, le transport ferroviaire.

Tableau 2. Part relative de la consommation énergétique des transports selon le mode de transport

	Transport routier	Transport ferré	Transport aérien	Transport maritime
Part de la consommation énergétique des transports	79,6%	1,6%	12,9%	5,9%

Source : SOeS, Ministère du développement durable

Le secteur des transports représente aussi près du tiers (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en constitue ainsi le plus gros contributeur²⁰. Il n'en représentait que 21,7 % en 1990. Depuis, ses émissions se sont accrues de près de 40 %, même si on constate une stabilisation à partir des années 2000. La quasi-totalité (95 %) de ces émissions provient du transport routier. Y contribue très largement le transport routier de marchandises qui, en tonnes-kilomètre, représente 90 % de ce trafic alors que la part du transport ferroviaire bien moins émissif de GES n'en représente qu'environ 10 % et a connu un net recul depuis les années 2000 où elle était de 16 %²¹. Rappelons que le fret ferroviaire a été libéralisé en 2006. Loin de permettre la progression du rail dans le transport des marchandises, force est de constater que la libéralisation a été suivie d'un recul en la matière.

Si l'on fermait les lignes secondaires et ainsi une partie du réseau, quelles seraient les conséquences pour la population ? Ces fermetures conduiraient les usagers à emprunter davantage le réseau routier, soit par un moyen de transport individuel, soit par car, et elles freineraient le développement du fret ferroviaire. Tout cela entraînerait une augmentation des émissions des gaz à effet de serre car les

²⁰ Commissariat général au développement durable, Service de l'observation et des statistiques, 2016, *Chiffres clés du transport*, Édition 2016, mars.

²¹ Commissariat général au développement durable, Service de l'observation et des statistiques, 2016, *Chiffres clés du transport*, Édition 2016, mars.



externalités négatives²² du transport ferroviaire sont moins importantes que celles des autres modes de transport, et en particulier de celles de la voiture particulière. Les coûts générés peuvent s'évaluer à l'aune du coût des accidents, du coût pour l'environnement, notamment la pollution de l'air. Selon le cabinet Degest²³, en tenant compte du coût des externalités négatives, le rail constitue le mode de transport le moins coûteux : environ 9 fois moins que la voiture particulière²⁴. Ce résultat rejoint les estimations officielles menées par Commissariat général au développement durable (voir *ci-avant*).

4. Libéralisation : les leçons des exemples allemand et britannique

En Allemagne et au Royaume-Uni, la privatisation du système ferroviaire n'a pas tenu ses promesses. Si, globalement, la croissance des trafics a été au rendez-vous, le processus de libéralisation est resté très en deçà des objectifs affichés d'efficacité économique, d'efficacité pour les usagers et d'allègement de la contribution des finances publiques. Revenons sur les conséquences de la privatisation en Allemagne et au Royaume-Uni sur ces trois points.

4.1. Un vecteur d'efficacité économique ?

Un système ferroviaire « efficace » est vecteur de développement économique. Sur ce point, il suffit de comparer les indices de performance du rail (European Railwail Performance Index) pour se rendre compte qu'il est difficile de relier performance et privatisation. En effet, selon le rapport du Boston Consulting Group de 2017, la France se place derrière l'Allemagne en matière de performance du système ferroviaire mais devant la Grande-Bretagne. Par ailleurs, le système le plus performant selon ce critère est celui de la Suisse dont la principale compagnie ferroviaire est détenue à 100 % par l'État fédéral.

Un élément essentiel du discours libéral, repris en France dans les discussions autour du statut des cheminots, concerne l'efficacité du secteur privé en matière de maîtrise des coûts. La libéralisation du rail permettrait selon lui de contrôler la hausse des coûts, et en particulier ceux relatifs au personnel. Or, l'exemple britannique est

²² On parle d'externalité négative lorsque l'activité économique (production ou consommation) d'un agent à des conséquences négatives sur le bien-être d'un autre agent, sans que celles-ci soient compensées par une transaction économique.

²³ Arnaud Eymery et Adrien Coldrey, « Eléments de débat sur la réforme du ferroviaire. Du surcoût du travail au surcoût du capital », *Note du Cabinet Degest*, 19 mars 2018.

