

SNCF : 30 ans plus tard, Macron va-t-il répéter les mêmes erreurs que les Britanniques ?

écrit par Marcher sur des oeufs | 27 février 2018



Photo : Barry Lewis CC via flickr

Le Premier ministre français a convoqué la presse le 26 février pour exposer les grandes lignes du projet de réforme de la SNCF.

Edouard Philippe a admis que son gouvernement aurait recours aux ordonnances afin d'avancer «vite» sur des «aspects techniques». Pour mémoire, le gouvernement peut demander au Parlement l'autorisation de prendre lui-même des mesures qui relèvent normalement du domaine de la loi afin de mettre en œuvre son programme.

Objectif affiché : faire voter les «principes-clés avant l'été».

**Démantèlement de la SNCF : avec 30 ans de retard, Macron va-t-il
répéter les mêmes erreurs que les Britanniques ?**

Le gouvernement envisage d'accélérer la libéralisation du rail et la transformation, sinon le démantèlement, de la SNCF. Les recettes proposées sont les mêmes que celles qui ont été appliquées aux autres entreprises publiques, de France Télécom à EDF, et qui n'ont bénéficié ni aux salariés ni aux usagers. L'exemple de la libéralisation des chemins de fer britanniques, initiée dans les années 1990 et marquée par une succession de faillites et de scandales, devrait pourtant inciter à la prudence. Au Royaume-Uni, un mouvement pour la ré-appropriation de ce service public par les usagers et les salariés prend de l'ampleur.

Le 15 février, Jean-Cyril Spinetta, ancien PDG d'Air France et ancien président d'Areva, a rendu public un rapport sur l'avenir de la SNCF et du rail en France. Ce 19 février, le gouvernement vient d'ouvrir une période de concertation sur ce nouveau chantier, en recevant direction de l'entreprise publique et syndicats. Transformation de la SNCF en société anonyme, ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires, voire de la gestion du réseau, fin programmée du statut de cheminot, suppression des dessertes jugées non rentables... Les préconisations du rapport Spinetta n'ont rien pour surprendre, tant elles correspondent aux « recettes » appliquées précédemment à d'autres entreprises publiques, de France Télécom à EDF, en passant par La Poste. Elles ont immédiatement été reprises à son compte par le gouvernement, qui a annoncé l'ouverture d'une période de concertation en vue de leur mise en œuvre.

La « réforme » – sinon le « démantèlement » – du service public ferroviaire serait rendue nécessaire et inéluctable par la dette de la SNCF et les exigences européennes de libéralisation du rail – l'ouverture à la concurrence étant fixée en 2020 pour les lignes nationales de transport de passagers. Ceux qui poussent ce projet – parmi lesquels il faut compter la direction de la SNCF elle-même – feraient pourtant bien de regarder ce qui se passe de l'autre côté de la Manche.

Le rail britannique est libéralisé dès les années 1990. British Rail, l'ancien service public, est alors divisé en plusieurs morceaux avant d'être vendu. Le réseau ferroviaire est séparé de la gestion des lignes, elles-mêmes réparties en plusieurs concessions régionales. Moins connu : la flotte des trains est confiée à des

entreprises séparées, qui les louent au prix fort aux opérateurs des lignes, assurant à leurs actionnaires des millions de profits garantis d'année en année.

Hausse de 23 % des billets de train depuis la privatisation

C'est la privatisation du réseau ferroviaire – envisagée en filigrane pour la France par le rapport Spinetta, qui propose la transformation de SNCF Réseaux en société anonyme – qui en Grande-Bretagne a dégénéré le plus rapidement. Les problèmes de coordination et de perte d'expertise ont entraîné de nombreux incidents, qui ont culminé avec la catastrophe ferroviaire de Hatfield en 2000, laquelle a coûté la vie à quatre personnes. **Le gouvernement s'est trouvé contraint de renationaliser le réseau dès 2002, et n'a jamais tenté de le privatiser à nouveau.**

