

## LE GOUVER-NOUS-MENT !

L'ancien PDG d'Air France a remis son rapport sur l'avenir du système ferroviaire. La vindicte médiatique actuelle semble oublier qu'il comporte plusieurs volets de recommandations dont un seul sur le cadre social dans ce secteur et la fameuse question du statut des cheminots. Mais alors que dit réellement ce rapport ? Le premier ministre a indiqué ne pas vouloir suivre les recommandations du rapporteur sur les « petites » lignes, on peut donc en conclure qu'il suivra l'avis du rapporteur sur le reste non ?

### MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»



### Des trains plus chers !

Concernant le financement du système, le rapport indique une hausse des péages essentiellement supportée par les régions avec une proposition de hausse de 5 % par an d'ici à 2026.

La facture devrait s'alourdir encore d'avantage puisqu'il est également envisagé de transférer l'ensemble des gares d'intérêt régional aux Autorités Organisatrices (comprenez les régions).

A cela, il faut rajouter le transfert de certaines lignes jugées non rentable.

Le désengagement de l'État coûte près de 290 millions d'euros par an au conseil régional ! Même avec un autre opérateur, le prix du billet devrait augmenter fortement et les impôts également.

### Moins de trains !

L'absence de règlement de la dette va accentuer la pression sur les régions. On sait déjà que certaines d'entre elles, dont la région Occitanie, réfléchissent à supprimer les trains de contre pointe (ceux qui s'éloignent de Toulouse le matin et le soir) pour faire des économies. De même, le rapport de M Spinetta va accentuer la pression sur les régions.

L'avenir des « petites » lignes doit être traitée au niveau des régions à l'occasion des contrats de plan État / Région. A cette fin, il est proposé de mener des études socioéconomiques afin d'établir ou pas la pertinence et le maintien d'une desserte ferroviaire. Plusieurs options alors pour les régions : La fermeture (avec une procédure accélérée), le maintien avec une offre réduite, le maintien total. Dans le cas du maintien du service, même réduit, la région devra reprendre la ligne jugée non pertinente.

La facture devrait s'alourdir encore d'avantage puisqu'il est également envisagé de transférer l'ensemble des gares d'intérêt régional aux Autorités Organisatrices (comprenez les régions).

# A qui profite la dette ?

La dette du système ferroviaire est principalement due au désengagement de l'état pour financer les lignes à grande vitesse. On peut donc considérer qu'il s'agit là d'une dette de l'État et non de la SNCF. A l'époque, la SNCF a emprunté sur les marchés étrangers (parfois à la demande de l'État) alors que rien ne l'y obligeait et donc à des taux importants. Si cette dette atteint une telle somme aujourd'hui, c'est que la SNCF n'arrive à rembourser que les seuls intérêts de la dette et non son capital. La dette de la SNCF est détenue pour partie par des fonds souverains mais aussi par des banques aux noms sulfureux comme JP Morgan, Goldman & Sachs, Natixis, MedioBanca, le crédit Suisse, la Société Générale...

En tant qu'établissement public, la SNCF est notée par les agences de notations internationales. A ce titre, sa note est adossée à celle de l'État. Elle jouit donc d'une excellente note et emprunte à des taux avantageux. Si la SNCF passe en société anonyme on peut craindre une dégradation de sa note et donc une envolée des taux d'emprunts. La dette ne devrait faire qu'augmenter en conséquence.

## Et ailleurs ?

L'ouverture à la concurrence dans de nombreux pays européens se traduit par une hausse du prix des billets. Par exemple, 27 % d'augmentation en moins de 8 ans en Angleterre ce qui représente 14 % du revenu mensuel d'un britannique. Le train anglais coûte 6 fois plus cher que le train français ! La dette anglaise s'élève à 46 milliards d'euros.

En Allemagne, la dette de 34 milliards a été époncée intégralement par l'État fédéral en 1994 avant de repartir à la hausse pour se stabiliser à 17,5 milliards en 2016.

**A Paris, l'abonnement coûte 75 euros contre 250 euros à Rome et 450 euros à Londres !**

## Des trains moins sûrs !

Afin de financer une dette insoutenable, le gouvernement prévoit encore plus de baisse d'effectifs au sein de l'entretien du réseau et de la circulation des trains. On ne peut craindre qu'une baisse de l'entretien et donc un risque d'accident accru. Des baisses d'effectifs sont prévus également chez les contrôleurs et au sein de la SUGE sorte de police ferroviaire. Ce sont près de 80 000 emplois de cheminots en moins en 25 ans à la SNCF.

L'utilité du transport ferroviaire organisé par la puissance publique est indéniable et moins coûteuse... Elle est socialement juste et écologiquement pertinente. Chaque année, l'Etat et les collectivités territoriales injectent 10 milliards d'euros dans le ferroviaire contre 12 milliards dans les infrastructures routières. Quant aux accidents routiers en 2015, c'est environ 30 milliards (source INSEE). La route coûte 4 fois plus cher que le rail et on ne compte pas les autres effets néfastes (congestion, pollution...). L'occasion de cette réforme, et à la condition qu'un véritable débat populaire ait lieu, permettrait de « réinterroger » les choix et la cohérence des moyens publics investis.