²⁴ Pour arriver à cette conclusion, le cabinet Degest prend en compte les coûts externes (coûts des accidents, des bruits, de la pollution de l'air, des conséquences sur la biodiversité, etc.) de chaque mode de transport et estime un coût global en termes de centimes d'euros par voyageur-km.



sur ce point révélateur. Si, selon le rapport *Spinetta*, les coûts de personnels ont augmenté de 44 % à la suite du processus de libéralisation au Royaume-Uni, cela est dû en grande partie aux effets de la concurrence : les salariés ont eu le choix de vendre leur expertise au plus offrant. Pour compenser cet effet « négatif », les entreprises privées ont compressé les coûts de maintenance. En

Allemagne, ce fut le cas de la filiale de la Deutsche Bahn (la S-Bahn) pour le réseau express régional afin d'embellir le compte de résultat présenté aux actionnaires. Cette stratégie a été désastreuse pour la qualité du service rendu et la sécurité des voyageurs, entraînant notamment la mort de 101 voyageurs dans un accident survenu le 3 juin 1998

Le dernier point caractéristique du manque d'efficacité économique du secteur privé tient dans sa logique même qui est aux antipodes de l'intérêt général. En effet, les grandes entreprises sont mues par une logique de rentabilité économique immédiate et de rémunération des actionnaires. L'exemple britannique en illustre bien les dangers. C'est ainsi que, suite à l'accident de Hatfield provoqué par l'usure d'un rail qui a fait 4 morts et 70 blessés en 2000, le gouvernement britannique a été conduit à subventionner l'entreprise Railtrack exploitante du réseau concerné pour qu'elle remplace les rails défectueux ; une subvention a toutefois été en grande partie utilisée pour rémunérer les actionnaires...²⁵

4.2. Une amélioration pour les usagers ?

En ce qui concerne l'amélioration du service pour les usagers, les prétendus bénéfiques de la libéralisation ne sont pas au rendez-vous.

Au Royaume-Uni, le rapport *Rebuilding Rail* a souligné l'effet néfaste de la privatisation sur la fiabilité du service offert et sur son prix. Elle n'a pas non plus tenu ses promesses en matière d'investissements privés. Ainsi, au Royaume-Uni, ceux-ci n'ont représenté que 1 % du total des sommes investies dans le ferroviaire, laissant l'âge moyen du matériel roulant augmenter de façon inquiétante, de 16 ans avant la privatisation à 18 ans en 2013. Sur ce point, la comparaison avec la SNCF est sans appel puisque l'âge moyen des appareils de voie comme celui des voies elles-mêmes s'élève à 30 ans en France. Ce vieillissement des infrastructures se fait ressentir dans la qualité du service offert aux usagers. Quand on compare les 20 années de service public de la British Rail aux 19 ans effectués sous égide privée, il apparaît que les trains publics étaient plus ponctuels que les trains privés.

Pourtant, avec une qualité de service en baisse, ce sont les prix des billets qui concentrent les principales critiques des usagers. Toujours selon le rapport *Rebuilding Rail*, l'augmentation du prix moyen des billets a été de 117 % entre 1995

²⁵ Christian Wolmar, "Forget Byers: The scandal was in the original sell-off", The Guardian, 16 juillet 2005.



et 2015 avec la privatisation du rail. Et dans ce pays où les allers-retours quotidiens entre la banlieue et le centre-ville sont si intenses et nécessaires à bon nombre de travailleurs, le prix moyen de l'abonnement a augmenté de 27 % depuis 2010. Loin de la promesse de baisse des prix, la libéralisation a lourdement pesé sur le pouvoir d'achat des Britanniques, le syndicat TUC estimant que le prix moyen des billets a augmenté deux fois plus vite que l'inflation. Cette probable hausse des tarifs suite à l'ouverture à la concurrence est même mise en exergue par les économistes de la Toulouse School of Economics qui reconnaissent que « *l'opérateur historique propose une offre abondante à des prix bas* » et que ceux-ci pourraient « *remonter* » avec la réforme prévue.²⁶

Au final, les Britanniques dépensent 14 % de leur revenu mensuel dans les déplacements domicile-travail, soit sept fois plus que les Français (2 %). Cette hausse des prix couplée à la baisse de la qualité du service conduit 58 % des Britanniques à qualifier la privatisation d'échec selon le sondage *We own It*. Ainsi, selon le sondage *Yougov* de 2015, 58 % des répondants souhaitaient une renationalisation complète du rail britannique, ce chiffre étant passé à 60 % en janvier 2018 (sondage *Yougov*).

