

# Réforme de la SNCF : développement ou démantèlement ?

Didier Le Reste\*

\* Conseiller  
PCF de Paris,  
membre du  
Conseil national du PCF,  
secrétaire  
général de la  
Fédération  
CGT des  
cheminots  
(2000-2010).

Depuis plusieurs décennies le secteur des transports est au cœur de la stratégie du capital à l'échelle mondiale. À la recherche de tous les moyens d'une déresponsabilisation sociale des entreprises en la matière, le grand capital et ses multinationales tentent par tous les moyens à déplacer le coût du transport sur les usagers et sur les salariés du secteur. Les dégâts sont colossaux, tant sur les hommes que sur la planète elle-même, ou encore sur les manques aux défis des nouvelles mobilités du 21<sup>e</sup> siècle.

C'est le sens de la réforme de la SNCF lancée par le gouvernement Macron-Philippe qui impose par la mise en concurrence la fin du service public pour tous au bénéfice d'un rail financièrement rentable, qui travaille la route contre le fret ferré...

Pourtant, la bataille syndicale des cheminots a fait la démonstration des impasses de cette réforme, et surtout, les cheminots, notamment la CGT, a proposé une alternative à cette réforme qui réponde aux défis humains, sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui.

Le refus du gouvernement illustre bien clairement le caractère politique et non nécessaire de sa réforme.

**L**ouis Armand, résistant, Président de la SNCF de 1955 à 1958, disait : « le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI<sup>e</sup> siècle s'il parvient à survivre au XX<sup>e</sup> siècle. »

## Que constate-t-on aujourd'hui ?

Il y a quelques années, on nous envoyait encore de par le monde notre chemin de fer incarné depuis 80 ans par la SNCF, pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service, l'entreprise publique avec ses cheminots à statut, ses ingénieurs, en appui d'ALSTOM, constructeur ferroviaire public d'alors, qui lançait pour la 1<sup>re</sup> fois au monde un train à Grande Vitesse en service commercial le 27 septembre 1981 entre Paris et Lyon.

La SNCF créée en 1938 après la faillite de compagnies privées a été transformée en EPIC (100 % État), le 1<sup>er</sup> janvier 1983 sous l'impulsion du ministre communiste des Transports d'alors, Charles

Fiterman, faisant adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Celle-ci consacrait, entre autres, le droit au transport pour tous. Dans la foulée, des milliers d'embauches de cheminots à statut ont été réalisées, des lignes de chemins de fer ont été ré-ouvertes, des activités et installations ont été sauvegardées, des militants syndicaux ayant été révoqués pour activités revendicatives ont été réhabilités dans leurs droits, les conditions de travail des cheminots améliorées (augmentation du nombre de repos...).

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour une dette colossale de 54 milliards d'euros dont 47 milliards est en définitive une dette de la responsabilité de l'État qui a décidé de la création de lignes à grande vitesse sans les financer !

De plus, la SNCF de par les dysfonctionnements récurrents dont souffrent les usagers au quotidien est considérée comme peu fiable. Ce qui autorise ses détracteurs à proposer la privatisation sans

jamais évoquer les dégâts que celle-ci a entraîné sur certains réseaux à l'étranger. Par exemple, en Angleterre, il y a eu 24 accidents entre 1995 et 2005 entraînant 40 morts et plus de 600 blessés et les tarifs ont augmenté de 117 % depuis 1995. Les Britanniques dépensent aujourd'hui 14 % de leur revenu mensuel dans les transports en commun, ce qui les conduit à demander à 76 % la renationalisation complète de leur chemin de fer.

Les attaques contre la SNCF s'ajoutent au dénigrement systématique des cheminots qualifiés de privilégiés dans des termes poujadolibéraux où les inepties le disputent aux contrevérités et autres caricatures.

## Comment en est-on arrivé là ?

Après le premier contrat de plan en 1985 entre l'État et la SNCF imposant l'équilibre des comptes par activité, la suppression de milliers d'emplois (41 % en 34 ans !) dont 10000 pour la seule année

1990, la gestion et le pilotage par activités, accentuée aujourd'hui par axes, par produits, les premières directives européennes de libéralisation, les mobilisations sociales se sont amplifiées!

