

## [SNCF] Une contre-analyse déboulonne les arguments du rapport Spinetta

Face au rapport Spinetta qui a inspiré le projet de réforme de la SNCF, le cabinet *Degest*, expert auprès du comité d'entreprise du groupe, propose une contre-analyse. Déséquilibres financiers, coût du travail, investissements à perte... Le document scrute les dysfonctionnements reprochés et fait écho aux arguments des syndicats de cheminots.



Le cabinet *Degest* a publié une contre-analyse du rapport Spinetta sur la réforme de la SNCF. - © Gilles ROLLE/REA

En plein bras-de-fer entre les syndicats de cheminots et le gouvernement, le cabinet *Degest* publie une contre-analyse du rapport Spinetta sur la réforme de la SNCF<sup>1</sup>.

Spécialiste des questions ferroviaires et sociales, et mandaté par le passé par le comité d'entreprise de la SNCF, *Degest* offre un point de vue assez tranché et proche des grévistes en développant les arguments contre la réforme.

*“Loin de l’approche dominante qui fait du réseau secondaire et du statut des cheminots les principales sources de dérives financières, nous montrons que c’est plutôt le coût du capital qui pose problème”, résume Arnaud Eymery, directeur associé de Degest.*

### L’endettement de SNCF Réseau a été provoqué par l’Etat, selon *Degest*

Alors que le rapport Spinetta pointait du doigt les déséquilibres financiers de SNCF Réseau, *Degest* impute à l’Etat la responsabilité de l’endettement.

*“Depuis 2010, [...] L’Etat a engagé SNCF Réseau dans un programme d’investissements dépassant les 5 milliards d’euros annuels”, rappelle le cabinet en faisant référence aux travaux de modernisation du réseau et au développement de quatre lignes à grande vitesse (LGV). “Au même moment, l’Etat réduit drastiquement ses subventions ce qui crée un effet ciseau et contraint SNCF Réseau à recourir massivement à l’endettement. [...] La dette accumulée est devenue tellement importante que SNCF Réseau est obligée de s’endetter... pour rembourser sa dette... créée par l’Etat”, ironise Degest.*

<sup>1</sup> <https://www.usinenouvelle.com/article/sncf-reforme-sur-ordonnance.N668169>

Selon lui, pour 100 euros empruntés par SNCF Réseau, 59 euros sont ainsi consacrés au remboursement de la dette tandis que 41 euros sont utilisés sur le réseau entre 2010 et 2017.

## Le coût du travail expliqué par des facteurs structurels

Avec le souci de rentabilité des petites lignes, le coût du travail élevé à la SNCF fait partie des principales conclusions du rapport Spinetta avec en ligne de mire le statut des cheminots<sup>2</sup>. Le rapport commandé par le gouvernement et la contre-analyse semblent d'accord pour dire que la hausse du coût du travail moyen s'explique notamment par l'arrivée en fin de carrière des salariés recrutés dans les années 1980 qui

*“accèdent donc, du fait de leur expérience et de leur technicité, à des postes de qualification supérieure”, explique Degest.*

Pour Degest, cette évolution se justifie aussi par un changement structurel de l'entreprise ferroviaire.

*“Le déploiement de nouvelles organisations et technologies [...] débouche sur un besoin croissant de technicité. Le taux d'encadrement (pourcentage de maîtrises et cadres) est ainsi passé de 40% en 2004 à 50% en 2014. Les tâches d'exécution (missions sur l'infrastructure en particulier) sont progressivement sous-traitées.”*

## Degest défend la pertinence des petites lignes

Sur la pertinence des petites lignes<sup>3</sup>, Degest insiste sur leur importance dans “la flexibilité globale du système dans son exploitation”. Le cabinet met en valeur les faibles coûts externes générés par le transport ferré par rapport à l'automobile : coûts des accidents, de la pollution de l'air, des bruits, etc.

*“L'enjeu semble être que l'Etat change son mode de gestion du ferroviaire et couvre l'ensemble des dépenses, en dotant le train de financements pérennes (à l'instar de l'écotaxe) qui encouragent le report modal”, conclut le cabinet.*

## sur le même sujet

- La grève longue commence à la SNCF, quels sont ses effets pour les voyageurs ?
- La réforme de la SNCF ferait bien de s'inspirer de l'Allemagne

<sup>2</sup> <https://www.usinenouvelle.com/article/sncf-le-statut-a-ete-fabrique-en-1920-pour-remercier-les-cheminots-de-leur-engagement-pendant-la-grande-guerre.N664369>

<sup>3</sup> <https://www.usinenouvelle.com/article/en-cartes-a-la-sncf-un-siecle-de-suppressions-de-lignes.N666464>