4.3. Des économies pour les finances publiques ?

Le dernier argument mis en avant par le rapport *Spinetta* est le coût toujours plus grand du service public ferroviaire pour les finances publiques, comme si le service public du rail avait vocation à être rentable. Là encore, les exemples de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont loin de confirmer l'argument libéral d'économie budgétaire. Ils révèlent au contraire une privatisation en trompe-l'œil, avec un service privé largement dépendant des subventions publiques et en en profitant indûment.

En Allemagne, le trafic régional est placé sous l'autorité des *Länder* que l'on peut comparer aux régions françaises. En 2017, les *Länder* ont alloué au transport ferroviaire un budget de 8,2 milliards d'euros, contre 4,3 milliards pour l'ensemble des régions françaises. Loin d'avoir été allégées, les dépenses des *Länder* ont au contraire augmenté de 30 % par rapport à 1994. Le même constat s'applique au Royaume-Uni où la privatisation coûte finalement plus cher aux contribuables. La privatisation a fait exploser les coûts de fonctionnement des chemins de fer, ceux-ci passant de moyennes de 2,4 milliards de livres par an sur la période 1990-1995 à près de 5,4 milliards de livres pour 2005-2010²⁷. Face à cette course folle, le

²⁶ http://www.lemonde.fr/idees/article/2018/03/21/sncf-l-ouverture-a-la-concurrence-ne-garantit-en-rien-une-baisse-des-prix-favorable-au-voyageur_5274259_3232.html

²⁷ Soit 3,1 et 7 milliards d'euros au cours de change moyen de 1,3 euros par livre de ces périodes.



gouvernement a dû déboursier 3,8 milliards de livres²⁸ en 2013-2014 pour aider le secteur ferroviaire. Ni l'augmentation du prix des billets ni le « *dégraissage* » de la masse salariale n'ont permis de maîtriser l'endettement lié à la gestion des infrastructures. Ainsi, selon l'Office of Rail and Road qui est l'agence gouvernementale du rail et de la route, la dette de l'Infrastructure Network Rail gestionnaire des voies ferrées s'élève à 46,3 milliards de livres en 2017, soit 51,8 milliards d'euros, et risque de monter à 53 milliards de livres en 2019, soit 59 milliards d'euros. On est bien au-dessus de la dette de SNCF réseau, quand bien même le Royaume-Uni dispose d'un réseau inférieur de moitié à celui de la France.

La dette de la SNCF est au centre du rapport *Spinetta* qui s'y réfère pas moins de 51 fois : elle serait « *en forte aggravation* » et culminerait en 2017 à 46 milliards d'euros pour la SNCF réseau. Encore une fois, la comparaison avec l'Allemagne et le Royaume-Uni est loin de fournir un exemple d'assainissement de la dette après une privatisation. Si le cas de l'Allemagne est particulier, puisque l'État fédéral a pris en charge une dette de 35 milliards d'euros en 1994 avant la privatisation, celui du Royaume-Uni prouve que le service ferroviaire ne peut survivre sans aide publique. Ainsi, après les accidents de Hatfield en 2000 et de Potters Bar en 2002 qui tous deux furent liés à la vétusté des voies et des appareils roulants, l'État britannique a été contraint de reprendre en main la gestion des voies via la création de la Network Rail, une compagnie publique à but non lucratif. Dans les faits, les 25 compagnies privées se partageant le réseau britannique, dont la majorité appartient en totalité ou en partie à des compagnies étrangères, vivent en grande partie grâce aux subventions de l'État. Ainsi, en 2016, l'État britannique aidait ces entreprises privées à hauteur de 3,2 milliards de livres, soit 3,6 milliards d'euros.

Enfin, la privatisation dans les deux pays a été accompagnée d'un « *allègement de la masse salariale* ». Ainsi, en Allemagne, la direction de la Deutsche Bahn, prise en main par Hartmut Mehdorn, a mis en place un management « *moderne* » visant à supprimer la moitié des effectifs. Entre 1999 et 2009, ceux-ci sont passés de 380 000 à 180 000 salariés²⁹. Face à ces perspectives de développement en Allemagne et au Royaume-Uni, il convient de s'inquiéter pour les finances publiques françaises, l'État devant probablement faire face à... une augmentation du nombre de chômeurs, grevant de fait les finances publiques tant du côté recettes (baisse de la consommation) que du côté des dépenses (versement d'allocations chômage).