Sans l'impulsion de la Fédération CGT des cheminots, les trois années qui ont précédé le formidable mouvement social de l'automne 1995 ont vu grandir des grèves et manifestations massives et unitaires.

Le conflit social de 1995 aura permis de mettre en échec la stratégie de Juppé consistant à supprimer les régimes spéciaux de retraite et à jeter dans les poubelles le contrat de plan État-SNCF pour la période 1995-2000 qui devait amputer le réseau ferré national de 6 000 km de lignes et réduire de façon drastique les effectifs de cheminots.

Donc, sous la conjonction des politiques nationales de casse des Services publics et celles dogmatiques de l'Union européenne qui portent comme seul modèle de développement la concurrence tous azimuts, on a procédé en 1997 (loi Pons-Idrac) à la partition de chemin de fer avec la création de RFF (Réseau Ferré de France aujourd'hui SNCF Réseau). La SNCF s'est transformée, s'est remodelée profondément de l'intérieur sous le coup de restructurations empilées au pas de charge sans négociation, qui ont eu pour objet de détruire progressivement l'organisation historique des chemins faite d'intégration, de mutualisation, de transversalité, d'unicité.

Pour exemple, un vendeur d'une gare d'Île-de-France travaillant pour l'activité Transilien ne peut pas vendre de billet de TGV alors que l'outil de travail le permet. Une locomotive dédiée à l'activité Fret ne peut pas assurer la traction d'un train de voyageurs même si c'est la seule disponible. La SNCF préfère supprimer le train! Chaque service est également devenu client/fournisseur des autres, faisant disparaître la logique de coopération au profit de logiques commerciales et augmentant de fait les frais de transaction.

Alors que le Service public ferroviaire a besoin de souplesse, de réactivité, notamment en cas d'aléas, ce fonctionnement rigidifié, cette balkanisation de

l'organisation interne affectent grandement la qualité de service rendu aux usagers.

Ce ne sont ni les cheminots, ni leurs syndicats qui sont responsables de cet état de fait, mais bien la Direction de la SNCF, son DG G. Pepy en tête, et aussi l'actuelle ministre des Transports Elisabeth Borne qui a été directrice de la stratégie à la SNCF de 2002 à 2007.

Cette logique où les branches, les activités, les services deviennent autonomes et s'opposent entre eux, a affaibli considérablement l'efficacité organisationnelle du système qui a été en plus éclaté en 3 EPIC par la réforme de 2014!

Rappelons que cette réforme, à l'aune de ce qui se joue aujourd'hui, devait régler les dysfonctionnements du système, commencer à désendetter celui-ci, et l'État devait retrouver son rôle de stratège au détriment de la technocratie dans laquelle les financiers et autres intégristes du libéralisme impriment des stratégies anti-service public.

Rien n'a été fait de tout cela, pire on a induit dans la réforme de 2014 la «règle d'or» imposant à RFF de maîtriser ses investissements afin de contenir la dette!

Cela n'a pas tenu longtemps, puisque l'État a demandé à SNCF-Réseau d'abonder le financement du train CDG Express devant relier sans arrêt Paris Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy-CDG, projet dispendieux, ségrégatif et néfaste! Ce dossier confine d'ailleurs à un scandale d'État qui s'avère être aujourd'hui un outil de la privatisation envisagée des Aéroports de Paris (ADP).

Ainsi SNCF-Réseau s'endette... pour rembourser la dette... imposée par l'État.

Le dernier rapport des comptes Transports de la Nation précise que sur l'ensemble des dépenses liées au transport ferroviaire en 2016, 2,7 milliards d'euros sont allés aux banques et aux compagnies d'assurances, pour l'essentiel en charges financières. C'est presque un tiers de la masse salariale!

Quand la SNCF emprunte 100 euros au titre de la dette, 41 % vont au réseau et 59 % aux secteurs financiers! **C'est donc bien le coût de la finance qui plombe le système ferroviaire et non le coût du statut des cheminots!**

On ne pourra pas améliorer, rendre plus robuste, plus fiable le Service public ferroviaire, si on ne règle pas la question de la dette!

