

Les causes du drame de la SNCF

Posté le : 26 février 2018 13:56 | Posté par : Blog du cercle des économistes e-toile

Catégorie: Actualité chaude, Concepts fondamentaux, Crise systémique, Europe de l'est, Attitudes, Histoire économique récente, Economie et politique

On peut faire remonter le drame de la SNCF à différents moments : la crise de 1929 dont une des conséquences sera les difficultés financières sévères dans les industries de réseau comme le chemin de fer, dont les frais fixes sont importants et la recette très dépendante de la conjoncture ; la manie planiste du Front populaire et ses nationalisations qui voient un État laxiste, nécessairement laxiste, dépenser sans compter et épuiser les ressources du pays ; la guerre de 40 qui verra, lors de la préparation du débarquement et son exécution, une destruction systématique des gares et des ponts, après que les Allemands aient volé une grande part du matériel ; le choix politique de laisser la SNCF au Parti communiste et à sa dépendance Cégétiste à la Libération... Les clous dans le cercueil n'ont pas manqué.

La particularité de la France est de subir des crises économiques importées et d'y répondre en votant pour le socialisme qui aggrave les choses. Les Français adorent la double peine. Ils l'ont fait après la crise de 1922 en élisant le bloc des gauches et en 1936 avec le Front Populaire. Ils recommenceront après la crise de 1973 qui amènera Mitterrand, la crise de 1992 qui amènera Jospin et celle de 2008 qui nous vaudra Hollande. À chaque fois l'affaissement de la France en aura été accéléré. Et cela fait quatre-vingts ans que cela dure.

Quand on voit les choses avec un esprit uniquement pratique, une mesure aura été particulièrement dramatique : rendre impossible le licenciement des salariés de la SNCF. Il ne faut pas oublier que besoin de reconstruction et recrutement communiste aidant, la SNCF payaient directement ou indirectement 750 000 personnes en 1946, dont environ 500 000 cheminots. À l'époque, la SNCF était le premier employeur de France avec l'Éducation Nationale.

L'ennui, c'est que l'électrification du réseau et la poussée de l'automobile allaient conjuguer leurs effets pour réduire de façon drastique les besoins de personnels. Dès les années cinquante, la SNCF est obligée de porter un excédent de personnel supérieur 100 000. Bien sûr le personnel va diminuer mais très lentement et par mise à la retraite, rendant le régime de retraite incroyablement déficitaire.

Le résultat sera parfaitement conforme à ce qu'on pouvait imaginer : des déficits majeurs permanents ; la restriction constante du réseau ; le maintien de services inutiles pour conserver un maximum de personnes au travail et plus généralement aucun effort de productivité ; les déficits majestueux ; un sous-investissement constant ; aucune adaptation aux évolutions du marché.

« En même temps » l'organisation se dualise. D'un côté la Direction centrale, polytechnicienne pour l'essentiel, et les différentes équipes qui gèrent les silos de pouvoirs ; de l'autre le terrain, laissé à la gestion syndicale.

La direction centrale s'emploie à empêcher toute concurrence, interdit la fabrication de camions et limite drastiquement les lignes d'autocars. Il faut « protéger la SNCF ». Mais la voiture et l'avion prennent leur essor. Contre la voiture, on a résisté des années à la construction d'un réseau d'autoroutes, fierté d'abord de l'Allemagne mais aussi de l'Italie avec l'Autostrada del Sol. Pompidou cassera ce tabou et la création d'un réseau d'autoroute devient un fait majeur. De même l'avion décolle comme moyen de transport de masse dans la même période, avec l'avion à réaction civil.

Devant ces évolutions qui ringardisent une institution qui non seulement commence à crouler sous les dettes mais aussi apparaît de plus en plus coûteuse et dépassée, les ingénieurs poussent à la création d'un réseau à haute vitesse, et s'inquiètent des projets d'aérotrain de l'ingénieur Bertin qu'ils s'évertueront à tuer dans l'œuf. D'autre part ils veulent tenir de nouveaux secteurs comme la location de voitures, la messagerie, tout en gérant des excroissances maritimes comme la SEALINK et la SNCM etc. Avec la mentalité cheminote ! Le résultat : des déficits géants.

Alors que l'exploitation quotidienne sombre, les équipes de direction exigent du pouvoir politique la création d'un TGV. Cela se passe juste au moment de l'arrivée de Giscard et... de la crise du pétrole.

