

TRANSPORTS Hausse des tarifs, retards, suppressions de postes, matériel vétuste : rien ne va plus dans les wagons. En cause, la maladie de la rentabilité, qui transforme un service public en entreprise comme les autres.

Pourquoi la SNCF déraile

Vent de révolte sur les quais. Fin février, les billets des trains grandes lignes (TGV, Téo, et Lunéa) augmenteront de 2,85 %. Une hausse qui précède la traditionnelle augmentation du mois de juillet pour les trains urbains et régionaux. Et qui s'ajoute aux hausses continues depuis plusieurs années (1,9 % en 2010, 3,5 % en 2009, 2 % en 2008...). Guillaume Pépy, le patron de la SNCF, a eu beau la qualifier de « raisonnable », cette politique continue d'inflation tarifaire est incompréhensible pour les passagers. Non seulement la SNCF améliore son chiffre d'affaires en 2010, mais les usagers constatent que le service se détériore gravement. Ce que confirme un document interne sur la régularité des trains en 2010 : du TGV aux Transiliens, partout la ponctualité recule. Un Corail Intercités sur cinq est arrivé

en retard. Idem pour les TGV. Même en dehors des périodes de grèves et d'intempéries, leur taux de ponctualité passe sous la barre des 90 %. « Une fois sur deux, la SNCF est directement responsable de ces retards ou incidents : ils sont dus à sa mauvaise organisation interne, à la vétusté du matériel ou au nombre insuffisant de personnels de réserve », estime Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). **Dans ce contexte**, l'ubuesque péripétie du Lunéa « Paris-Nice/Port-Bou », 15 heures de retard le 27 décembre dernier, a mis le feu aux poudres. Des milliers d'usagers, ulcérés par les retards à répétition, les suppressions de trains et les wagons bondés, montent au créneau. Début janvier, la fronde part des « navetteurs » TGV. La pétition « SNCF-

Ras le bol ! », lancée par l'Association des voyageurs usagers des chemins de fer (Avuc, plutôt marquée à gauche) dans l'Ouest, recueille 10 000 signatures en une quinzaine de jours. Une « grève des billets »

Ces couacs en série sont le révélateur d'une politique qui a signé la mort du service public ferroviaire.

lancée sur la ligne Paris-Le Mans se répand en Rhône-Alpes, remonte en Picardie, descend en Paca et dans le Languedoc-Roussillon... « Toutes professions, tous âges, toutes tendances politiques confondues, l'engouement a été général », insiste Michel Potier, porte-parole de l'Avuc. Souvent menées main dans la main avec les syndicats de cheminots, ces actions coup-de-poing réussissent

in fine à faire vaciller la direction de la SNCF. Poussée par un gouvernement déjà parti en campagne, celle-ci finit par accorder aux abonnés TGV 200 euros de dédommagement, et un gel momentané du prix de leur abonnement. Les abonnés du Transilien et des TER, eux, sont priés de s'adresser au Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) ou aux conseils régionaux, qui pilotent désormais l'organisation des réseaux au niveau local. « Chacun se renvoie la balle, il y a une dilution des responsabilités », soupire Rémy Pradier, président de l'association des usagers du RER D. Quant aux voyageurs des 12 lignes « malades » pour lesquelles Guillaume Pépy a promis le 9 janvier « des propositions concrètes », ils continueront de ronger leur frein.

Car ces couacs en série ne sont pas seulement le fait d'un enchaînement

UNE DETTE QUE PERSONNE NE VEUT PAYER



Si les tarifs augmentent, c'est la faute de Réseaux ferrés de France (RFF), clame Guillaume Pépy. La SNCF n'est en effet plus propriétaire des 30 000 km de voies qu'elle utilise quotidiennement. Elle doit s'acquitter du versement de 2,5 à 3 milliards d'euros annuels de « péages » à RFF. Problème : le prix de ces péages a été multiplié par 3 en quatorze ans. Qui a décidé de cette « expropriation » à la fois complexe et coûteuse ? En 1991, une directive de l'Union européenne impose la séparation comptable entre le réseau ferré et son exploitation. Objectif : préparer l'ouverture à la concurrence et assurer la « neutralité » du réseau censé accueillir plusieurs opérateurs, la SNCF aujourd'hui, Veolia Transport ou la Deutsche Bahn demain. Mais la

