



DOSSIER DE PRESSE

LOI DU NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE 2018

POURQUOI LE CONTRIBUABLE FRANÇAIS PAIERA-T-IL FINALEMENT DEUX FOIS LA DESTRUCTION DU MONOPOLE SNCF ?

Le rail français vit aujourd'hui un paradoxe historique. Un processus de désintégration méthodique d'un service stratégique s'opère sous nos yeux, non par nécessité technique ou économique, mais par adhésion quasi religieuse à une orthodoxie néolibérale. Ce que l'UNSA-Ferroviaire décrypte dans ce dossier n'est pas une *concurrence libre et non faussée*, mais une concurrence architecturée, artificielle et fondamentalement biaisée. Car nous assistons à la création administrative d'un *marché* qui n'a rien de naturel.

LE CONSTAT

Tout en invoquant les vertus théoriques du marché, l'État orchestre en coulisses un système de transferts implicites : financement asymétrique des infrastructures, tarification discriminatoire des sillons, obligations de service public inégalement réparties... Cette transformation va sacrifier sur l'autel du dogme le principe fondamental de la péréquation territoriale, ce mécanisme discret par lequel les lignes rentables finançaient celles qui le sont moins, assurant ainsi une desserte équitable du territoire.

L'ÉQUATION DEVIENDRA ALORS IMPLACABLE

Soit les lignes d'aménagement du territoire disparaîtront, soit le contribuable financera directement ce que la péréquation couvrait hier. Voilà le piège parfait d'une double facturation déjà engagée : les clients paieront les billets au prix du marché et les impôts locaux des citoyens contribuables financeront le maintien de dessertes jugées non rentables.

L'IRONIE SUPRÊME ?

Cette transformation s'accélère précisément au moment où plusieurs pays européens – qui nous avaient devancés dans cette voie – font marche arrière, reconnaissant les limites d'une désintégration qui n'a tenu aucune de ses promesses : ni baisse des prix, ni amélioration de service, ni diminution des subventions publiques. ...



CONTACT PRESSE

Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire général
UNSA-Ferroviaire
06 63 15 41 47



UNSA-FERROVIAIRE

#1 LE PARADOXE FERROVIAIRE FRANÇAIS : BÉNÉFICES RECORDS ET RÉSEAU DÉFAILLANT...

Le ferroviaire français présente aujourd'hui une contradiction saisissante. D'un côté, la SNCF affiche 1,6 milliard d'euros de bénéfice net. De l'autre, notre réseau souffre d'une dégradation accélérée qui pénalisera de plus en plus quotidiennement les usagers et les clients si rien n'est fait. Cette situation résulte directement d'une transformation profonde du rail français, orchestrée méthodiquement depuis la directive européenne 91-440 et parachevée par la loi de 2018.

CE N'EST PAS L'ACCIDENT, MAIS LE DESSEIN QUI SE RÉVÈLE ICI

En effet, depuis 2018 et la loi dite *Nouveau pacte ferroviaire* (NPF), nous avons assisté au démantèlement méthodique de ce qui fut un système intégré en sociétés anonymes distinctes. Ce morcellement, présenté comme une *modernisation prometteuse*, révèle aujourd'hui ses conséquences systémiques. Au cœur de cette contradiction se joue la disparition silencieuse d'un principe fondamental : la péréquation territoriale (mécanisme par lequel les lignes rentables financent celles qui le sont moins, assurant ainsi une desserte équitable du territoire). Ce mécanisme permettait hier à un TGV Paris-Lyon de financer une ligne Aurillac-Brive, exactement comme EDF électrifiait les hameaux les plus reculés au même tarif que les centres-villes.

L'ÉQUATION EST DÉSORMAIS IMPLACABLE

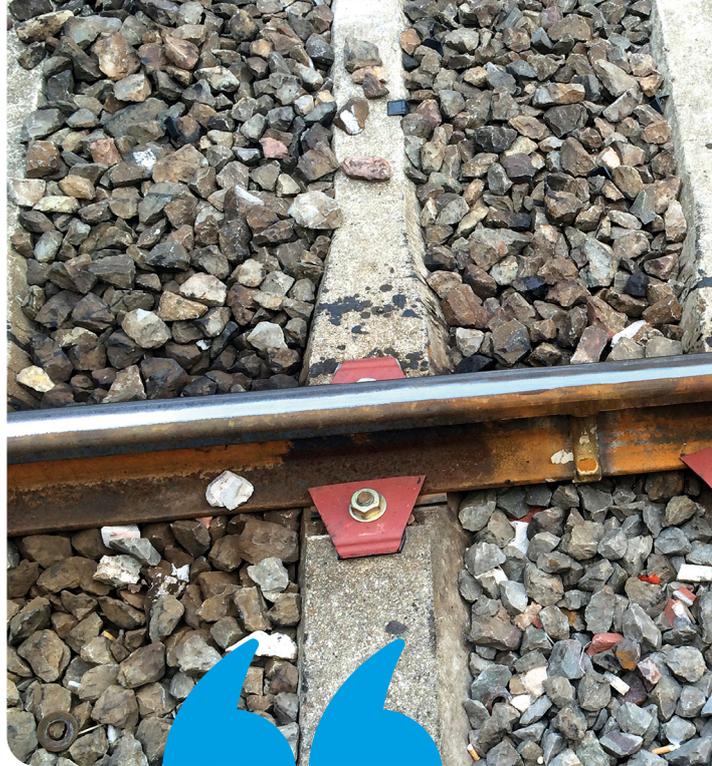
Soit les lignes d'aménagement du territoire disparaîtront, soit le contribuable financera directement ce que la péréquation couvrirait hier discrètement.