Giscard a la réaction d'un énarque polytechnicien : oui à la technique mais gérez mieux et proposez des économies significatives. Une forme de Oui-Mais caractéristique du personnage.

Comme chacun sait le besoin d'énergie croît de façon exponentielle avec la vitesse. Passer de 140-160 km/h à 300-320, multiplie les frais d'exploitation par plus d'un facteur quatre. Il faut un réseau nouveau à construire en parallèle de l'ancien, car on ne peut pas techniquement aller à ces vitesses nouvelles sur l'ancien équipement au sol et il ne faut pas arrêter le transport marchandise et voyageurs. Il faut prévoir des budgets d'équipement insensés dont on sait dès le départ qu'ils ne peuvent pas être amortis. Les technos de la SNCF alliés aux hauts fonctionnaires de l'ENA vont décider de passer outre avec des conséquences dramatiques.

Pendant les dix ans d'investissements initiaux la SNCF va faire diminuer son effectif d'environ 40 000, au profit du régime de retraite... Des lignes non rentables sont fermées (pas toutes puisque pratiquement toutes sont déficitaires...). Les villes de passage et les départements desservis sont mis à contribution. On vend Europcar. Le fret s'effondre car on ferme de très nombreuses voies desservant des sites industriels. Par exemple le bois qui transitait majoritairement par le fer passe au camion. La messagerie commence à flancher. Les quelques efforts faits ne compensent pas la hausse du coût de l'énergie. Stop ou encore ? Ce sera encore, malgré la certitude d'un puits sans fond financier.

Avec l'arrivée de Mitterrand, les effectifs, qui diminuaient régulièrement augmentent à nouveau On passe de 248 à 252 000. Les socialistes ont rouvert des puits de mines dans le Nord, à la même époque en dépit de leur absence totale de rentabilité ! Cela durera deux ans. Les 4 000 cheminots recrutés pour la vie pèseront pour 25-30 ans dans les comptes de la SNCF et pour la même durée dans ceux du système de retraite, alors qu'on n'en avait absolument pas besoin. Une décision politique de gaspillage électoral à 10 milliards d'Euros. Pour les mines, il faudra dépenser 200 000 F pour liquider chaque poste créé ! Et allons-y !

Évidemment tout cela n'a qu'un temps. La direction de la SNCF est confiée à des socialistes bon teint et de plus en plus à des Énarques. La direction financière prend une place croissante. L'État, après des rapports alarmistes de la Cour des Comptes, exige dès 1984 que l'on mette en place une comptabilité analytique notamment dans les filiales. Comme des accidents ont commencé à endeuiller le réseau, la SNCF est obligée de se pencher sur le « vieux réseau » celui qui n'intéresse pas sa superstructure. Il va naturellement se retourner vers l'État pour se faire payer l'investissement nécessaire à la sécurité.

Pendant deux décennies la SNCF va continuer à fourguer les filiales non rentables, réduire son réseau, augmenter massivement ses prix, laisser tomber ou quasiment ses réseaux urbains, gonfler ses déficits et sa dette, tout en réduisant par transfert sur le régime de retraite ses effectifs à un rythme de limace. Vingt ans après les exigences d'effort de Giscard on a toujours 185 690 cheminots. Pour situer les idées, la « recette comptée » c'est-à-dire l'argent frais payé par les usagers, ne permettrait dans le privé, pour l'industrie du transport, que de justifier 45.0000 salariés. Le calcul du chiffre d'affaires est un peu alambiqué à la SNCF du fait de multiples

« compensations » payées par l'état. La vérité est simple : on a toujours 100 000 salariés de trop. Et un peuple de jeunes retraités absolument démentiels.

Cet effectif travaille peu, moins de 28 heures pour les roulants, à peine 32 heures pour les autres, quand on tient compte de l'absentéisme et des décharges syndicales. En fait tout le monde s'en fiche, puisque de toute façon on ne peut pas licencier. Alors autant calmer les troupes avec le temps de travail, les heures syndicales, les jours d'arrêts maladie, les autres absences et divers avantages.

Seulement voilà, la crise de 1992 frappe le pays et met l'État dont les finances ont été désagrégées par Mitterrand et ses petits camarades socialistes, dans une situation désastreuse et très dangereuse. Balladur n'a pu que faire jouer les « amortisseurs sociaux » et lâcher la dette. Chirac, élu sur la réduction de la fracture sociale, est obligé d'envisager des plans drastiques de retour dans les clous, et cela d'autant plus que le Traité de Maastricht impose ses contraintes.

