

LE RAIL CONTRE LA SNCF

Rémy Prud'homme¹

25 février 2014

Les régions refusent de payer ce qu'elles doivent à la SNCF. La Cour des comptes fustige les billets gratuits des salariés de la SNCF. Haro sur le baudet ! Pour l'essentiel, ces attaques se trompent de cible. L'idée dominante est que le rail est une technique d'avenir, et la SNCF une entreprise d'hier. C'est le contraire qui est vrai.

La SNCF n'est pas une entreprise mal gérée. On y trouve au contraire un encadrement d'une grande qualité et des salariés d'un grand dévouement - des caractéristiques que l'on ne retrouve pas toujours dans toutes les entreprises ou administrations françaises. La SNCF remplit convenablement des tâches complexes, dans des conditions de sécurité et de précision généralement remarquables. Certes, tout n'y est pas parfait. Des décennies de monopole ont à coup sûr engendré ici ou là quelques mauvaises habitudes et certaines rentes indues. Il y a bien entendu des boulons à serrer à la SNCF. Mais globalement, l'entreprise ne s'en sort pas si mal.

Le fait que la Cour des Comptes n'ait (dans son dernier Rapport annuel) rien d'autre à reprocher à la SNCF que les « facilités de circulation » accordées à ses agents est en soi rassurant. Ce prétendu scandale n'en est pas un. Rares sont les cas où la place donnée à un cheminot empêche un client payant de voyager, causant ainsi un manque à gagner pour la SNCF. Dans pratiquement tous les trains, il y a des places vides, parfois hélas beaucoup de places vides. Que quelques unes de ces places soient occupées (gratuitement) par des employés de la SNCF ne nuit à personne. Ce privilège choque le sentiment d'égalité des Français, mais pas le raisonnement des économistes. Il est très excessif de dire qu'il implique un gaspillage de 100 millions d'euros par an. S'il était supprimé, la grande majorité des déplacements en cause n'auraient pas lieu : les recettes de la SNCF n'augmenteraient pratiquement pas ; ses coûts ne diminueraient pas du tout ; les agents verraient leur satisfaction diminuer. Ceux-ci demanderaient une compensation financière. Ou bien ils l'obtiendraient, ce

¹ Professeur des universités (émérite)

qui détériorerait les comptes de l'entreprise. Ou bien ils ne l'obtiendraient pas, ce qui détériorerait les relations du travail et par voie de conséquence la productivité de l'entreprise.

Quant aux régions, elles traitent la SNCF comme un domestique. Elles payent, et entendent être servies. Elles commandent une ligne nouvelle ici, des rames neuves là, une gare rénovée ailleurs. Lorsque la SNCF ne parvient pas à satisfaire leurs exigences - légitimes ou électoralistes - les régions houspillent leur serviteur, menacent de réduire ses gages, et parlent de le congédier. Leurs demandes sont-elles toujours bien raisonnables ? On pense au mot de Beaumarchais : « aux qualités qu'on exige dans un serviteur, connaissez-vous beaucoup de maîtres qui fussent dignes d'être valets ? ».

Dans le transport régional comme ailleurs, ce qui fait problème, ce n'est pas tant la SNCF que le rail. Le chemin de fer n'est plus le mode de transport généraliste dominant qu'il a été. Cette technologie a encore de beaux restes, mais son domaine de pertinence se réduit. Le rail est soutenu à bout de bras par les finances publiques. Les comptes de la SNCF, qui traitent les subventions et les dépenses d'entretien comme des recettes (de quoi faire rigoler n'importe quel chef d'entreprise) et ignorent les investissements de RFF, ne sont pas les comptes du rail. Les vraies recettes du chemin de fer, ce que payent les usagers, s'élèvent à moins de 10 milliards. Les vraies dépenses, ce que cela coûte de faire rouler les trains, dépassent les 20 milliards. La différence, plus de 10 milliards - dont 4 pour les seuls trains régionaux - est payée par les contribuables ou par l'augmentation de la dette. Ce trou béant n'est pas imputable à la SNCF, mais bien à la mission que les politiques, et sans doute la majorité des citoyens, assignent au rail. Il peut sans doute être réduit mais certainement pas comblé par l'amélioration de l'efficacité de la SNCF, par un recours à un opérateur privé, ou par le regroupement de la SNCF et de RFF. Il n'y aurait là guère plus que cautères sur jambe de bois. Arrêtons de faire de la SNCF un bouc émissaire, et cherchons comment réduire l'importance du rail.