L'IRONIE HISTORIQUE EST SAISSANTE

Voilà un demi-siècle que le spectre du plan Guillaumat de 1978 – qui prétendait réduire le réseau de 34 000 à 16 500 kilomètres au nom du *réalisme économique* – hante le rail français. À l'époque, les dirigeants de la SNCF eux-mêmes s'étaient dressés contre ces *orientations libérales* qu'ils jugeaient contraires à l'intérêt national.

AUJOURD'HUI...

Ce qui suscitait l'indignation des responsables ferroviaires des années 1970 s'accomplit méthodiquement. Non plus par la brutalité d'un plan assumé, mais par l'élégante sophistication d'une désintégration progressive. Le vocabulaire a changé – on ne *ferme* plus des lignes, on les *rationalise*, mais la partition jouée demeure



Le vieillissement du réseau, en particulier de la partie la plus circulée, n'est pas enrayé et en contraint l'exploitation. ➤➤
L'Autorité de régulation des transports

étrangement similaire. Qu'en est-il vraiment de l'état du réseau aujourd'hui ? Les impressions des usagers sont-elles confirmées par les données objectives du régulateur indépendant ?

#2 LE VERDICT FACTUEL DU RÉGULATEUR INDÉPENDANT

L'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu en avril 2024 un avis sans appel sur la mise en œuvre du contrat de performance État-SNCF Réseau. Ce document officiel confirme ce que les usagers constatent quotidiennement : notre infrastructure ferroviaire se dégrade à un rythme alarmant.

LES CHIFFRES SONT IMPLACABLES

Notre réseau atteint 28 ans d'âge moyen pour les appareils de signalisation contre 17,4 ans en Suisse. Le vieillissement de la signalisation s'accélère, atteignant 28 ans en 2023 contre 27,7 ans en 2022, dépassant même la trajectoire dégradée prévue au contrat de performance. Plus préoccupant encore, l'indice de consistance de la voie (ICV) du réseau le plus circulé (UIC 2 à 4) chute drastiquement, passant de 50,2 en 2022 à 48,6 en 2023. Cet effondrement intervient précisément alors que le contrat État-SNCF



Réseau prévoyait de renforcer l'effort sur le réseau le plus circulé. Cette dégradation se matérialise par 447 kilomètres de ralentissements sur les lignes les plus circulées (UIC 2 à 4) pour une valeur cible de 380 kilomètres et 591 kilomètres sur les lignes secondaires (UIC 5 à 6) pour une cible de 500 kilomètres. Soit près de 20 % au-dessus des objectifs fixés.

LES CONSÉQUENCES POUR LES USAGERS SONT MASSIVES

Le nombre de trains de voyageurs supprimés pour des causes maîtrisables par SNCF Réseau a augmenté de 45 % depuis 2018, atteignant près de 11 000 trains en 2023 – l'équivalent d'une journée entière de circulation. Les minutes perdues en raison de défaillances de l'infrastructure ont augmenté de 26 % en 2022, puis de 8 % en 2023. Comment expliquer cette contradiction entre des résultats financiers florissants et un réseau qui se dégrade année après année ? La réponse réside dans les mécanismes économiques qui sous-tendent cette désintégration programmée.

#3 LES MÉCANISMES ÉCONOMIQUES DE LA DÉSINTÉGRATION

La fragmentation actuelle du système ferroviaire français n'est pas une simple réorganisation administrative. Elle constitue un cas d'école de désintégration d'un *monopole naturel*, phénomène précisément documenté par la recherche académique en économie des transports. Comme l'explique l'économiste Pierre Zembri dans son analyse des réseaux de transport : « *la désintégration des monopoles naturels crée mécaniquement des difficultés*

de fonctionnement ». L'étude académique des processus de déréglementation révèle une constante implacable : « *le bon fonctionnement d'un réseau repose, en effet, sur l'adéquation la plus grande entre l'infrastructure et les mobiles qui la parcourent. Si l'on souhaite accélérer les trains sur un parcours donné, on peut jouer sur l'infrastructure, mais aussi sur le matériel roulant ou sur les deux en même temps.* »

CETTE ANALYSE IDENTIFIE TROIS LIMITES STRUCTURELLES, AUJOURD'HUI PARFAITEMENT VÉRIFIÉES EN FRANCE

- **La capacité limitée des infrastructures** : dans un contexte de saturation des nœuds ferroviaires majeurs, la multiplication des opérateurs accentue les contraintes capacitaires plutôt qu'elle ne les résout.
- **Les risques intrinsèques de la désintégration** : *le bon fonctionnement d'un réseau repose sur l'adéquation la plus grande entre l'infrastructure et les mobiles qui la parcourent.* La séparation entre SNCF Réseau et les exploitants crée inévitablement des dissonances opérationnelles. Le gestionnaire d'infrastructure *a une vision globale du réseau, il raisonne à long terme*, tandis que les exploitants *visent à augmenter les performances sur le court terme avec des gains de productivité.*
- **La mise en péril de la péréquation territoriale** : *l'existence d'un opérateur national en situation de monopole et soumis à des obligations de service public permettait de tolérer des déficits d'exploitation sur une partie du réseau au nom du lien social ou de l'aménagement du territoire.*

LA TRANSPARENCE EXIGE UNE QUESTION SIMPLE

Qui assumera devant les citoyens-contribuables cette augmentation programmée des coûts systémiques ? Certainement pas ceux qui auront vanté les vertus d'une concurrence dont ils auront soigneusement minimisé les coûts cachés. Fait troublant : nous ne sommes pas les seuls à avoir tenté cette expérimentation. Comment se positionnent les autres pays européens face à ce même défi ?