L'Allemagne a désendetté dans les années 1990 à deux reprises son chemin de fer. Ce qui fait qu'aujourd'hui, 97 % du réseau ferroviaire allemand est électrifié contre 58 % en France. L'Allemagne finance à hauteur de 60 % les infrastructures ferroviaires contre 40 % en France. Ainsi, l'âge moyen de l'infrastructure du réseau ferroviaire en Allemagne est de 17 ans... alors qu'il est de 32 ans en France! L'idée centrale a été que la SNCF devait devenir une entreprise comme une autre, or c'est la logique comptable, le *business*, la profitabilité qui prennent le pas sur l'intérêt général et les missions de Service Public. Les usagers sont devenus des clients, les cheminots des collaborateurs, les trains des produits, les syndicats des «partenaires sociaux».

Avec les encouragements des représentants de l'État qui siègent dans les Conseils d'administration, l'actuel Président de la SNCF, qui a avoué à la presse anglaise n'avoir jamais aimé le train, a poussé le développement de la route contre le rail par l'intermédiaire du groupe SNCF, fort de 1 200 filiales et sous filiales essentiellement routières! Rappelons que celui-ci est le premier transporteur routier en France (Calberson, Bourgey Montreuil...) et le 3<sup>e</sup> en Europe où le *dumping* social et salarial va... bon train!

Dans le débat actuel autour de la réforme Macron/Philippe/Pepy, on devrait mettre plus en exergue les opérations capitalistiques à risques du Groupe SNCF à l'étranger comme l'achat pour 775 millions d'euros de l'opérateur OHL en Amérique, la gestion déficitaire des transports régionaux de Boston...

Il en est ainsi également de la filiale Ouibus qui a perdu 40 millions d'euros en 2016 et a été recapitalisée avec de l'argent public à hauteur de 175 millions d'euros sur 3 ans. Cette filiale qui vit sous perfusion concurrence les TGV, les trains Corail et les TER!!

On pourrait mettre également sur la table le fait que la sous-traitance augmente (89 millions d'euros en 2009 pour 255 millions d'euros

en 2016) et coûte 10 % plus cher que si le travail était effectué par les cheminots, de par les reprises que doivent effectuer ces derniers au regard de nombreuses malfaçons laissées par les prestataires privés!

Le résistant Raymond Aubrac lors d'une rencontre avec des cheminots faisait preuve d'une grande lucidité lorsqu'il leur déclarait : « si je vous comprends bien, la SNCF fut les artères et les veines du pays, mais aujourd'hui les politiques libérales sont en train de tronçonner les membres et le sang se retire ». C'est ce que nous avons appelé la « privatisation vampire ».

Les pratiques managériales en vigueur depuis des années à la SNCF empruntent de plus en plus aux méthodes libérales dans leurs dimensions les plus brutales, infantilisantes et culpabilisantes. Le dialogue social est indigent et n'est conçu que comme un instrument d'accompagnement des stratégies patronales. Les organisations syndicales ne sont considérées que si elles présentent sans renâcler la facture sociale aux cheminots.

Celles et ceux qui ont l'outrecuidance de s'opposer à la pensée unique, à la casse du Service public et de l'exprimer par la grève sont sévèrement réprimés après avoir été caricaturés au point que beaucoup d'observateurs pensent que Macron veut la disparition des syndicats notamment au plan confédéral, ceux que l'on nomme les « corps intermédiaires ».

Les libéraux et leurs affidés veulent casser cette culture de Service public qui solidarise, cimente, nourrit l'esprit de corps pour lequel les cheminots ont le sentiment de participer à une œuvre commune. Malgré la dureté du contexte socio-économique, politique, médiatique, les cheminots ne lâchent rien et à l'instar des agents de la Fonction publique et du secteur public, ils sont fiers de défendre le bien commun, l'intérêt général!

Dans la foulée du rapport « à charge » de M. Spinetta, Macron et son gouvernement dramatisent à dessein la situation de la SNCF qui imposerait une réforme urgente et fondamentale au moment où la Direction de la SNCF présente des chiffres d'activités et des chiffres d'affaires en progression pour 2017!

Que cache cet empressement alors que lors de la COP 21, dans la loi



**Devons-nous rappeler que le train est 15 fois moins polluant qu'une voiture, 12 fois moins qu'un avion sur des trajets longue distance et qu'un train de marchandises de 35 wagons retire 55 camions de 32 tonnes des routes!?** ”

de transition énergétique, le plan Hulot et les Assises gouvernementales de la Mobilité on n'a jamais évoqué l'enjeu du rail public!?

