

# SNCF : quand l'exécutif force le train

liberation.fr/france/2018/04/02/sncf-quand-l-executif-force-le-train\_1640580

April 2, 2018



Le bras de fer entre le gouvernement et les cheminots s'est instauré dès la remise du rapport Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire, le 26 février. Pendant près d'un mois, le gouvernement a tenu sur la scène médiatique un discours particulièrement dur à l'égard de la SNCF. Le réquisitoire a tourné en boucle autour d'une série de critiques ciselées : l'endettement de l'entreprise, le poids des subventions publiques ou le décalage de compétitivité, tandis que s'annonce l'ouverture à la concurrence. Objectif : jouer l'opinion publique contre la SNCF. Une stratégie destinée à rendre impopulaire, dès le départ, un mouvement de grève incontournable. Ce que confirme une secrétaire d'Etat : *«Compte tenu de son aversion pour le régime des cheminots, l'opinion ne va pas suivre cette grève, d'autant qu'elle considère que les agents de la SNCF ont un statut privilégié.»* Cette diabolisation de l'entreprise publique et de ses agents est, toutefois, un exercice dangereux, dans la mesure où les Français, même s'ils émettent des critiques sur le statut des cheminots, marquent leur attachement au service public ferroviaire. Et comme clients, ils se disent majoritairement satisfaits des conditions dans lesquelles ils effectuent leurs voyages (*lire page 5*). A l'Elysée, si on juge que le discours tenu n'était pas *«dramatique»*

mais «*lucide*», on se prépare à un mouvement «*long*» face auquel «*il ne sera pas fait de concessions*». Libé a repris les déclarations de l'exécutif afin de les confronter aux réalités de la SNCF.

**«La situation est alarmante, pour ne pas dire intenable. Les Français [...] paient de plus en plus cher pour un service qui marche de moins en moins bien.»**

**Edouard Philippe à l'hôtel Matignon, 26 février**

Ce matin-là, le chef du gouvernement détaille, devant la presse, les grands axes de la réforme de la SNCF. Les deux principaux dirigeants de l'entreprise, Guillaume Pepy et Patrick Jeantet (patron du réseau), sont au premier rang. Ils vont devoir encaisser seize minutes d'un discours à charge. Pour autant, dès le lendemain, l'annonce des résultats financiers du transporteur ferroviaire contredit les propos de Philippe. En 2017, la SNCF a réalisé un chiffre d'affaires de 33,5 milliards d'euros (+ 4,2 %) et un bénéfice net de 679 millions, qui a triplé depuis 2016. La filiale SNCF Mobilités, qui regroupe aussi bien les TGV que les trains de banlieue, a réalisé, à elle seule, 900 millions d'euros de bénéfices et le chiffre d'affaires du TGV progresse de 8,7 %. Il est situation plus «*alarmante*». Quant aux Français qui «*paient de plus en plus cher*», une étude du site de vente de billets GoEuro et reprise par le rapport Spinetta indique que le tarif moyen, pour parcourir 100 km en chemin de fer, est de 7,8 euros en France, mais de 29,7 euros au Danemark, 28,6 euros en Suisse et 24 euros en Autriche. L'Allemagne se situe aussi derrière la France.

**«La SNCF, c'est 5 000 euros de dette par minute.»**

**Agnès Buzyn dans *le JDD*, 17 mars**

Pour arriver à ce résultat, la ministre de la Santé divise la dette de la SNCF par le nombre de minutes dans une année. La démarche est quelque peu surprenante dans la mesure où, à la différence d'autres entreprises, l'endettement de la SNCF correspond à des décisions qui appartiennent à son actionnaire unique, l'Etat. Un exemple : le 25 octobre 2007, à l'issue du Grenelle de l'environnement, le gouvernement Fillon décide de la création de 2 000 km de lignes de TGV supplémentaires. A plus de 15 millions d'euros le kilomètre, il y en a pour 30 milliards d'euros ! Or ni les fonds propres ni les recettes courantes de la SNCF ne lui permettent de financer de tels investissements. Résultat, l'endettement s'envole.

**«En 2017, les contribuables ont dépensé 14 milliards d'euros en subventions publiques pour le ferroviaire. [...] La qualité de service s'est-elle pour autant améliorée ? Non.»**

**Elisabeth Borne dans *le JDD*, 17 février**

La ministre des Transports, lorsqu'elle évoque 14 milliards de subventions publiques, additionne des chiffres venus d'horizons différents : le rapport Spinetta évoque le chiffre de 10,5 milliards, auxquels s'ajoutent 3,2 milliards de contribution au régime spécial de retraite des cheminots. Une quasi-obligation puisque le rapport précise «*que le transport ferroviaire nécessite par nature des subventions*». Quant à la qualité de service, pour ce qui est de sa

perception par le grand public, une enquête menée par l'UE et reprise par le rapport Spinetta atteste que le niveau de satisfaction des Français à l'égard des transports ferroviaires est supérieur à la moyenne européenne, devançant celui des Allemands. Par ailleurs, la SNCF a procédé à des innovations : salon d'attente dans les gares pour ses voyageurs les plus fréquents, wi-fi à bord pour Paris-Bordeaux et Paris-Lyon, remboursement automatisé en quelques jours lors des retards ou encore lancement d'un TGV low-cost, Ouigo, dont le prix d'appel est de 10 euros par voyage.