On aura Juppé et les grèves historiques que l'on sait, avec baissage de culotte généralisée et aucune réforme de la SNCF. On ne fera qu'abandonner les filiales et partiellement l'entretien des voies et du matériel roulant qui devient dégoûtant, tout en concentrant un investissement infiniment sur le TGV.

La pire décision sera d'investir dans le TGV Est, vers Strasbourg. L'investissement est colossal ; la recette d'exploitation ridicule en comparaison. En dépit de tout le lobby formé par la SNCF et les grosses entreprises qui fournissent le matériel parvient à sauver le plan d'extension des lignes TGV. La dette s'envole. Les Énarques arrivent de plus en plus nombreux. Ils y ont un double avantage : ils pourront cumuler les retraites et obtiennent des salaires mirifiques (pensons aux 52 000 euros par moi de Parly 2). Les directeurs nommés par l'État ont une consigne claire : pas de tensions sociales.

En même temps l'Europe au nom de la concurrence libre et non faussée exige que la SNCF perde son monopole. Sarkozy nommera un socialiste, membre actif de la communauté homosexuelle énarque, pour mettre en place un plan d'apparence avec la transformation de la SNCF en Epic. Recommence la grande rigolade de la reprise de la dette par l'Etat pour créer les conditions d'une entreprise faisant des bénéfices et vouée à la bonne gestion !

Arrive la crise de 2008 et tout explose à nouveau. L'arrivée de Hollande a le même effet que celle de Mitterrand : les effectifs réaugmentent ! La hausse est légère : 152 652 en 2012 contre 152 454 en 2011.

Avec Pepy les pépins graves s'accumulent. Les accidents se multiplient. Le réseau francilien sombre. Les régions qui ont repris stupidement l'exploitation des lignes locales se sentent flouées : les raccordements au TGV se font à la discrétion de la SNCF ; il est impossible de rentabiliser les lignes avec le personnel détaché par la SNCF. Certaines régions vont faire des folies furieuses : Dieppe la communiste rachète les bateaux de Seafrance et le terminal anglais de Newhaven : les pertes abyssales s'enchaînent dénoncées avec ferveur par la Cour des Comptes. Rien n'y fait. Des rames vides circulent dans l'indifférence des électeurs. Le TGV commence à perdre beaucoup d'argent en dépit d'une gestion reprise de celle des avions. Il n'y a plus de prix. La complexité est partout et l'usager ne comprend plus rien.

Les lignes secondaires sont désormais le terrain de retards phénoménaux. Les accidents se multiplient. Les rames sur le réseau secondaire sont immondes, les pannes innombrables. Pépy a consigne de calmer le jeu. Il se lance dans la Com' et s'avère pleurer très bien à la télé quand les drames surviennent ou faire du passionnel médiatique quand tout est paralysé. Beaucoup traitent le Président de roi de la com' et d'incapacité chronique, mais ce n'est qu'un impuissant, puisqu'il a ordre de ne rien toucher qui puisse relancer les grèves de 1995, ce qui explique sa longévité, malgré la faillite.

Pour rire un peu rappelons que Hollande ira malgré tout jusqu'à proposer de créer une ligne de TGV desservant Tulle ! Le délire total. Lorsque le Président de la République est un guignol, les présidents d'Epic le sont aussi. Ces choses-là sont fractales.

Lorsqu'en 1997 j'écrivais sur le forum du Monde qu'il fallait supprimer d'urgence le statut de cheminots et faire descendre les effectifs de la SNCF au plus près des possibilités de recettes, c'est-à-dire autour de 100 000 personnes, les réactions furent, disons, énergiques. Vingt et un ans après on en est probablement entre 135 000 et 150 000, preuve à la fois qu'une réduction massive était possible et qu'on est encore en sureffectif.

La comédie reprend comme en 2008 avec Macron. Comme avec Sarkozy, revient le thème d'un changement de statut. Pourquoi pas une société anonyme ? Et l'idée de limiter l'obscénité du statut de cheminot à ceux qui l'ont, les nouveaux arrivants devenant des contractuels. Comme toujours lorsque des projets de réforme de la SNCF sont engagés la presse est inondée d'informations qui montrent la nécessité de ne rien faire. Par exemple le bon peuple apprend que la SNCF ne parvient pas à recruter assez de conducteurs de trains ! Un comble : c'est normalement l'emploi roi. Et pourquoi réduire les effectifs alors qu'on manque de conducteurs ?

Parce qu'on est en présence d'un sophisme.

