

SNCF : pourquoi le gouvernement ne pourra pas faire l'impasse sur ce que le rapport Spinetta a mis en lumière du bilan de la direction de l'entreprise et de l'Etat actionnaire



En plus du statut des cheminots, le rapport Spinetta pointait du doigt une mauvaise gestion de la SNCF. Un constat sur lequel le gouvernement devrait se pencher pour ne pas être perçu comme injuste envers la population.

Avec Éric
Verhaeghe

Atlantico : Alors que le rapport Spinetta remis au premier ministre en février dernier pointait déjà la question du statut des cheminots, devenu le symbole du mouvement de grève actuel, ce même rapport ciblait également les errements de la gestion de la SNCF lors de ces dernières années. Quel serait le constat que le gouvernement devrait dresser de la situation actuelle pour apporter une réponse crédible aux enjeux, pour éviter que le seul ciblage des cheminots ne soit perçu comme "injuste" par la population ?

Eric Verhaeghe : À la vérité, le gouvernement n'a pas exclu de traiter ce volet. Il est regroupé sous la notion de "gouvernance", qui mêle à la fois l'action des hommes et l'empilement de structures de direction qui finissent par neutraliser toute décision active. Sur ce point, le gouvernement devrait isoler à l'avenir "SNCF Mobilités", c'est-à-dire la gestion des trains et des lignes pour préparer l'ouverture à la concurrence. SNCF Mobilités devrait devenir une société anonyme à capitaux publics, ce qui évite la privatisation, mais présente une plus forte responsabilisation financière que l'établissement public tel qu'il est pratiqué aujourd'hui. La SNCF de demain devrait donc, en principe, agir comme une société sur l'économie de marché. Simplement, au lieu d'avoir des actionnaires privés, elle aura un ou des actionnaires publics. On est d'accord, je pense, pour dire que c'est un peu à l'eau tiède, mais rien ne dit qu'une privatisation de l'établissement réussirait en l'état. La perspective de ne pas toucher au statut des personnels existants n'est guère engageante pour des investisseurs qui savent tout, désormais, du différentiel de productivité et de compétitivité entre un cheminot français bénéficiant de la garantie de l'emploi et baigné dans la grévisse, et un cheminot allemand qui a perdu son statut et qui travaille loyalement pour son entreprise. Reste, en effet, l'examen qu'il faudrait faire du management lunaire pratiqué à la SNCF. Sur ce point, on sait tous que, pour avoir la paix sociale, les employeurs publics ont l'habitude de caresser les salariés dans le sens du poil. La direction de la SNCF laisse donc ses cheminots traiter les clients du rail comme la dernière roue du carrosse depuis des années sans rien dire. En contrepartie, tout est fait pour le TGV, mais les trains de banlieue sont abandonnés ou presque. On a bien senti le mépris social des dirigeants de l'entreprise pour les voyageurs qui font son chiffre d'affaires au jour le jour, et son engouement pour l'élite mondialisée qui prend le TGV en première classe. Le bon sens serait aussi de dresser le bilan de ce désastre et d'en faire rendre raison aux dirigeants de l'entreprise.

Quels sont les principales erreurs de gestion qui ont pu être soulignées par le rapport Spinetta ? Quelle est la part de responsabilité de l'actuelle direction dans la situation actuelle de la SNCF ?

Le rapport Spinetta a utilement insisté sur le mauvais traitement fait aux relations ferroviaires dans les grandes métropoles. Certaines comparaisons sont terribles. En Ile-de-France, certaines lignes supportent 180 trains par jour, quand une masse considérable de lignes "rurales" en supportent moins de 10. À Paris, la fameuse interconnexion de la ligne B du RER entre la SNCF et la RATP n'est plus à présenter. Cette seule expression parle sans qu'il y ait besoin de commentaires aux millions de franciliens qui y ont eu affaire. À titre d'exemple, le RER B, ce sont 600.000 voyageurs par jour et près de 600 trains quotidiens. Il suffit d'avoir pris cette ligne à une heure de pointe un matin d'été pour comprendre le traitement inhumain que la SNCF réserve à ses voyageurs les moins fortunés. Le trajet Aulnay-sous-Bois gare du Nord se transforme régulièrement en parcours du combattant. Pendant ce temps, des trains vides bénéficient d'un personnel pléthorique sur des trajets improbables comme entre Figeac et Aurillac. Sur ce point, la responsabilité ne relève pas que de la direction de la SNCF. L'entreprise doit tenir compte de l'injonction paradoxale des pouvoirs publics, pour qui service public signifie d'abord service aux ruraux et accessoirement, s'il reste un peu de temps ou d'argent, service aux banlieusards des grandes villes. Mais tout ceci conduit à ces dessertes TGV tout à fait inattendues, notamment dans le sud-ouest, dans des déserts démographiques, et à un sous-équipement des lignes les plus en tension. On pourrait reprendre ici l'affaire de l'accusation en gare de Brétigny pour voir comment la SNCF a délaissé ses lignes traditionnelles, et singulièrement, ses lignes de banlieue. Sur ce point, il y a eu un choix de gestion clair, procédant du mépris pour ce que la France Insoumise appellerait les classes laborieuses. Le gouvernement serait courageux en le relevant.

Si ces questions venaient à être éludées par le gouvernement dans son projet, quelles seraient les chances de voir la SNCF se "rétablir" ?

Les cheminots de la SNCF ne sont pas productifs. En dehors d'eux (et encore...), personne ne le conteste. Dans tous les cas, il faudra serrer les boulons dans la gestion de l'entreprise. Sur ce point, le gouvernement a tort de ne pas remettre certaines pendules simples à l'heure. Aujourd'hui, un tiers du chiffre d'affaires de la SNCF est réalisé à l'étranger grâce à l'ouverture du rail "étranger" à la concurrence. Il est illusoire de croire que la SNCF pourra profiter de la libéralisation à l'étranger mais obtenir son interdiction en France. Dans la vie, on ne peut pas éternellement avoir le beurre et l'argent du beurre. Or, dès lors que l'ouverture à la concurrence sera décidée, il faudra bien répondre à des appels d'offres dans des conditions économiques satisfaisantes. La pelote se déroulera très vite: il faudra tôt ou tard augmenter la productivité du personnel et modifier la politique tarifaire sur les lignes les moins rentables - ce qu'on appelle les "petites lignes". On peut prendre le problème dans tous les sens et mettre tous les rideaux de fumée qu'on voudra pour retarder cette échéance de bonne gestion, la réalité ne tarder pas à revenir. L'intérêt du gouvernement est de l'expliquer clairement, et de faire comprendre à l'opinion que le combat des cheminots est un combat d'arrière-garde qui vise à prolonger des errances qui deviennent insupportables pour beaucoup de Français.