#4 QUAND L'EUROPE RECONSTRUIT À BAS BRUIT CE QUE NOUS DÉMANTELONS À GRAND BRUIT

Le paradoxe du calendrier est saisissant : la France pousse la fragmentation ferroviaire à son paroxysme précisément quand les pionniers de cette même désintégration font machine arrière. ...

LE CAS BRITANNIQUE EST EMBLÉMATIQUE

Après avoir poussé la logique de désintégration à l'extrême dans les années 1990 (25 compagnies de voyageurs, cinq de fret, une multitude d'entités techniques), le Royaume-Uni effectue aujourd'hui un virage complet. La création en 2023 de *Great British Railways* marque l'aboutissement d'un processus de réintégration entamé dès 2002 avec la renationalisation de *Railtrack* (équivalent de SNCF Réseau).

ET EN ALLEMAGNE ?

Si la *Deutsche Bahn* reste formellement scindée en entités distinctes, l'État fédéral a choisi une stratégie diamétralement opposée à la nôtre : un réinvestissement massif de 86 milliards d'euros (annoncé en 2019) auxquels s'ajoutent 14 milliards du plan de modernisation accélérée de 2023. Cette injection de 100 milliards d'euros, soit 1 205 € par citoyen allemand, contraste avec les hypothétiques 46 milliards promis en France (683 € par habitant), dont la moitié reste à financer après 2027.

ET AUX USA ?

Même aux États-Unis, laboratoire historique du capitalisme dérégulé, le soutien fédéral à *Amtrak* a été augmenté de 66 % depuis 2018, avec un plan d'investissement ferroviaire de 66 milliards de dollars voté en 2021.

LA NOUVELLE-ZÉLANDE OFFRE PEUT-ÊTRE L'EXEMPLE LE PLUS INSTRUCTIF

Après avoir privatisé son réseau en 1993, elle l'a renationalisé en 2004, puis a réintégré infrastructure et exploitation en 2008. Michael Cullen, ministre des Finances néo-zélandais, justifiait ainsi ce revirement : « *l'expérience a démontré que la séparation entre réseau et exploitation crée des coûts de transaction disproportionnés dans un système de notre taille.* »

L'IRONIE ULTIME RÉSIDE DANS L'INTERPRÉTATION MAXIMALISTE ADOPTÉE PAR LA FRANCE FACE AUX DIRECTIVES EUROPÉENNES

Là où d'autres États membres ont su préserver l'intégrité fonctionnelle de leur système ferroviaire tout en respectant la lettre des textes communautaires, la France s'est distinguée par son zèle fragmentaire.



La directive 2016 / 2370, si elle impose une séparation comptable entre gestion d'infrastructure et exploitation, n'exigeait nullement le démembrement juridique en sociétés anonymes distinctes. À l'heure où nos voisins européens réinvestissent massivement dans leurs réseaux intégrés ou réintégrés, comment se manifeste concrètement la fragmentation du système français dans ses différentes composantes ?

#5 L'ANATOMIE SECTORIELLE DE LA FRAGMENTATION

La désintégration du système ferroviaire français n'est pas qu'une abstraction économique, elle se matérialise dans chaque secteur d'activité avec des conséquences concrètes pour les territoires et les usagers. Ce que Pierre Zembri analysait dès 1997 comme une « *imposition de limites et de discontinuités à un réseau qui n'en connaissait pas lors de sa conception* » se révèle aujourd'hui dans toute sa dimension systémique.

TER : LA BALKANISATION PROGRAMMÉE DES SERVICES RÉGIONAUX

Dans le secteur du TER, c'est désormais une mosaïque d'opérateurs aux standards disparates qui vont se partager le territoire, dessinant une France ferroviaire où l'uniformité républicaine cédera le pas à un *patchwork* de conventions hétérogènes. Cette balkanisation du service régional engendrera des ruptures systémiques qui



pénaliseront directement les voyageurs. Au niveau des limites entre régions, la coupure pratique entre les compétences de chacune révèle tout à la fois l'absence de coopération régulière entre elles sur l'offre de services et la tarification. Ce phénomène va considérablement s'amplifier avec l'ouverture à la concurrence, créant un effet frontière interrégional où les services s'interrompent brutalement aux limites administratives, ignorant les mobilités réelles des usagers qui transcendent ces frontières arbitraires. Le modèle économique des nouveaux entrants repose fondamentalement sur une stratégie d'optimisation commerciale où les logiques de rentabilité priment sur les considérations d'aménagement du territoire. L'article de 1997 avait anticipé cette évolution en notant que *les deux derniers types* (de gestion des limites régionales) *sont l'expression d'un certain égoïsme régional, puisqu'il n'est pas question de conventionner un kilomètre de trop en dehors du territoire régional*, créant ainsi des discontinuités préjudiciables aux usagers.