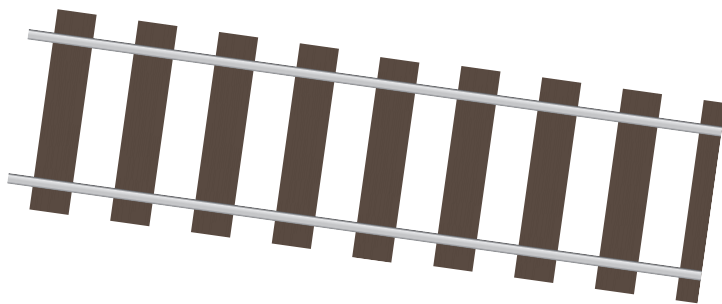
France va plus loin. En 1997, les pouvoirs publics créent un nouvel établissement public, RFF, lui confient la gestion des voies... Et lui refilent la majeure partie de la dette colossale que la SNCF a contractée – notamment pour financer le développement du TGV. Aujourd'hui, cette dette ferroviaire s'élève à 29 milliards d'euros pour RFF et 7 milliards pour la SNCF. Par une manipulation comptable, l'État a essayé de se débarrasser de la « patate chaude » plutôt que de régler le problème, qui ressurgit tel un boomerang. « À cette époque, la direction de la SNCF nous disait qu'on était libérés de la dette, qu'on pouvait repartir du bon pied, se souvient Alain Combi, secrétaire fédéral du syndicat SUD-Rail. En réalité, on a vite compris qu'on avait mis sur pied une usine à gaz. » ■

L'ENTRETIEN DES VOIES FERRÉES AU RABAIS

Si RFF est chargé de l'entretien, de la maintenance et du renouvellement des rails, l'établissement, où travaillent un millier de cadres, n'a pas les compétences en interne pour entretenir des lignes datant du XIX^e siècle. RFF confie donc leur entretien en sous-traitance à... la SNCF. Mais en tirant au maximum les prix : « RFF a signifié [à la SNCF] qu'il convenait de faire des efforts de productivité si elle souhaitait conserver le marché », pointe le journaliste Dominique Decèze dans son ouvrage *Gare au travail* (1). La SNCF obtempère, supprime des

postes. « À cause de ces économies, on réalise le "contrôle technique" des voies de manière beaucoup plus espacée qu'avant, ce qui, du coup, favorise les dysfonctionnements », soupire Julien Troccaz, de SUD-Rail. Tandis que les rails se dégradent, la dette de RFF gonfle du fait des intérêts qui s'accumulent. Via ses péages, RFF fait payer à la SNCF la dette qu'elle n'était plus censée supporter. Pour limiter les coûts, le réseau est mal entretenu et les investissements pour le rénover tardent. Et les passagers voient leurs billets de train flamber.

(1) Jean-Claude Gawsewitch éditeur, 2008. ■



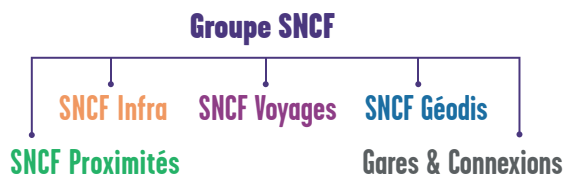
« exceptionnel » et « rarissime » d'incidents, mêlant neige et grèves. Mais le révélateur d'une politique qui a signé, depuis quelques années déjà, la mort du service public ferroviaire.

