

## SNCF : LA PREUVE PAR L'ANGLETERRE

Rémy Prud'homme<sup>1</sup>

Mars 2011

Pour cause de trains bondés, sales, bloqués, retardés, en grève, vides, etc., les citoyens, les médias, bientôt les politiques, crient haro sur la SNCF, et parlent déjà brûler Pépy – comme Savonarole à qui il ressemble étrangement. C'est se tromper de motifs, et de cible.

Ces dysfonctionnements, évidemment très pénalisants pour les usagers, sont les arbres qui cachent la forêt. Ce qui est grave, c'est surtout le coût du rail, et la ponction considérable qu'il exerce sur nos finances publiques. En simplifiant beaucoup, les dépenses du fer s'élèvent chaque année à plus de 20 milliards d'euros (dont 9 milliards pour les seuls salaires), alors que les recettes du fer, c'est-à-dire ce que payent les usagers, se montent à 10 milliards d'euros. Le rail couvre seulement la moitié de ses coûts. Il est donc financé par le contribuable - ou par l'augmentation de la dette publique, ce qui revient au même - à hauteur de plus de 10 milliards par an. Un développement non durable.

Comment distinguer dans ce trou de dix milliards ce qui provient de la gestion de la SNCF de ce qui s'explique par la technologie du rail ? L'opinion publique, qui aime les boucs émissaires, rend la SNCF responsable de ce gouffre récurrent. L'exemple du Royaume-Uni suggère que c'est au contraire la technologie du rail qui est en cause.

Non que la SNCF soit totalement innocente. Cette respectable maison co-gérée par l'Ecole Polytechnique (c'est dit-on l'entreprise qui emploie le plus grand nombre de polytechniciens) et par la CGT sous la houlette d'énarques politiques n'est certes pas un modèle de gestion. Rigidités, salaires élevés, temps de travail réduits, placards dorés, luttes intestines, etc. ne riment pas avec efficacité et productivité. La SNCF elle-même reconnaît, dans une note « interne » devenue publique, que le coût de ses TER (Trains express régionaux) est 30% supérieur à celui de ses concurrents européens. Il y a certainement beaucoup de boulons à serrer à la SNCF. Mais il y a aussi beaucoup d'intelligence, de dévouement, de connaissances, mobilisés à la SNCF. On y serre déjà des boulons : les salaires réels, par exemple, y augmentent plutôt moins vite qu'ailleurs. Il ne faut pas exagérer l'importance des gains à attendre d'une meilleure gestion. Le surcoût de 30% avoué porte sur les TER, pas sur les autres lignes (où il est sûrement moins élevé), et il ne concerne que les coûts de fonctionnement, pas d'investissement. Il y a peut-être un ou deux milliards à économiser, probablement pas davantage.

Pour expliquer les 8 ou 9 autres milliards, il faut regarder du côté de la technologie. Le fond du problème est que le rail, qui consomme à la fois beaucoup de capital et beaucoup de travail, est une technologie coûteuse. C'est ce que montrent les

---

<sup>1</sup> Professeur des Universités

exemples étrangers, de la Suisse à la Chine en passant par l'Allemagne. Concentrons-nous sur le cas du Royaume-Uni, le pays qui a inventé le chemin de fer. Les dépenses annuelles du rail y sont d'environ 14 milliards d'euros, les recettes de 7 milliards. L'activité du rail est 60% de ce qu'elle est en France. Les coûts unitaires, c'est-à-dire les coûts à la tonne\*km ou au passager\*km, sont donc encore plus élevés (d'environ 20%) au Royaume-Uni qu'en France. Les prix également. La part des coûts payés par le contribuable est la même qu'en France : la moitié. La principale différence est que ces résultats pitoyables sont affichés au Royaume-Uni et cachés en France.

En matière ferroviaire, nos amis anglais font donc aussi mal que nous. Cependant, depuis près de vingt ans, ils n'ont pour gérer le rail ni polytechniciens, ni CGT, ni énarques, mais de bonnes entreprises capitalistes. Le fonctionnement de leurs chemins de fer n'est pas assuré par une lourde SNCF étatique, mais par une vingtaine d'entreprises privées soumises à une vive concurrence. Le réseau ferré y a été possédé et géré par une entreprise privée, Railtrack, mais elle fonctionnait si mal qu'on a dû la re-nationaliser, ce qui n'a d'ailleurs guère amélioré son efficacité.

Le cas anglais devrait faire réfléchir ceux qui pensent que la gestion de la SNCF est la source de tous nos maux ferroviaires. Il suggère fortement que la source de ces maux est dans le fer lui-même, en tant que technologie souvent obsolète. Les vrais responsables sont ceux, et ils sont nombreux dans les régions, dans le pays et en Europe, qui veulent à tout prix augmenter l'importance du rail. Demander à la SNCF et à RFF de doubler le trafic ferroviaire et en même temps de réduire les subventions au rail, c'est demander l'impossible, et nous condamner à l'échec.

(4600 signes)