TGV : POLARISATION ET ABANDON DES TERRITOIRES INTERMÉDIAIRES

Pour les lignes TGV, la polarisation territoriale se manifeste par le phénomène que l'article décrivait comme *renforcement des dessertes rayonnant à partir de la capitale régionale (...)* voire *d'autres agglomérations importantes, et l'affaiblissement des dessertes interrégionales*. Cette concentration sur les axes rentables

reproduit un modèle d'aménagement territorial où la métropolisation s'autorenforce au détriment des villes moyennes progressivement déconnectées du réseau à grande vitesse.

SNCF RÉSEAU : L'ÉTAU BUDGÉTAIRE ET LA TENTATION DE LA LIQUIDATION DU PATRIMOINE RÉGIONAL

À SNCF Réseau, l'horizon s'assombrit avec ce qui se profile comme une liquidation à la découpe du patrimoine ferroviaire régional. Cette évolution n'est que l'aboutissement logique du mécanisme pervers identifié dès 1997 : *l'unicité du réseau ferroviaire elle-même est mise à mal compte tenu de la coexistence de logiques de gestion très différentes, avec des interactions parfois lourdes de conséquences entre réseaux-services*.

VINGT-CINQ ANS PLUS TARD, LA PROPHÉTIE S'ACCOMPLIT MÉTICULEUSEMENT

Acculé par l'impécuniosité chronique de l'État actionnaire, le gestionnaire d'infrastructure se trouve enfermé dans un étai budgétaire qui le contraint à envisager la cession de pans entiers du réseau ferré régional aux autorités organisatrices. Cette territorialisation fragmentée de l'infrastructure reproduit exactement le schéma que Zembri qualifiait *d'effet-frontière*, appliqué cette fois non plus seulement aux services, mais au réseau-support lui-même. Plus inquiétant encore, un nouveau concurrent institutionnel a été créé pour SNCF Réseau, la Société des grands projets, qui jouit d'avantages considérables : non soumise à la *règle d'or* comptable qui bride SNCF Réseau, elle peut s'endetter librement et échappe aux contrôles de l'ART. Cette création illustre parfaitement ce que Zembri nommait *la parcellisation des pouvoirs* (qui) *débouche sur un risque non négligeable de déconnexion, voire de concurrence entre services gérés par des instances différentes*.

PARALLÈLEMENT

L'État a instauré un système de financement qui évoque irrésistiblement l'univers absurde des *Shadoks*. Tels ces personnages célèbres qui pompaient sans cesse pour des résultats incertains, nous assistons à un circuit financier circulaire : SNCF Voyageurs verse des péages astronomiques à SNCF Réseau, qui reverse des dividendes à l'État, qui réalimente SNCF Réseau via un fonds de concours et ainsi de suite. La devise shadokienne prend ici tout son sens : *il vaut mieux pomper et qu'il ne se passe rien plutôt que risquer qu'il se passe quelque chose de pire en ne pompant pas.* ●●●



L'IRONIE SUPRÊME RÉSIDE DANS CETTE CONTRIBUTION ASYMÉTRIQUE AU SYSTÈME

Tandis que les opérateurs concurrents exploitent le réseau, seule la SNCF – via ses péages et ses dividendes – contribue significativement au financement de sa régénération. En 2022, SNCF Voyageurs a ainsi versé plus d'un milliard d'euros au titre du fonds de concours pendant que les opérateurs concurrents bénéficiaient d'infrastructures sans contribution équivalente. Cette distorsion concurrentielle constitue un transfert silencieux de valeur des contribuables vers les actionnaires des nouveaux entrants sur le marché.

GARES & CONNEXIONS : DE L'ESPACE PUBLIC AU CENTRE COMMERCIAL

Pour Gares & Connexions, la transformation est emblématique de cette nouvelle logique marchande. Ces *cathédrales* républicaines conçues comme espaces publics se métamorphosent en centres commerciaux où la maximisation du revenu au mètre carré dicte l'aménagement.

LA DÉSHUMANISATION MÉTHODIQUE DES GARES PARACHÈVE CETTE LOGIQUE

L'agent d'escale, figure d'hospitalité, cède sa place à une constellation d'interfaces numériques dans un ballet technologique qui confond modernité et désertion humaine. Le paradoxe est saisissant : jamais l'entreprise n'aura tant communiqué sur la *relation client augmentée* alors même que la présence humaine s'y trouve dramatiquement réduite. Les conséquences de cette évolution frappent plus durement encore les personnes en situation de handicap, pour qui la dématérialisation représente non un confort, mais un obstacle supplémentaire. Au-delà des seules mobilités réduites – pour lesquelles l'accessibilité physique progresse timidement – les handicaps cognitifs, sensoriels ou psychiques demeurent les grands oubliés de cette transformation. Le voyageur anxieux, malvoyant ou simplement peu familier des technologies se trouve confronté à un désert d'assistance dans des gares où l'information se fait mirage numérique.

L'IRONIE EST MORDANTE

Les prestations d'assistance doivent désormais être réservées 48 heures à l'avance... par voie numérique. Cette numérisation forcée, loin d'être socialement neutre, opère une discrimination invisible, mais bien réelle entre



ceux qui maîtrisent les codes du monde digital et les autres, remettant fondamentalement en question l'universalité d'accès qui constitue pourtant l'essence même du service public ferroviaire.

