

Dette, monopole, concurrence, statut, des chercheurs pourfendent les clichés sur la SNCF

Au-delà des mythes ferroviaires

Le rail, ce bien commun

Les universitaires **Jean Finez** et **Laurent Quessette** proposent un « nouveau récit ferroviaire », pour revisiter les sujets de la dette et de l'inefficacité à l'aune de son utilité économique, sociale et environnementale

Par **JEAN FINEZ**
et **LAURENT QUESSETTE**

Contrairement à ce que l'on lit parfois dans la presse, la dette ferroviaire n'a pas toujours existé. Jusqu'au début des années 1970, avant le tournant commercial de la SNCF, l'équilibre des comptes de l'entreprise était assuré par une dotation annuelle votée par le Parlement au nom des services publics rendus à la nation et à ses citoyens. Durant les décennies d'après-guerre, les investissements publics étaient conséquents, justifiés par l'utilité économique et sociale des chemins de fer. Mais, soucieux de réduire les dépenses publiques, le gouvernement Chaban-Delmas et les suivants ont incité la SNCF à se comporter « comme une vraie entreprise ». Les recettes annuelles étant inférieures aux dépenses, les déficits se sont accumulés et ont généré une dette de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Les orientations stratégiques de la SNCF ne sont évidemment pas dénuées de défauts, mais se focaliser sur la gestion interne de l'entreprise contribue à gommer la responsabilité de la puis-

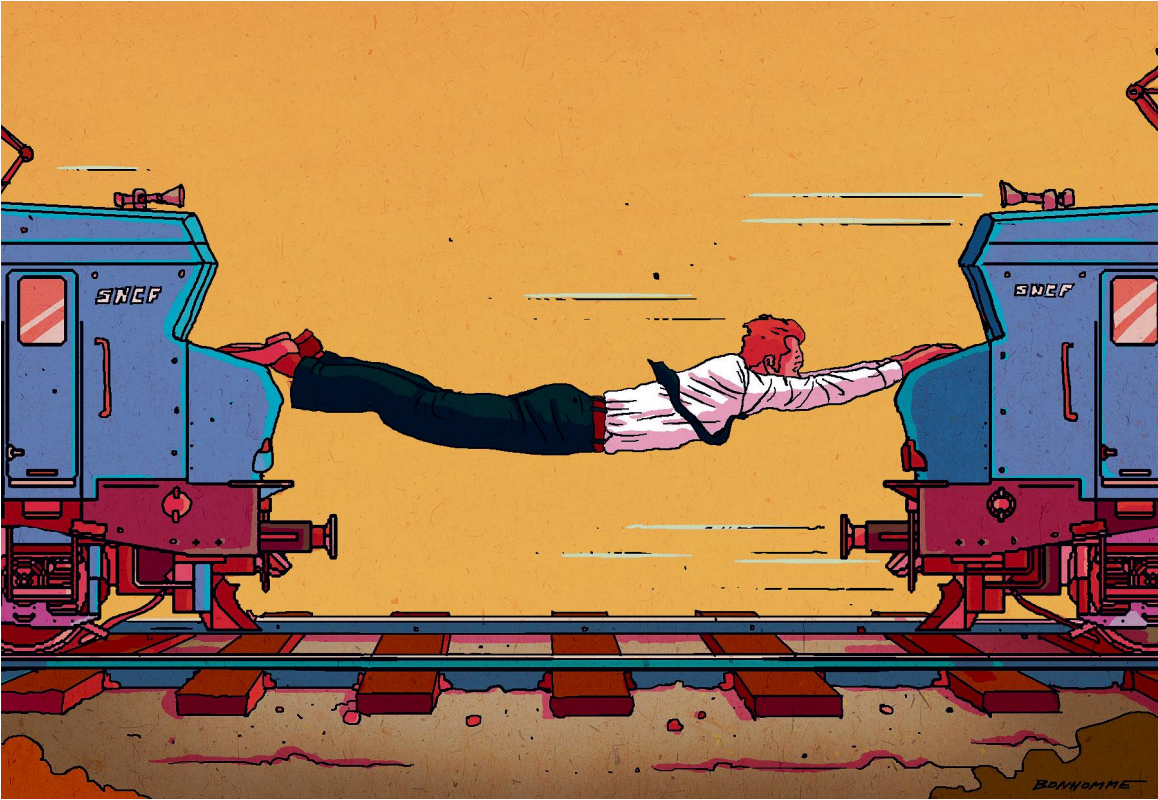
sance publique dans les dérives des dernières décennies. Plutôt que de contraindre la SNCF à faire des emprunts ou à se lancer dans des partenariats public-privé (PPP), l'Etat aurait pu choisir d'assumer le développement des lignes à grande vitesse par des investissements sur budgets publics. Telle n'a pas été la stratégie des gouvernements successifs qui, pour respecter les critères de Maastricht, ont préféré déléguer le financement du secteur à la SNCF (et précédemment à Réseau ferré de France).