* * *

²⁸ Soit 4,6 milliards d'euros au cours de change de 1,2 euros par livre de cette période.

²⁹ Olivier Cyran, « 18. La privatisation des chemins de fer sur les rails de l'exemple allemand », in Willy Pelletier et al., *l'État démantelé, La découverte*, 2010.



Conclusion

Au final, la bataille du rail est moins une question de privatisation ou de statut « privilégié » que celle des investissements nécessaires au bon fonctionnement des transports ferroviaires. La comparaison avec l'Allemagne et le Royaume-Uni qui ont précocement privatisé le rail montre que les usagers pâtissent d'une détérioration de la qualité et de la sécurité des réseaux ferrés et que celle-ci contraint l'État à intervenir en dernier recours. La privatisation coûte en fait très cher au budget de l'État. Ainsi, le Royaume-Uni a mis en œuvre un grand plan d'investissements publics quinquennal de 38 milliards de livres en 2014, soit 42,5 milliards d'euros, et qu'en Allemagne a été prévu, dès 2016, un investissement de 28 milliards d'euros sur 5 ans dont 16,6 milliards doivent être pris en charge par l'État à quoi il faut rajouter 350 millions d'euros immédiatement mis sur la table par l'État fédéral en subvention des péages pour le fret ferroviaire.

Ainsi, la modernisation du réseau ferré français, loin de nécessiter une privatisation, réclame au contraire des investissements publics massifs. Comme l'indique l'enquête du *Boston Consulting Group*, « [...] comme en 2012 et 2015, [l'année] 2017 montre une corrélation entre les dépenses publiques et la performance d'un système ferroviaire donné [...] ». Il n'est alors pas étonnant de voir la Suisse être en tête de leur classement. L'État devrait mener des investissements réguliers.

Même si elle a été abandonnée, et quoique l'on puisse penser de cette taxe, le débat autour de l'écotaxe a eu l'avantage de rouvrir celui sur les concessions des autoroutes. Pourtant rien n'a été fait depuis. Dans les années 2000, l'État a en effet bradé de nombreuses concessions d'autoroutes à des sociétés privées afin de renflouer ses caisses en dépit d'une rentabilité très importante. L'autorité de la concurrence considère que leur taux de rentabilité est de l'ordre de 20 à 24 %. Les péages devaient en outre être supprimés dès que la construction de l'autoroute serait amortie. Cela n'a pas été le cas et ceux-ci ont au contraire augmenté d'environ 20 % ces dix dernières années. Si l'État avait conservé ces autoroutes, les péages auraient pu être utilisés pour subventionner le rail.

Par ailleurs, le battage médiatique autour de la question du statut des cheminots tend à faire oublier que le rapport *Spinetta* préconise de changer le statut juridique de l'entreprise. Tout ou partie des EPIC constituant aujourd'hui la SNCF seraient ainsi transformés en sociétés anonymes (SA). Qui peut penser que cela ne posera pas les jalons d'une future privatisation ? Les capitaux seront incessibles nous dit-on ? Il sera malheureusement facile de s'affranchir de ce garde-fou. Il n'a pas fallu plus de quatre ans pour que le changement de statut de GDF - devenue une société anonyme en 2004 - n'aboutisse à une privatisation pure et simple, en dépit des promesses de Nicolas Sarkozy. Ce dernier, alors ministre de l'Économie, avait



déclaré devant l'Assemblée Nationale « *EDF-GDF ne sera pas privatisée, ni aujourd'hui, ni demain. Le gouvernement de la France veut que l'État conserve la majorité des parts de cette grande entreprise* »³⁰.

Les enjeux du rail en matière d'aménagement du territoire et de transition écologique ne peuvent être occultés. Le débat autour du réseau ferré ne peut se développer sans intégrer l'ensemble des modes de transports de voyageurs et de marchandises. Il doit envisager une fiscalité écologiquement efficace et socialement juste qui permette de financer les investissements nécessaires à la modernisation du réseau ferré existant. Compte tenu de l'importance des enjeux, les citoyens doivent participer aux choix stratégiques concernant l'avenir du rail français.

* * *

³⁰ Réponse du ministre Nicolas Sarkozy lors de la séance de questions au gouvernement à l'Assemblée Nationale du mercredi 7 avril 2004. URL: <http://www.assemblee-nationale.fr/12/cra/2003-2004/188.asp>