FRET SNCF : LE PAROXYSMES DE LA DÉSINTÉGRATION

Dans le fret ferroviaire, la désintégration atteint son paroxysme avec la récente scission de Fret SNCF, abondamment commentée. Cette division artificielle risque au surplus de parachever ce que Zembri avait identifié comme un danger supplémentaire : *le retrait des services grandes lignes ou fret d'une ligne peut y condamner le maintien des trains régionaux qui ne peuvent supporter à eux seuls toutes les charges d'infrastructure et de traction.* La fragmentation accentue ainsi un cercle vicieux où chaque réduction de service fragilise l'équilibre économique des lignes restantes, accélérant leur dégradation puis leur abandon.

CETTE ANATOMIE SECTORIELLE DE LA FRAGMENTATION RÉVÈLE UNE CONSTANTE IMPLACABLE

La maximisation du profit à court terme dicte désormais les stratégies des opérateurs, tandis que les coûts systémiques – sociaux, territoriaux et environnementaux – sont externalisés vers les collectivités et les usagers. Comme le concluait Zembri en 1997, avec une prescience remarquable, *la parcellisation des pouvoirs instaurée lors de la décentralisation débouche sur un risque non négligeable de déconnexion,*



voire de concurrence entre services gérés par des instances différentes. 25 ans plus tard, ce risque s'est pleinement matérialisé, révélant la contradiction fondamentale d'un système ferroviaire dont l'efficacité repose précisément sur l'intégration que notre modèle actuel s'emploie méthodiquement à défaire.

#6 LA QUESTION QUI DÉRANGE : QUI PAIERA L'ADDITION FINALE ?

Le titre de cet article n'est pas une simple formule rhétorique, mais l'anticipation mathématique d'une réalité comptable qui s'imposera inexorablement. Car derrière le vernis des *économies* promises par les thuriféraires de la concurrence se cache une double facturation déjà en marche.

LA DOUBLE FACTURATION DÉJÀ ENGAGÉE

Prenons l'exemple concret d'une région face à la réduction des dessertes TGV dans ses gares TER. Pour maintenir un service de qualité dans ces territoires, la région doit trouver des solutions alternatives. Pour cela, elle n'a que deux solutions :

- **augmenter les fréquences TER** sur certains axes stratégiques pour compenser partiellement le retrait des TGV ;
- **négoier directement** avec SNCF Voyageurs pour le maintien d'arrêts TGV spécifiques.

Cette seconde solution prendrait alors la forme d'une convention spécifique par laquelle la région verserait une compensation financière à SNCF Voyageurs pour maintenir

des arrêts de TGV que l'opérateur aurait sinon supprimés pour des raisons de rentabilité. Concrètement, la collectivité paierait la différence entre le coût d'exploitation de ces arrêts (temps de trajet allongé et coûts opérationnels supplémentaires) et les recettes qu'ils génèrent, considérées comme insuffisantes par l'opérateur.

CE DISPOSITIF ILLUSTRE PARFAITEMENT LE MÉCANISME DE DOUBLE PAIEMENT

Le citoyen client achète son billet TGV au prix du marché, tandis que le même citoyen usager – contribuable régional – finance, via l'impôt local, le maintien même de cette desserte territoriale. Ce qui relevait autrefois d'une obligation de service public intégrée dans un système de péréquation nationale doit désormais être subventionné explicitement par les collectivités territoriales.

L'EFFET BOULE DE NEIGE DES INFRASTRUCTURES DUPLIQUÉES

La multiplication des opérateurs entraîne une duplication des infrastructures de maintenance et de service, phénomène bien documenté en économie des réseaux. Là où un système intégré permet des économies d'échelle avec des installations mutualisées, la concurrence impose à chaque opérateur de développer ses propres capacités techniques, particulièrement pour la maintenance du matériel roulant. Ce phénomène de redondance structurelle a déjà été observé dans d'autres pays ayant devancé la France dans l'ouverture à la concurrence.

EN GRANDE-BRETAGNE

Le *National Audit Office* a documenté en 2015 comment la multiplication des centres de maintenance ferroviaire a engendré un surcoût global estimé à 290 millions de livres par an pour l'ensemble du système, soit environ 11 % des coûts d'exploitation.

EN FRANCE

Les premières manifestations de cette logique commencent à apparaître, notamment sur les lignes à grande vitesse où les nouveaux entrants doivent soit négocier l'accès aux installations existantes de la SNCF (créant des dépendances stratégiques), soit investir dans leurs propres infrastructures (générant des coûts supplémentaires). Cette équation économique défavorable finira inévitablement par peser soit sur le prix des billets, soit sur les finances publiques à travers diverses formes de subventions et garanties. ●●●



LES COÛTS SYSTÉMIQUES PRÉVISIBLES D'UNE FRAGMENTATION ACCÉLÉRÉE

Si l'on s'en tient aux principes établis en économie des réseaux, la fragmentation d'un système ferroviaire intégré engendre inévitablement plusieurs catégories de coûts systémiques qui, bien que difficiles à chiffrer avec précision aujourd'hui, pèseront à terme sur les finances publiques :

- **subventions compensatoires** pour les dessertes territoriales abandonnées par les opérateurs orientés vers la rentabilité comme l'illustrent déjà plusieurs conventions spécifiques signées entre collectivités et opérateurs ;
- **surcoûts liés** aux infrastructures parallèles, chaque opérateur nécessitant ses propres installations de maintenance et de service ;
- **garanties financières** activées pour sécuriser les contrats de concession, particulièrement en cas d'aléas économiques (comme l'a démontré la crise sanitaire) ;
- **coûts de coordination** entre les multiples acteurs d'un système désintégré, procédures d'indemnisation plus complexes, ruptures de correspondance et désoptimisation des plans de transport.