Comment expliquer le décalage qui existe entre les discours dithyrambiques à propos de la nécessaire lutte contre le réchauffement climatique où les modes alternatifs à la route (rail, voie navigable...) devraient être privilégiés, et la casse planifiée, de façon méthodique et progressive, du Service public ferroviaire!?

Devons-nous rappeler que le train est 15 fois moins polluant qu'une voiture, 12 fois moins qu'un avion sur des trajets longue distance et qu'un train de marchandises de 35 wagons retire 55 camions de 32 tonnes des routes!?

Le Premier ministre justifie cette réforme en indiquant que c'est pour entre autres respecter nos engagements européens en matière de libéralisation, donc de transposer en droit français des directives et règlements.

Certes, à part les députés de la GUE-NGL (Gauche unitaire européenne-gauche verte nordique), pratiquement tous les partis ont au Parlement européen voté pour la mise en œuvre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire qui parachève un cycle de démantèlement des entreprises historiques de chemin de fer.

Cela dit, la France en tant qu'État membre de l'Union européenne a des marges de manœuvre pour s'opposer à ces politiques. De ce point de vue le règlement européen OSP (obligations de Service public) modifié en 2016 prévoit dans son article 5 paragraphe 4 bis une série d'exceptions quant à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs.

Il est ainsi précisé que « l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de Services publics de transport de voyageurs par chemin de fer » donc sans passer par la mise en concurrence!!

Sur ces bases, M. Spinetta préconise d'ailleurs de n'ouvrir à la concurrence les lignes du réseau transilien qu'à l'horizon... 2039!

Cette question relève donc bien d'une décision éminemment politique!

En matière de consistance du transport régional de voyageurs, il est bon de rappeler que depuis la mise en œuvre en 2002 de la « régionalisation des TER » (convention d'exploitation pluriannuelle entre les Régions et la SNCF), singulièrement sous l'impulsion des vice-présidents communistes en charge des transports dans les Régions, l'offre s'est accrue de plus de 20 % et la fréquentation de 47 %.

Le matériel roulant a été quasiment entièrement modernisé, des gares ont été rénovées, des ateliers de maintenance construits, des emplois créés et des tarifications sociales innovantes ont été proposées!

Bien sûr, si on arrête la gestion libérale interne de la SNCF et qu'on lui donne ainsi qu'aux Régions les moyens financiers du développement du transport ferroviaire régional, on peut faire encore mieux pour répondre aux besoins croissants des usagers.

Avant de brandir la concurrence comme la solution à tous les problèmes en présence, ses partisans feraient bien de faire un bilan objectif de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rail intervenue en 2006 en France!

Que constate-t-on ?

Réduction par deux du volume de marchandises transportées par train.

Aujourd'hui Fret SNCF transporte moins de 10 % (3 % en Île-de-France) de marchandises (23 % pour la Deutsche Bahn en Allemagne), alors qu'en 2000 il en transportait 20,6 % ! 8 000 emplois de cheminots ont été supprimés, depuis 2006 plus de 400 gares de Fret ont été fermées, ainsi que la plupart des grands triages ! Près de 400 locomotives Fret, dont la plupart en bon état de marche, pourrissent dans le triage ferroviaire de Sotteville-Les-Rouen. La SNCF fait acheminer ses propres matériaux (rails, traverses, essieux de wagon...) par une kyrielle de camions suite à la fermeture des structures de proximité (gares, triages...) !! Pire la filialisation de l'activité Fret est sur les rails pour la mettre encore mieux à la disposition des intérêts du privé !

C'est donc un bilan catastrophique et un gâchis économique, industriel, environnemental et social qui augurent d'une certaine façon ce que pourrait être l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs !

Quand le Premier ministre déclare le 26 février dans sa conférence de presse : « ce n'est pas de Paris que l'on décide de l'avenir des petites lignes », il met la poussière sous le tapis car il ne dit pas tout !

Dans son rapport remis début février à la ministre des Transports, Monsieur Duron, au titre du Conseil d'orientation des Infrastructures (COI), propose en quelque sorte de transformer des lignes secondaires, dans les zones peu denses, en « coulées vertes » en pleine campagne ! Quelle bonne idée !!