La gestion des lignes elles-mêmes est également marquée par des faillites et des scandales à répétition. Selon un [sondage réalisé en 2017](#) pour la campagne *We Own It* (« Ça nous appartient »), qui milite pour la renationalisation ou la remunicipalisation des services publics au Royaume-Uni, 76% des Britanniques interrogés se déclarent en faveur d'un retour du système ferroviaire sous contrôle 100% public. Bien que les prix du train au Royaume-Uni soient [parmi les plus chers d'Europe](#), **ces services continuent d'être largement financés par les contribuables, tout en assurant des profits confortables à leurs opérateurs**. Selon les chiffres mêmes du ministère britannique des Transports, les prix du train ont augmenté de plus de 23 % depuis la privatisation en valeur réelle (c'est à dire compte tenu de l'inflation). Les équipements ont vieilli. Et les firmes qui opèrent les lignes font l'objet des mêmes critiques sur la [ponctualité des trains](#), les nombreuses annulations, les [conflits sociaux](#), les [wagons bondés](#) et la qualité du service que la SNCF en France.

Des entreprises privées qui laissent tomber les lignes qu'elles gèrent

Lire la suite, coupée parce que l'article est fort long, sur

l'article en ligne, lien ci-dessous

Quand les privatisations britanniques profitent aux entreprises publiques françaises

Les privatisations britanniques ont largement profité aux entreprises étrangères, en particulier françaises : Atos ou Steria pour la sous-traitance administrative, Vinci, Bouygues et Eiffage pour les partenariats public-privé, Sodexo pour les prisons, EDF pour l'énergie... Côté transports, des filiales de la RATP gèrent des lignes de tramway à Manchester et de bus à Londres. Keolis, filiale privée de la SNCF – à 70%, les 30% restant appartenant au fonds de pension public québécois, la Caisse des dépôts et placements –, est déjà présente sur plusieurs concessions au Royaume-Uni, notamment la plus importante, « Thameslink, southern and Great northern » (Nord et sud de Londres), marquée récemment par des conflits sociaux [2], et « Southeastern » (Sud-est du pays). Paradoxe : ces nouveaux marchés issus des anciens services publics sont souvent dominés par des entreprises qui sont la propriété de l'État français, et qui font chaque année traverser la Manche à de généreux dividendes tirés de la gestion des services privatisés britanniques.

Pendant que la Grande-Bretagne se lançait corps et âme dans des privatisations tous azimuts, les dirigeants français suivaient en effet une tout autre stratégie : celle de transformer les anciens monopoles publics – Air France, France Télécom, EDF-GDF, La Poste, SNCF, etc. – en entreprises commerciales sous le contrôle plus ou moins dilué de l'État, tirant profit de leur situation de rente en France et de la protection du gouvernement pour s'étendre à l'étranger... y compris en acquérant les services privatisés par d'autres pays. Cela explique sans doute pourquoi les dirigeants français ne se sont toujours opposés que très mollement aux politiques d'ouverture à la concurrence impulsées depuis Bruxelles. C'est exactement le modèle poursuivi depuis une dizaine d'années par la direction de la SNCF (lire [notre enquête](#)) et que le rapport Spinetta vient valider aujourd'hui en proposant la transformation de l'entreprise ferroviaire en société anonyme.

Olivier Petitjean

[1] L'auteur de cet article a participé à cette conférence, tenue à Londres le 10 février 2018, à l'invitation du Labour, pour présenter [le travail de l'Observatoire des multinationales sur la remunicipalisation](#).

[2] Lire [l'enquête](#) réalisée par Corporate Watch.

<http://multinationales.org/Demantelement-de-la-SNCF-avec-30-ans-de-retard-Macron-va-t-il-repeter-les-memes>

En complément, la réaction et l'analyse de Marine Le Pen

Réforme de la SNCF – Marine Le Pen : “Est-ce que vous croyez que les sociétés privées vont aller sur les petites lignes ? Non !”

A écouter, elle est interrogée par Marc Fauvelle ce matin : elle répète que le gouvernement veut privatiser la SNCF et que les petites lignes régionales seront délaissées par les entreprises privées car peu rentables, ce qui conduira, à terme, à leur fermeture.