Sans pouvoir avancer de chiffrage définitif – ce qui nécessiterait une étude économétrique approfondie et indépendante – les expériences britannique, suédoise, suisse, italienne et néo-zélandaise suggèrent que ces coûts pourraient représenter une charge significative pour les contribuables français, directement ou indirectement, à mesure que la fragmentation du système s'accroît. La transparence sur ces coûts systémiques et leur évaluation rigoureuse devraient constituer un préalable indispensable à la poursuite de la transformation du modèle ferroviaire français.

QUI OSERA CHIFFRER ET PUBLIER LE COÛT OBJECTIF ET DOCUMENTÉ DE CETTE RÉFORME DANS DIX ANS ?

Les ministres successifs auront quitté leurs fonctions, les consultants auront encaissé leurs honoraires, les directeurs généraux des entreprises ferroviaires seront partis pantoufler ailleurs. Cette déconnexion entre les cycles politiques (cinq ans) et les cycles industriels du ferroviaire (20 à 40 ans) constitue le piège parfait d'une réforme dont les bénéfices éventuels sont comptabilisés immédiatement, tandis que les coûts systémiques sont différés et dilués.



L'ASYMÉTRIE D'INFORMATION EST AU CŒUR DE CE MÉCANISME

Les citoyens-contribuables n'ont pas accès aux études d'impact économique préalables (quand elles existent). Comment pourraient-ils alors contester une réforme présentée uniquement sous l'angle de ses bénéfices supposés ? L'absence d'indicateurs objectifs permettant de mesurer l'efficacité globale du système ferroviaire au-delà des simples performances financières des opérateurs achève ce dispositif d'opacité.

QUI ASSUMERA DEVANT LES ÉLECTEURS-CITOYENS CETTE GABEGIE PROGRAMMÉE ?

Certainement pas celles et ceux qui auront vanté les vertus d'une concurrence dont ils auront soigneusement minimisé les coûts cachés. L'ironie est que plusieurs pays européens ont déjà parcouru ce chemin et commencent à dresser le bilan comptable complet. La Grande-Bretagne, par exemple, a vu le montant total des subventions publiques ferroviaires augmenter de 243 % entre 1994 (année de la privatisation) et 2019, soit une hausse bien supérieure à l'inflation ou à l'amélioration des services. L'analogie avec le démantèlement d'EDF s'impose par son évidence presque mathématique. Les mécanismes déployés obéissent à la même logique implacable : morceler l'opérateur historique en



entités distinctes, introduire artificiellement des concurrents dotés d'avantages réglementaires asymétriques puis contraindre l'opérateur historique à financer seul l'essentiel des infrastructures communes. La partition jouée semble identique, seule l'orchestration diffère.

L'ÉCONOMIE DE CETTE RÉFORME REPOSE SUR UN MENSONGE FONDATEUR : L'OCCULTATION DÉLIBÉRÉE DE SES COÛTS SYSTÉMIQUES

Tout se passe comme si les pouvoirs publics appliquaient au ferroviaire les méthodes comptables qu'ils condamneraient chez un particulier : ne comptabiliser que les économies réalisées sans jamais intégrer les nouvelles dépenses induites.

C'est exactement ce que les économistes nomment le *biais d'optimisme* des projets publics : surestimation systématique des gains, sous-estimation chronique des coûts.

Une véritable évaluation indépendante et transparente nécessiterait la création d'une instance dédiée, détachée du pouvoir exécutif, dotée de moyens d'investigation réels et publiant régulièrement des analyses contradictoires sur l'évolution des coûts complets du système. En son absence, c'est bien le contribuable-usager qui réglera silencieusement l'addition d'une transformation dont personne n'assumera jamais les conséquences financières réelles.

LE DOGME AVANT LES FAITS : QUAND LA THÉORIE AVEUGLE L'ACTION PUBLIQUE

Cette gabegie prévisible révèle la nature profonde de la réforme : non pas une réponse pragmatique à des défis concrets, mais l'application méthodique d'une doctrine économique. Nous assistons à la mise en œuvre d'une véritable orthodoxie contemporaine où la concurrence est érigée en solution universelle à tous les maux, indépendamment des réalités opérationnelles du secteur concerné.

CETTE RIGUEUR DOCTRINALE REPOSE SUR UN AXIOME JAMAIS DÉMONTRÉ, MAIS INVARIABLEMENT INVOQUÉ

La prétendue supériorité intrinsèque du modèle privé sur l'organisation publique : peu importe que les réseaux ferroviaires soient des monopoles naturels à rendements croissants, peu importe que leur fragmentation crée mécaniquement des coûts de transaction et des ruptures d'expertise, l'adhésion au principe suffit à justifier la réforme. Les théoriciens de cette doctrine économique sont d'autant plus convaincus de leurs principes qu'ils évoluent dans un univers largement abstrait, hermétiquement clos à la réalité qu'ils prétendent transformer. L'expert qui conceptualise la fracturation du système depuis un bureau parisien manipule des abstractions – optimisation, efficacité, mise en concurrence – comme on déplace des pièces sur un échiquier, sans jamais entendre le silence glacial d'un quai désormais sans train.