Monsieur Spinetta lui emboîte le pas et suggère de réfléchir à la fermeture de ces lignes (9 000 km) au prétexte qu'il n'y circule que quelques trains par jour ! Vont-ils proposer de fermer des routes départementales et rurales où ne passent que quelques voitures par jour... qui ne paient d'ailleurs pas l'utilisation et l'entretien des infrastructures routières ! ?

Mais où sont passées les vertus vantées hier du mode ferroviaire : économie d'énergie, peu polluant, aménagement du territoire, sécu-

rité, vitesse, fréquence, quiétude, localisation des gares... ! ?

Les usagers/citoyens/contribuables ont tout intérêt, malgré les contraintes qu'impose le mouvement de grève des cheminots, à s'informer et à être solidaires de ce qui se joue. L'avenir des « lignes secondaires » donc d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions est gravement menacé !

Plusieurs de ces lignes sont reprises, pour travaux dans les contrats de plan État-régions (2015-2020), mais SNCF-Réseau indique vouloir réduire sa contribution en lien avec le contrat de performance de 2014 et des Préfets ont fait savoir qu'ils n'engageraient pas les fonds prévus par l'État ! Donc celui-ci va continuer à se désengager !

Et ce n'est pas sur ces lignes que le privé s'il en a la possibilité, va se positionner !

Les Régions déjà fortement impactées par les réductions budgétaires de l'État seront conduites à faire des choix douloureux qui pourraient se traduire par la fermeture de ces lignes secondaires et les remplacer, au moins au début, par des cars de substitution.

Comme les gouvernements précédents, les représentants de l'actuel, la main sur le cœur, des trémolos dans la voix, jurent que la SNCF ne sera jamais privatisée, notamment à cause de la réforme qu'ils portent.

Ils veulent nous faire prendre des vessies pour des lanternes !

À l'instar de ce qui s'est passé pour de grands groupes publics qui ont été libéralisés et privatisés, le fait du changement de statut juridique de la SNCF passant d'EPIC où l'État est propriétaire à une société anonyme à capitaux publics où l'État devient actionnaire, favorisera sans nul doute une privatisation partielle ou totale.

L'argument avancé « d'actions de l'État incessibles » ne résistera pas quand la SNCF sera adossée à un autre groupe privé comme ce fut le cas avec Air-France KLM et GDF-Suez où c'est maintenant le capital privé qui est majoritaire.

Progressivement, l'opinion publique se rend mieux compte que le statut des cheminots présenté comme étant le responsable de tous les maux que rencontrent la SNCF et les usagers, s'avère être

un écran de fumée qui a vocation à cacher le fond de la réforme !

Le statut des cheminots qui a beaucoup évolué au cours de l'histoire de la SNCF, de son histoire sociale comporte droits et devoirs. Il est inhérent au service public car il garantit la continuité, l'indépendance, la neutralité des agents vis-à-vis du pouvoir économique et politique. Les cheminots ne travaillent pas pour enrichir leur patron, ni pour verser des dividendes à des actionnaires mais pour permettre au pays de répondre à l'intérêt général, aux besoins sociaux du plus grand nombre en matière de transport.

L'heure est grave ! Si la réforme Macron est mise en œuvre, il en sera à terme fini de la SNCF, et Macron et son gouvernement pousseront les feux d'autres réformes visant à casser les protections et garanties, à précariser le monde du travail, à ubériser la société !

Au regard de ce qui se joue, il n'y a pas d'autres solutions que de contribuer à l'élargissement du rapport de force, sans instrumentalisation du mouvement social mais simplement en travaillant les convergences d'intérêts, les convergences des luttes.

La lutte des cheminots porte un enjeu de société et non la défense de revendications corporatistes !

Le gouvernement et le patronat n'ont d'autres choix que d'ouvrir de véritables négociations en lieu et place d'une stratégie de pourrissement du conflit rythmée par des coups tordus de la direction SNCF et par des pseudo-concertations baptisées à juste titre par les syndicats de « farce », de « mascarade » !

L'unité syndicale qui demeure un élément déterminant pour la suite des événements a permis que soit élaboré une plate-forme revendicative de 8 points et la Fédération CGT des cheminots a remis en février au Premier ministre un document étayé de contre-propositions intitulé « Ensemble pour le Fer ».

