

JEAN FINEZ. L'universitaire rétablit des vérités sur les chiffres mis en avant pour justifier la réforme.

Études sérieuses valorisant la SNCF

ENTRETIEN

Maître de conférences en sociologie à l'Université Grenoble-Alpes, Jean Finez prépare un ouvrage avec Dominique Andolfatto, professeur en science politique à l'Université de Bourgogne, sur *La compétitivité des chemins de fer et des cheminots* à paraître en septembre 2018 aux Éditions universitaires de Dijon.

Pour justifier la réforme, le gouvernement dans la foulée du rapport Spinetta affirme que la SNCF n'est pas compétitive. Est-ce fondé ?

L'idée d'une SNCF qui « ne marche pas » est en décalage de ce que l'on peut trouver dans des études sérieuses qui attestent même du contraire. Je pense notamment au rapport *European Railway performance*, index publié en 2017 par le cabinet international Boston Consulting Group, qui fait référence en matière de performance des transporteurs ferroviaires. Il conclut que la France se trouve dans le premier tiers des pays en matière de performance ferroviaire avec une note de 6/10, aux côtés de la Suisse (7,2), le Danemark (6,8), la Finlande (6,6), l'Allemagne (6,1), l'Autriche (6,1) et la Suède (6).

Cette note met en corrélation les dépenses publiques et la performance de l'entreprise, performance calculée à partir de la qualité du service rendu (ponctualité, nombre de trains à haute vitesse, tarif du kilomètre...), de la sécurité et de l'intensité du volume marchandise et passager.

Une autre affirmation est de dire que la SNCF est payée par les contribuables, qu'ils prennent le train ou pas, car les passagers ne paient pas le prix réel ?

L'idée qui circule est que les voyageurs français ne paieraient que 25% du prix du billet, le reste des coûts étant pris en charge par la



Jean Finez prépare un ouvrage sur la compétitivité des chemins de fer et des cheminots. PHOTO DR

collectivité. C'est vrai uniquement pour les TER. Un calcul prenant en compte les particularités de chaque train - TER, TET, TGV... - conclut à une moyenne de 65% des coûts payés par les voyageurs. Par ailleurs, il me semble faux de dire que les TGV sont subventionnés : seuls les infrastructures le sont comme elles le sont dans les autres systèmes de transport : route, aéroport, port. Affirmer que les TGV sont subventionnés reviendrait à dire que les autocars Macron le sont aussi puisque la puissance publique finance les routes. Ce que l'on n'entend jamais.

Quid de l'affirmation qu'une ouverture à la concurrence ferait baisser les tarifs ?

Déséconomistes considérés comme sérieux par les tenants de la réforme, ceux de l'École d'économie de Toulouse, ont réalisé des calculs qui concluent que cela n'a rien d'évident. Les travaux de modélisation et un examen de situation étrangère comme le Royaume Uni où les tarifs ont beaucoup augmenté montrent donc que c'est aller un peu vite en besogne que d'affirmer cela.

Réalisé par A.S.