C'est le triomphe du simulacre sur la substance, de la carte sur le territoire, du modèle sur la réalité. Cette classe dirigeante s'est forgé un vocabulaire parallèle – transformation, agilité, optimisation – qui camoufle l'appauvrissement systémique sous un vernis de modernité.

La démarche intellectuelle qui préside à cette reconfiguration du rail français n'est pas celle de l'ingénieur qui calcule, du cheminot qui observe, de l'élu local qui connaît son territoire, mais celle du financier qui modélise des flux abstraits sur des tableurs *Excel*, indifférent aux discontinuités territoriales qu'il engendre.

#7 LA NÉCESSAIRE NUANCE SUR LA NOTION DE CONCURRENCE

L'analyse critique de la désintégration du système ferroviaire ne relève pas d'un conservatisme nostalgique, mais d'une lecture rigoureuse des spécificités économiques structurelles du rail. La question fondamentale n'est pas tant l'existence d'une concurrence que les conditions systémiques dans lesquelles celle-ci s'exerce et les arbitrages qu'elle engendre. ●●●



LE FINANCEMENT FERROVIAIRE : UN DÉDALE BUREAUCRATIQUE DÉLIBÉRÉMENT OPACIFIÉ

Si l'on examine attentivement l'architecture financière du système ferroviaire actuel, on découvre un labyrinthe d'une complexité stupéfiante qui décourage toute tentative de compréhension par le citoyen ordinaire. *Trans-Missions*, cabinet de conseil spécialisé dans la mobilité, n'hésite pas à qualifier ce dispositif de *véritable sac de nœuds pour les observateurs et les parties prenantes du secteur*.

L'ENCHEVÊTREMENT DES FLUX FINANCIERS DÉPASSE L'ENTENDEMENT

SNCF Voyageurs verse des péages astronomiques à SNCF Réseau (plus de deux milliards d'euros annuels), tandis que le Groupe SNCF est assujéti à une cascade d'impôts et taxes diverses qui reviennent à l'État. Parallèlement, les régions injectent des sommes colossales, non seulement dans l'achat de services TER, mais également dans les investissements d'infrastructure de SNCF Réseau et de Gares & Connexions. L'État, quant à lui, abonde un fonds de concours *via* l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), alimenté en partie par... les dividendes du Groupe SNCF. Cette circulation circulaire et quasi autophagique des ressources n'est pas le fruit du hasard, mais une construction délibérée où l'argent public semble tourner en boucle sans jamais véritablement résoudre les problèmes structurels du réseau. Cette architecture byzantine répond moins à une logique industrielle qu'à une comptabilité d'apothicaire destinée à masquer la réalité économique fondamentale : la double facturation du citoyen, une première fois comme usager direct payant son billet, une seconde comme contribuable finançant *via* l'impôt ce que la péréquation territoriale assurait autrefois naturellement.

MÊME LES ACTEURS INSTITUTIONNELS S'Y PERDENT...

Quand le ministre des Transports déclare que *la France est le pays d'Europe qui subventionne le plus son système ferroviaire*, il entretient délibérément la confusion entre les subventions d'infrastructure versées à SNCF Réseau et le financement du service public régional. Cette indistinction sémantique n'est pas fortuite : elle permet d'éviter le débat essentiel sur l'efficacité réelle d'un système éclaté où chaque acteur



optimise son périmètre sans vision d'ensemble cohérente.

UNE CONCURRENCE ARCHITECTURÉE PLUTÔT QUE NATURELLE

Les bénéfices localisés de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur certains axes ne peuvent masquer la nature fondamentalement biaisée de la concurrence mise en place. Ce n'est pas un marché qui s'établit spontanément par la rencontre d'une offre et d'une demande, mais un dispositif administratif consciemment construit pour favoriser l'entrée de nouveaux acteurs, quitte à introduire des distorsions majeures. Trois mécanismes particulièrement révélateurs doivent être soulignés :

- **le financement asymétrique des infrastructures** : nous l'avons déjà évoqué ici, SNCF Voyageurs alimente, *via* les dividendes versés par le Groupe SNCF à l'État, un fonds de concours destiné à régénérer le réseau. Les opérateurs concurrents utilisent ces mêmes infrastructures sans contribution équivalente. Cette asymétrie constitue un transfert silencieux de valeur des contribuables vers les actionnaires privés des nouveaux entrants ;
- **la tarification discriminatoire des sillons** : sur les lignes à grande vitesse, les tarifs d'accès à l'infrastructure accordés aux



nouveaux entrants bénéficient d'abattements significatifs durant leurs premières années d'exploitation. Cette discrimination positive tarifaire crée un avantage artificiel qui n'a rien à voir avec leur efficacité intrinsèque ;

- **des obligations de service public inégalement réparties** : l'opérateur historique assume seul l'héritage des dessertes territoriales non rentables, quand les nouveaux entrants peuvent librement pratiquer *l'écrémage commercial* en se concentrant exclusivement sur les segments les plus rentables.