Sur fond d'ouverture à la concurrence (du fret, en 2007, et du transport de passagers en 2010), la « maladie » qui ronge la SNCF est une maladie de la productivité et de la rentabilité dont elle n'est pas près de guérir. En proie à un démantèlement progressif, la société nationale des chemins de fer se transforme irrémédiablement en une entreprise « privée » comme une autre. Qui fourbit ses armes sur le grand marché mondial du transport. « *La SNCF doit [...] changer de rythme pour entrer tout entière dans l'ère du développement et de la concurrence*, écrivait Nicolas Sarkozy à Guillaume Pépy dans sa lettre de mission en 2008. *La SNCF doit plus que jamais être au service du public, contribuer à la compétitivité du pays et devenir une entreprise publique française leader à l'échelle européenne.* » Être au service du public et devenir plus compétitive ? Il faut pourtant choisir... Ce qu'a fait la SNCF. ■



Un Corail Intercités sur cinq est arrivé en retard en 2010. Idem pour les TGV. LEHENAFF/PHOTONONSTOP

UNE SNCF DÉMANTELÉE AU NOM DE LA COMPÉTITIVITÉ



Une entreprise nationale qui garantirait aux Français des transports efficaces et à juste prix sur tout le territoire ? Et sa déclinaison au niveau européen ? Arrêtez de rêver ! Cela fait plus de vingt ans que la SNCF telle qu'on l'imagine n'existe plus. Et que la Commission de Bruxelles a choisi l'ouverture à la concurrence comme mode de développement du transport ferroviaire. Pour entrer dans le grand bain du business, la SNCF est devenue une holding à la tête de centaines de filiales, parfois sous statut privé (le site Internet de réservation, par exemple), et parfois fort éloignées du rail. « *Aujourd'hui, on trouve de tout à la SNCF : des services de bus, des trains qui roulent en Allemagne, des filiales de transport de marchandises concurrentes entre elles... La SNCF est devenue une multinationale du transport* »,

explique Vincent Doumayrou, auteur de *la Fracture ferroviaire* (1). Toutes ces filiales sont regroupées en cinq « branches » : « SNCF voyages » pour les activités liées au TGV ou aux grandes lignes, la branche « Proximités » pour les TER, Transiliens et Intercités, ou « Géodis » pour le fret. Enfin, une branche gère l'infrastructure en lien avec RFF, et une autre est dédiée aux gares. Pourquoi ce découpage ? « *Il permet de savoir précisément quelle branche rapporte ou non. Par exemple, le Corail n'étant pas assez rentable, la SNCF voudrait bien en donner la gestion aux régions* », explique Jean-Claude Delarue, président de la Fédération des usagers des transports et des services publics (FUTSP). « *La constitution de branches et de filiales a pour objectif de préparer à l'externalisation activité par activité, ou*

de les mettre en concurrence », craint Julien Troccaz. Dernière née, la branche « Gare et connexion » vise ainsi à répondre à des appels d'offres lorsque la gestion des gares sera mise en concurrence : « *On ne pourrait imaginer qu'Air France détienne les aéroports, c'est la même chose avec le rail* », explique Vincent Doumayrou. La SNCF pourrait ainsi conserver ses 360 gares les plus rentables, avec ses espaces commerciaux ou ses portions louées à d'autres compagnies, comme Eurostar à la gare du Nord. En milieu rural, les petites gares seraient automatisées, l'information et l'accompagnement des usagers se faisant dans les trains.

Dans la droite ligne de ce saucissonnage, Guillaume Pépy a lancé en 2008 le programme « Simplifier la SNCF ». Avec pour objectif la refonte de l'organisation du travail des cheminots. Résultat, le cloison-