Un tel choix a des conséquences : une étude du cabinet de conseil Degest estime que sur 100 euros d'emprunt sur les marchés financiers, seuls 41 euros servent à financer le réseau ferré, 59 euros disparaissant dans l'intermédiation financière ! Quant au projet de transformation de la SNCF en société anonyme, il augmenterait notablement le niveau des taux d'emprunt.

UN NOUVEAU MODÈLE

Le rapport Spinetta, lancé pour réformer la vieille SNCF, masque difficilement l'absence de questionnement profond sur le financement du rail français. Considérer l'endettement de la SNCF comme un fardeau relève a priori du bon sens. Mais ne faut-il pas justement se méfier de ce bon sens et considérer la dette ferroviaire comme un artefact historique que le temps contribue à naturaliser ? On sait que les institutions les plus fortes reposent le plus souvent sur des mythes, sur des croyances collectives qui font que, comme le soulignait Pierre Legendre dans *Jour du pouvoir* (Les Editions de Minuit, 1976), « on n'aborde pas l'univers institutionnel avec des idées, mais avec des fantasmes ». Il conviendrait dès lors de s'attacher à construire une nouvelle histoire des chemins de fer, un nouveau mythe du rail, examinant à nouveaux frais la dette de la SNCF.

Il est un fondement oublié de notre modèle républicain qui est le solidarisme de la troisième République théorisé par Léon Bourgeois. Dans *Solidarité* (1896), ce dernier évoque la dette sociale, « dette à chaque tour de roue de la voiture ou du wagon » qui relie les citoyens par-delà les époques et les rend reconnaissants des investissements passés... Cette belle image ne pourrait-elle pas être le fondement d'un nouveau récit ferroviaire plongeant ses racines dans le modèle républicain ?



Ce nouveau modèle regarderait l'avenir en donnant chair à la liberté de se déplacer, à l'égalité territoriale et à la fraternité sociale. Contrairement au modèle ancien, axé sur la matrice de l'Etat, il pourrait se recentrer sur les usagers du réseau et les salariés du secteur. Le rail est à nous ! Tel serait l'adage de ce nouveau modèle faisant des chemins de fer un bien commun, de ce mythe donnant une consistance nationale à l'ensemble des mobilisations locales (lutte des usagers contre la fermeture programmée de la liaison ferroviaire entre Le Tréport et Abbeville, collectif du RER E pour obtenir des transports du quotidien qui le soient vraiment...) et à l'activation d'événements démocratiques (consultations obligatoires des comités de lignes et d'usagers, décisions par référendum régional ou national). L'ambition serait donc d'ouvrir le champ des possibles et de créer des « surrections » – pour reprendre l'expression d'Hannah Arendt – permettant de décentraliser et d'horizontaliser les décisions.

Penser les chemins de fer comme bien commun inviterait aussi à réfléchir, collectivement, à de nouvelles mesures comptables susceptibles d'éclairer sous un autre jour la performance du secteur ferroviaire. Assurément, le

train est une chose économique : la SNCF a des dépenses et des recettes. Mais c'est également une activité au service de politiques sociales et environnementales aux effets économiques notables.

Et quid du coût politique ? Au milieu du XIX^e siècle, on construisait des lignes pour consolider politiquement le pays. Près de deux siècles plus tard, le débat tourne plutôt autour de la fermeture des petites lignes, ces mêmes lignes qui visaient à donner de la consistance à l'idée de nation. Il y a fort à parier que si le gouvernement s'engageait dans une telle politique de relégation spatiale et sociale, celle-ci aurait des conséquences électorales dévastatrices. C'est peut-être justement de considérer la SNCF uniquement comme un objet économique – et non comme un « phénomène social total », dirait l'anthropologue Marcel Mauss (1872-1950) – qui fait dérailler le train.

Un spectre hante aujourd'hui les débats sur la réforme du rail français. Ce spectre, qui a déjà conquis une partie de l'Europe, c'est celui de la régulation marchande du secteur. Face à une lecture libérale dominante, la figure du chemin de fer comme bien commun peine pour l'instant à trouver une place et une légitimité. Mais qui peut dire,

aujourd'hui, quels sont les effets positifs ou négatifs de l'ouverture à la concurrence du fret ou du transport international de voyageurs, ou demain des transports nationaux ? Que nous disent les Britanniques et les Suédois de la remise en cause des monopoles nationaux ? Et surtout, peut-on mettre en correspondance des histoires ferroviaires aux trajectoires si différentes ? Autant de questions qui mériteraient assurément débat public avant prise de décision aussi engageante pour notre société. ■

A lire aussi sur Lemonde.fr :

« L'Europe ne demande nullement la privatisation de la SNCF », par Nicolas Delmas.

Jean Finez est sociologue, maître de conférences à l'université Grenoble-Alpes et membre de l'association de recherche sur les chemins de fer Ferinter. Laurent Quessette est docteur en droit, chargé d'enseignement au Mans-Université et membre de l'association de recherche sur les chemins de fer Ferinter.