C'est sur ces bases là, complétées par les propositions que portent les partis politiques progressistes, que peuvent et doivent s'engager les négociations permettant de sortir par le haut du conflit social et d'assurer un bel avenir pour le Service public ferroviaire et ses serveurs que sont les cheminotes et les cheminots.

Chacun voit bien que la question du désendettement du système ferroviaire est déterminante pour tracer un avenir prometteur tourné vers l'intérêt général à notre chemin de fer. Le PCF, ses élu. es, ses militant. es, ont toujours été aux côtés des cheminots et de leurs syndicats dans les luttes visant à défendre, développer, promouvoir un Service public ferroviaire de qualité.

C'est encore et plus que jamais vrai dans le combat actuel où les économistes du PCF ont travaillé dans le respect de l'indépendance de chacun avec la Fédération CGT des cheminots à des solutions permettant de libérer la SNCF du coût excessif de la dette qu'elle porte au nom de l'État.

Tout en maintenant son chantage aux efforts de productivité que devront produire les cheminots, l'État a dernièrement annoncé qu'il reprendrait en deux temps 35 milliards de dette.

Celle-ci doit s'accompagner d'une renégociation et d'une conversion en une dette à très long terme et à taux très bas, proche de 0 %, sinon cela reporte la charge sur les contribuables, c'est-à-dire pour l'essentiel, sur les salariés et retraités. La Caisse des dépôts pourrait être chargée de cette opération pour laquelle en tant qu'établissement de crédit, elle peut demander un refinancement à la BCE.

Rappelons qu'en 2008, lors de la crise financière, crise systémique, on a su trouver les outils financiers pour aider le secteur bancaire et les collectivités locales.

S'il y a la volonté politique de mobiliser les institutions financières, cela pourrait ouvrir la voie à la création d'un Fonds de développement économique, social, écologique et solidaire européen qui financerait avec l'argent prêté

par la BCE à taux 0, des projets démocratiquement décidés dans chaque État européen pour le développement des Services publics. À ces questions cruciales de désendettement et de financement des investissements s'ajoute l'exigence de revenir à un système ferroviaire réunifié autour de la SNCF permettant de relever les défis de notre temps en matière de transport, favorisant l'intermodalité.

L'enjeu dans ce cadre de la démocratie citoyenne et sociale se pose avec une grande acuité avec une meilleure représentativité des usagers dans les instances de décisions et l'octroi de droits et pouvoirs nouveaux pour les représentants des salariés afin de peser efficacement sur les stratégies patronales et gouvernementales.

Oui, vraiment, OSONS LE RAIL PUBLIC! ■■■

## La résistible régression de la mission publique de contrôle fiscal

Jean-Marc Durand

Pas un dirigeant national ou international qui ne brandit son étendard de la lutte contre l'évasion fiscale. Pourtant, en France, depuis l'épisode Cahuzac, quelle évolution législative pour y parvenir ? Très peu en réalité, et pour cause, car au cœur de la capacité à lutter résident les missions de contrôle fiscal et le service public qui lui est co-extensif. Un service public aujourd'hui cible privilégiée de la politique conduite en faveur du capital. Or pas de service public du contrôle fiscal, pas de lutte contre l'évasion fiscale...

**I**l est de bon ton aujourd'hui de brandir l'étendard de la lutte contre l'évasion fiscale. Tout le monde ou presque y va de son discours plein d'engagements tous plus prometteurs les uns que les autres — « croix de bois, croix de fer, si je mens... » -, à prendre des mesures concrètes et efficaces pour

lutter contre l'évasion fiscale. Une évasion fiscale devenue une sorte d'auberge espagnole où se côtoient pêle-mêle fraude fiscale pur sucre et méthodes d'optimisation fiscale qui consistent à tirer la quintessence des textes existants pour échapper à l'impôt. Ainsi après le scandale des Paradise Papers, Pascal Saint-Amans, directeur du centre d'administration fiscale de

l'OCDE, dénonçait les pratiques d'évitement fiscal assurant « que les États, conscients de cette situation, allaient bâtir de nouvelles coopérations pour lutter contre celles-ci ». Il reconnaissait volontiers dans le journal *Le Monde* du 7 novembre 2017 que d'importantes fraudes à la TVA existaient, notamment par un procédé appelé « carroussel » qui consiste à récupérer fraudu-