Le système actuel ressemble moins à une *concurrence libre et non faussée* qu'à un exercice de dénaturation économique où l'État, tout en se drapant dans les vertus théoriques du marché, orchestre en coulisses un dispositif de transferts implicites. Comme le notait Michel Foucault dans ses analyses sur le néolibéralisme, *le marché n'est pas une donnée naturelle, mais une réalité construite*, vérité rarement aussi flagrante que dans cette pseudo-libéralisation ferroviaire.

RÉFORMER SANS DÉSINTÉGRER LA SNCF : LA VOIE NON EXPLORÉE

L'alternative au démantèlement n'était nullement l'immobilisme. Entre le *statu quo* d'une SNCF figée et la fragmentation structurelle

en sociétés autonomes, une voie médiane existait : celle d'une modernisation profonde de l'opérateur historique préservant l'intégrité systémique du rail.

LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 2016 / 2370

Si souvent invoquée pour justifier cette désintégration, elle n'exigeait en réalité qu'une séparation comptable entre gestion d'infrastructure et exploitation, nullement le démembrement juridique en sociétés anonymes distinctes. Plusieurs pays européens ont d'ailleurs su préserver l'intégrité fonctionnelle de leur système ferroviaire tout en respectant la lettre du droit communautaire. L'histoire récente démontre la capacité d'innovation de la SNCF lorsqu'elle fonctionnait comme entité intégrée. N'est-ce pas en son sein qu'ont été conçus des services aussi novateurs que le TGV, qui révolutionna la mobilité européenne ou plus récemment Ouigo qui a démocratisé l'accès à la grande vitesse par une innovation tarifaire majeure ? La caricature du *mammouth administratif incapable d'évoluer* ne résiste pas à l'analyse factuelle. Ce qui manquait n'était pas tant l'aiguillon de la concurrence externe qu'une vision stratégique claire et un accompagnement méthodique du changement.

L'État actionnaire a préféré fragmenter l'opérateur historique plutôt que d'assumer la responsabilité d'une transformation interne exigeante, reproduisant l'attitude du médecin de Molière qui, incapable de guérir son patient, préfère le découper en morceaux pour mieux l'étudier.

LE MONOPOLE NATUREL COMME ATOUT STRATÉGIQUE, NON COMME ARCHAÏSME

La notion de monopole naturel n'est pas un reliquat idéologique d'une époque révolue, mais une réalité économique bien documentée pour les secteurs à rendements d'échelle croissants et à investissements massifs.

Le ferroviaire, comme les réseaux électriques ou hydrauliques, appartient fondamentalement à cette catégorie.

DANS LE CAS SUISSE

Bien que le marché soit théoriquement ouvert à la concurrence depuis 1999 conformément aux accords avec l'UE, les Chemins de fer fédéraux (CFF) conservent une position prédominante, particulièrement dans le transport de voyageurs où ils assurent plus de 90 % du trafic. ●●●



Cette situation résulte moins d'une protection réglementaire que d'un choix politique d'investissement massif (environ 400 € par habitant et par an) permettant au monopole naturel d'exprimer pleinement ses avantages structurels.

UNE DISTINCTION ESSENTIELLE ENTRE LE MODÈLE SUISSE ET LE NÔTRE

Elle réside moins dans le cadre réglementaire formel que dans la cohérence systémique préservée : les CFF, bien que structurés en divisions autonomes, maintiennent une gouvernance intégrée et une planification coordonnée entre infrastructure et exploitation. Cette coordination constitue la clé de voûte de la ponctualité légendaire du réseau helvétique (92,5 % contre 80,8 % pour la SNCF). Dans une perspective de souveraineté nationale et de transition écologique, un tel monopole naturel bien régulé constitue un atout stratégique majeur, à condition qu'il soit géré avec excellence et contrôlé démocratiquement. La SNCF aurait pu devenir ce champion national modernisé – alliant performance économique et mission de service public – si l'État avait eu le courage d'une réforme de gouvernance plutôt que d'une restructuration capitalistique.

EN BREF QUE RETENIR ?

Cette analyse ne relève pas d'une nostalgie passéiste pour un monopole figé, mais d'un plaidoyer économique rationnel pour la reconnaissance du rail comme monopole naturel et bien commun stratégique, concept parfaitement documenté dans la théorie économique standard pour des systèmes à rendements croissants et investissements massifs. À l'heure où la transition écologique exige un report modal massif vers le ferroviaire, n'est-il pas temps d'interroger les fondements mêmes de cette réforme qui fragmente l'outil même dont nous aurons besoin pour décarboner nos mobilités ?



EN BREF QUE DÉFEND L'UNSA ?

La théorie des modèles monopolistiques démontre que l'ouverture du transport ferré à la concurrence n'aura pas les effets espérés par le gouvernement, car le rail est un monopole naturel, comme EDF l'est dans le réseau de transport d'énergie électrique. Il ne s'agit pas d'un monopole figé et inefficace, mais d'un système intégré, régulé démocratiquement, capable d'articuler efficacité opérationnelle, innovation permanente et solidarité territoriale. Entre le conservatisme immobile et l'éclatement systémique, cette troisième voie existe, celle d'un service public modernisé, ancré dans les territoires et résolument tourné vers l'avenir. Encore faudrait-il que nos décideurs cessent de confondre idéologie économique et pragmatisme industriel, doctrine abstraite et réalités concrètes des territoires...