LE RAPPORT SPINETTA
MASQUE DIFFICILEMENT
L'ABSENCE
DE QUESTIONNEMENT
PROFOND SUR
LE FINANCEMENT
DU CHEMIN DE FER

Pourquoi le prix du billet ne baissera pas

La théorie des modèles monopolistiques démontre que l'ouverture du seul transport à la concurrence n'aura pas les effets espérés par le gouvernement car le rail est un monopole naturel, observe l'économiste **Louis de Mesnard**

Par **LOUIS DE MESNARD**

La discussion sur la mise en concurrence de la SNCF s'inscrit dans le débat plus général sur les monopoles. Mais il est en réalité faussé car la SNCF est une entreprise de réseau qui a donc des spécificités économiques par rapport à tout autre monopole.

La SNCF inclut en effet deux stades productifs, les rails (SNCF Réseau) et les trains (SNCF Mobilités). Ces deux stades sont successifs, SNCF Mobilités utilisant le « service » fourni par SNCF Réseau. Avec la SNCF proprement dite, qui chapeaute l'ensemble, ils forment trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic). Il y a ainsi intégration verticale.

Qu'implique cette caractéristique en termes d'analyse d'économie industrielle ? Le modèle dit des monopoles successifs ou de la double marginalisation, qu'on doit au grand économiste américain **Abba Lerner** (1903-1982) qui, en 1934, indiquait que, si plusieurs firmes sont des monopoles successifs – c'est-à-dire que l'une vend un bien ou un service à l'autre – et que si ce bien ou service est un « input » complémentaire – c'est-à-dire que le monopole aval achète ce bien ou service au monopole amont dans des proportions fixes –, alors le prix final payé par le consommateur est plus élevé que si une seule firme verticalement intégrée – un unique monopole – existait. Seule l'intégration permet d'éviter ce surprix. Ce phénomène existe pour l'électricité et le

gaz, mais il fonctionne aussi quand il y a seulement un pouvoir partiel de monopole comme dans les filières de la viande, du bois, voire dans la grande distribution.

Ici, comme SNCF Mobilités ne peut éviter d'acheter le service « rails » à SNCF Réseau, et le fait en proportions fixes (pour un même parcours, chaque train roule une fois sur les rails, ni plus ni moins), on entre a priori dans le cadre du modèle de Lerner, et le prix du billet devrait être plus élevé que si on avait une seule firme unifiée. Sauf que SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont coiffées par la SNCF, qui dicte les relations économiques entre les deux entités internes et donc unifie l'ensemble.

MISE EN CONCURRENCE ILLUSOIRE

Néanmoins, le modèle est utile pour analyser les effets de la libéralisation du trafic voyageurs. Si l'un des stades de production verticalement intégrés est soumis à la concurrence, le ou les autres restant monopolistiques, alors le modèle nous enseigne que le pouvoir de monopole n'est pas affecté : les stades monopolistiques se partagent ce pou-

voir au détriment du stade devenu concurrentiel. Ce n'est que si on rend concurrentiels tous les stades de production que le pouvoir de monopole disparaît.

Dans le cas de la SNCF, seule SNCF Mobilités peut être rendue concurrentielle (c'est ce qu'impose l'Europe), car on ne voit guère la possibilité de dupliquer les rails, par exemple en construisant plusieurs voies de TGV parallèles et concurrentes pour relier Paris et Lyon... SNCF Réseau est donc un monopole naturel. Un reversement devra être payé par SNCF Mobilités et les nouvelles entreprises de transport ferroviaire à SNCF Réseau pour avoir le droit d'utiliser ses rails. D'après le modèle, le montant de ce reversement sera calculé d'une manière monopolistique. Le monopole, certes limité à SNCF Réseau, subsistera donc, et le prix du billet ne baissera pas.

La mise en concurrence du transport de voyageurs est donc largement illusoire dans l'activité ferroviaire. Les différents opérateurs de ce secteur (SNCF Mobilités et les nouveaux entrants sur le marché) pourront certes se faire concurrence, et cela les amènera à faire

payer au client le prix de concurrence (défini comme le prix égal au coût marginal). On peut dire tant mieux, car c'est ce qui était recherché. Mais ce serait une erreur, car le coût marginal de SNCF Mobilités et des nouveaux concurrents sera augmenté pour inclure le reversement à SNCF Réseau. Rappelons-nous que le prix du billet a fortement augmenté au Royaume-Uni après la libéralisation !

Si le monopole subsiste dans les rails, pourquoi mettre en concurrence les trains alors que le modèle de la double marginalisation nous enseigne que le pouvoir de monopole n'en sera pas affaibli ? On ne peut croire que la Communauté européenne n'ait jamais entendu parler de ce modèle pourtant classique. Pourquoi n'en a-t-elle pas tenu compte dans ses prescriptions de libéralisation du transport ferroviaire ? ■

Louis de Mesnard est professeur d'économie à l'université de Bourgogne