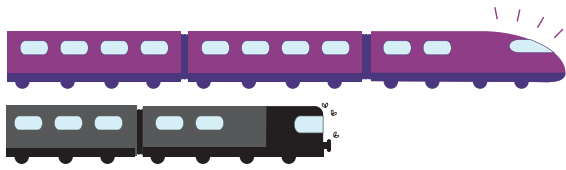
nement des activités et des agents hyperspécialisés alors même que nombre de fonctions transverses demeurent indispensables au bon fonctionnement des trains. « *Chaque technicien est formé sur telle machine et pas sur une autre. Avant, un conducteur de train était polyvalent. Si un copain du fret était malade, un conducteur de TER pouvait le remplacer* », raconte Julien Troccaz. « *Ce démantèlement de l'entreprise n'est autre que la casse d'un service public* », estime son collègue Alain Combi. On comprend mieux, en tout cas, pourquoi les passagers du fameux « Strasbourg-Nice-Port-Bou » ont poireauté sept heures à la gare de Belfort dans l'attente d'un « conducteur de relève ». Le conducteur prévu étant manquant, il a fallu aller en pleine nuit jusqu'à Lyon pour dégoter le titulaire d'un permis TGV...

(1) Éditions de l'Atelier, 2007. ■

LE TGV À TOUT PRIX

Les TGV sont clairement considérés en interne comme « la poule aux œufs d'or ». Au risque de délaissier les autres activités ? « *Le TGV est surtout destiné aux couches sociales moyennes et moyennes supérieures, et favorise les trajets longues*

distances, pas les petits arrêts, souligne Vincent Doumayrou. *D'autre part, le développement du réseau TGV, qui lui aussi commence à vieillir, a été une victoire à la Pyrrhus : une énorme dette, le fret délaissé, les Corail sur la sellette...* » Tandis que



l'entreprise fonce tête baissée dans des projets pharaoniques, certaines lignes se retrouvent en sous-investissement chronique. Notamment sur le réseau francilien, qui transporte chaque jour 60 % des « clients ». Exemple ? Le RER D, l'une des 12 lignes estampillées « malades ». « *La SNCF a tout misé sur le TGV, et pas sur les trains de banlieue, dont les recettes sont assurées. Cela fait des années que le RER D marche mal, et, depuis cinq ans, on touche le fond* », soupire Rémy Pradier, président de l'association Sadur, qui regroupe les usagers de la ligne. Neige ou soleil, en 2009 comme en 2010, l'association a ainsi comptabilisé 35 % d'irrégularités. Pendant les heures de pointe, quasiment un train sur deux a un retard de plus de cinq minutes ou est supprimé. Sans parler de trains annoncés « longs » qui deviennent

« courts » à leur entrée en gare, au grand dam des voyageurs de plus en plus nombreux à laisser explorer leur colère. « *Du coup, les contrôleurs sont systématiquement flanqués d'un policier* », témoigne une voyageuse.

Aux sources de ces très prévisibles impondérables, il y a le partage du tunnel à l'entrée de Paris avec le RER B. Mais aussi les retards de livraison des trains « modernes », pourtant inaugurés en grande pompe juste avant les élections régionales. Conséquence, sur « la D », les vieux trains gris circulent toujours... « *Le Stif a fini par promettre qu'il allait investir, mais on sait qu'il n'y aura pas de solution avant dix ou quinze ans*, soupire Rémy Pradier. *En attendant, il y a de plus en plus d'habitants en banlieue, on se tasse toujours plus, ou on prend la bagnole.* » Quand les politiques sont censés anticiper... ■

DES GESTIONNAIRES À LA PLACE DES CHEMINOTS



« *Désormais, la SNCF communique plus sur ses résultats financiers que sur les trains qui arrivent à l'heure* », fait remarquer Julien Troccaz. Pas étonnant. Avec la réorganisation du travail en segments d'activités – avec, pour chaque branche et chaque filiale, des objectifs financiers –, la profession de gestionnaire a fait une apparition remarquée dans l'entreprise. Autant de « n + 1 » pas forcément au fait des subtilités ferroviaires.

« *Aujourd'hui, la SNCF compte 50 % de cadres. L'activité se recentrant sur du commercial, il semblerait qu'on ait plus besoin de gestionnaires que de cheminots !* », ironise le syndicaliste Alain Combi. « *L'arrivée de la concurrence provoque l'augmentation des dépenses*

commerciales, notamment publicitaires », souligne de même Vincent Doumayrou. Les effectifs (200 000 cheminots actuellement) ne cessent de se réduire depuis deux décennies. Tandis que la SNCF embauche marketeurs et communicants, les suppressions de postes vont bon train. 2010 a été une année record : 4 000 emplois de conducteurs, contrôleurs ou agents d'entretien ont été supprimés. En 2011, la saignée devrait concerner plus de 1 800 postes de cheminots.