**«Le transport par voie ferrée coûte 30 % de plus que dans d'autres pays.»**

**Nicolas Hulot sur France Inter, 13 mars**

Le ministre de la Transition écologique s'appuie visiblement sur le chiffre qui figure en bas de la page 100 du rapport de Spinetta. Or, avant d'évoquer ces 30 %, l'auteur, prudent, précise *«qu'il est difficile de procéder à une évaluation exacte de l'écart de compétitivité pour des activités qui sont, aujourd'hui encore, dans des situations de monopole»*. En clair, la SNCF n'ayant pas de concurrent sur le marché français, il est bien difficile de comparer ses coûts de production avec d'autres opérateurs. Néanmoins, la très faible polyvalence des cheminots et le glissement vieillesse technicité (GVT) pèsent sur les coûts de production. Le 13 mars, Libération avait comparé plusieurs ratios économiques de la Deutsche Bahn et de la SNCF. Il en ressort que le français aligne 5 salariés pour 100 km de ligne quand son homologue allemand en utilise 5,9. Et en Allemagne, l'Etat a déjà repris 35 milliards de dettes de la Deutsche Bahn.

Quoi qu'il en soit, le rapport Spinetta propose de s'attaquer à la polyvalence des emplois *«par la voie de la négociation collective»*. Au passage, le rapporteur suggère d'enlever à l'Etat, *«omniprésent dans la construction sociale de la SNCF»*, son pouvoir d'approbation de toute modification du régime social des cheminots. Bizarrement, l'exécutif ne semble pas avoir repris cette proposition.

**«Vous savez combien les Français paient pour la SNCF, qu'ils prennent ou [...] pas le train ? 340 euros [...] parce qu'il faut faire fonctionner une société qui ne s'est pas améliorée.»**

**Gérald Darmanin sur RTL, 27 février**

Le ministre des Comptes publics a eu la main lourde pour l'endettement de la SNCF. Le rapport Spinetta se contente d'une dette de 200 euros par habitant. Pour augmenter l'addition, le calcul du ministre a été effectué non pas à partir de chaque Français, mais de ceux en âge de payer des impôts. C'est oublier que ceux qui ne sont pas en âge de payer l'impôt sur le revenu s'acquittent de la TVA sur leur consommation et... prennent le train. A l'Elysée, on dégage carrément le chiffre de 800 euros par contribuable !

**«On a un statut des cheminots qui n'a pas changé depuis un demi-siècle.» Benjamin Griveaux sur France Inter, 18 mars**

*«Le statut des cheminots n'a pas vocation à être un objet vitrifié»*, indiquait à Libé, il y a quelques jours, un haut responsable de la SNCF. Et de citer un exemple révélateur et peu connu de modification de ce cadre d'emploi adopté en 1937 et qui répond au nom de code

RH 01. Il est possible, en cas de sureffectif, de lancer une procédure de départs volontaires. La «prime de charbon» n'existe plus depuis 1961. Mais surtout, le régime de retraite a été modifié en 2008, comme pour les salariés du secteur privé. La durée de cotisation est passée de 37,5 à 41,5 années. Selon le rapport Spinetta, la SNCF compte quelque 145 000 salariés en France, dont 130 000 à ce statut. Et si le gouvernement évite de se payer trop frontalement leur statut, les privilèges qu'il confère sont souvent ciblés en creux. Mais certains n'en sont pas vraiment. Prenons la durée du travail : les cheminots, qui sont aux 35 heures, ont maximum 132 jours de repos annuels, récupérations des week-ends compris. Un salarié du privé dispose, lui, de 131 jours alors qu'en général, il ne travaille ni le samedi ni le dimanche. Côté rémunération, le salaire des cheminots est supérieur de 100 euros au salaire moyen du privé, à 2 988 euros brut mensuel. Mais, selon la SNCF, *«plus de 60 % des cheminots touchent moins de 3 000 euros brut»*.

---

## L'état du trafic

---

Ce mardi, 12 % des TGV, 13 % des Intercités et 6 % des TER circuleront. Alors que 77 % des conducteurs seront en grève, les syndicats dénoncent la prime de 150 euros par mois proposée par la direction de la SNCF aux «cadres opérationnels» pour les inciter à conduire des trains. A l'appel de la CGT, l'Unsa et la CFDT, la mobilisation qui débute ce mardi pourrait durer jusqu'au 28 juin, au rythme de deux journées sur cinq. De son côté, SUD Rail a déposé un préavis de grève illimitée qui a débuté lundi à 20 heures. A Air France, où le conflit est salarial, la direction assure que 75 % des vols seront assurés mardi

Franck Bouaziz