« *En moins de vingt ans, on a perdu, dans le secteur de la production, plus de 20 000 emplois* », affirme Alain Combi. Avec pour corollaire un recours accru à la sous-traitance, notamment pour la maintenance des voies, « *ce qui peut poser des problèmes de sécurité si l'encadrement des agents SNCF n'est pas suffisant* ». Enfin, qui dit suppression de postes dit organisation à flux tendu, et donc une gestion des incidents au rabais. À croire que d'autres « Paris-Nice-Port-Bou » sont à craindre dans les années à venir... Ou pire ? ■

...Pauline Graulle

La SNCF mise tout sur la rentabilité au lieu de s'emparer des enjeux d'avenir, notamment environnementaux.

Erreur d'aiguillage

La SNCF est à un moment charnière. Nombre de réformes internes ont été menées au nom de la rentabilité : fermeture de gares, abandon du fret, augmentation des tarifs, baisse d'effectifs, création de filiales à tout va, recours à la sous-traitance... Certes, une entreprise publique n'a pas vocation à demeurer un gouffre financier. Problème : dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du « marché » ferroviaire européen, cette quête de rentabilité n'augure rien de bon. La question de la sécurité commence à se poser. Combiner réseau vétuste, augmentation du trafic et arrivée de nouveaux opérateurs, c'est multiplier les risques, comme nous le rappelle l'accident ferroviaire qui s'est produit ce 29 janvier en Allemagne, où deux trains de compagnies différentes se sont percutés. Sans oublier la sombre expérience britannique, où la privatisation des lignes de chemin de fer sous Thatcher, et leur absence d'entretien au nom de la rentabilité, a été à l'origine d'une tragique série noire. Nous n'en sommes pas là, mais les « zones de flou » dans la sécurité sont telles que même le PDG de la SNCF, Guillaume Pépy, s'en inquiète.

Autre question : à qui profitera la rentabilité retrouvée ? La SNCF est (encore) une entreprise 100 % publique. En 2008 et 2009, elle a versé plus de 300 millions d'euros de dividendes à l'État. Cet argent n'a pas servi à rembourser la dette, ni été

utilisé pour amortir la hausse des tarifs imposée à l'usager. Qu'en sera-t-il si le capital de la SNCF s'ouvre à des actionnaires privés ? On vous laisse deviner. Son homologue allemande, la Deutsche Bahn, qui prépare depuis deux ans son entrée en Bourse, est également vivement critiquée pour ses défaillances à répétition.

La France, comme l'Europe d'ailleurs, a cruellement besoin d'une véritable vision ferroviaire. Le prix du pétrole, à près de 100 dollars le baril, est là pour nous le rappeler. Pour nombre de marchandises, le fret est une alternative aux poids lourds. Les trains « de proximité » peuvent aider à remplacer la voiture en ces temps d'étalement urbain frénétique. Encore faut-il anticiper les lignes à allonger, les réseaux à densifier. Bref, investir dans l'avenir. Certains, au sein de la SNCF, pensent que le jeu de la concurrence sur les grandes lignes n'est pas incompatible avec un réseau ferré de proximité, financé par les régions – donc les contribuables –, qui imposeraient un cahier des charges strict aux opérateurs (contrat de ponctualité, prix du billet...). À l'État de faire jouer la péréquation tarifaire, en faisant, par exemple, payer des péages plus chers sur les lignes rentables, ce qui financerait l'investissement dans les transports régionaux. Mais est-ce vraiment sur cette voie que se sont engagés la SNCF et son actuel propriétaire ?

...Ivan du Roy



Les accidents dramatiques, comme le 29 janvier à Hordorf, en Allemagne, pourraient se multiplier du fait de la vétusté des équipements. ANDERSEN/AFP