Il est sûr que si on recrute un garçon de 25 ans, (les filles trouvent majoritairement que les contraintes d'horaire d'un conducteur sont incompatibles avec une vie de famille), qu'on le forme pendant 5 ans, et qu'il part à 52, la durée de vie active devient ridicule : à peine 25 ans en moyenne. Si on ajoute une durée de travail qui est proche, dans les faits, de 24 heures en moyenne seulement par semaine, disposer à tout moment du nombre de conducteurs nécessaires devient une gageure. D'autant qu'il y a désormais mille combines pour ne pas aller au travail sans risque. Ne pas se présenter à l'heure dite pour un conducteur ou un contrôleur est pratiquement sans danger. La discipline n'existe plus depuis longtemps. Il faut dire que travailler dans des trains où on est seul et obligé de gérer des pannes continues n'a rien de folichon. Se voir confronter à des suicides, des accidents aux passages à niveau et la mort de migrants morts d'avoir pris trop de risques, n'a rien d'agréable.

Le délitement de l'entreprise pèse obligatoirement sur tous les postes de travail et la colère des « usagers » est désormais incontrôlable. Le plus curieux est la difficulté de trouver des candidats aptes : les nouvelles générations ont les oreilles défoncées par les sons trop forts dans leurs oreillettes, dans les salles de cinéma et de concert comme dans les boîtes de nuit. Or il faut avoir de l'oreille pour conduire des trains rapides. D'autre part la proportion de fumeurs de cannabis est excessive. Les destructions du niveau à la sortie de l'école ont leurs conséquences : il faut tout de même savoir lire et comprendre des textes, souvent réglementaires. L'éducation nationale n'arrive même plus à fournir en nombre suffisant des jeunes capables d'être conducteurs de train ! Encore bravo aux « pédagogistes » et à ceux qui à la télé, tels Ardisson ou Ruquier, militent pour ringardiser ceux qui luttent contre le cannabis.

Par démagogie, on n'a même pas osé mettre fin à la SNCM, ce puits sans fonds irréformable. En même temps on a multiplié les investissements à l'étranger pour faire Entreprise mondialisée leader sur son marché, avec des rentabilités, disons, incertaines. Et on a augmenté les rémunérations de façon massive. C'est le grand avantage des EPIC : on peut faire ce qu'on veut en matière de rémunération. La respiration du portefeuille, pour les Enarques, est bien mieux ventilée.

Aujourd'hui on arrive au bout du chemin de croix. La France ruinée ne peut plus supporter une SNCF ruineuse. Il faut évidemment comme tous les autres l'ont fait partout à travers le monde, revenir à un contrat de travail normal tenant compte simplement des spécificités du métier dans le cas des roulants (mais pas des personnels administratifs). Il faut pouvoir réduire encore de 50 000 à

60 000 l'effectif de l'entreprise et changer le régime de retraite et la durée de travail, sachant que si on revient à la normale et à la concurrence une bonne partie des roulants pourra être repris hors du cadre SNCF.

Le plan Macron, comme le plan Sarkozy, est très en deçà du nécessaire. On voit poindre les demi-mesures et les compensations ruineuses. Ramener la dette SNCF dans le giron de l'État nous fait sortir des règles de déficit européennes tout en ruinant un peu plus l'Etat. L'idée d'un donnant donnant est absurde parce que la SNCF veut le beurre social et l'argent de la modernisation, ce que l'État n'a plus les moyens de faire. Alors on abandonne le tout TGV, sans que la modernisation du trafic local soit réellement confortée. Alors on propose la demi-mesure d'un abandon du statut pour les nouveaux entrants. Le nouveau conducteur recruté à 25 ans partira à la retraite six ans après la secrétaire de 20 ans recrutée un an plus tôt sous statut de cheminot ancien. Juste ? Alors, on ne parle que de pénibilité pour faire durer le régime de retraite absurde des cheminots et assimilés dans le nouveau système global.

Comme pour la loi Macron 1, dont le bilan n'a jamais été fait, comme pour la réforme du Code du travail, la nouvelle réforme sera l'occasion d'un nouveau bras de fer et n'aboutira après toutes les crispations qu'on peut prévoir qu'à des réformes de principes sans grandes conséquences sur les tares du système actuel, parce qu'on aura cédé dans l'arrière-cour des négociations pour éviter un blocage du pays.

Il est intéressant de relire les communiqués triomphant de Mme Parly alors directeur des finances de la SNCF en 2016. Ils sont disponibles sur Internet. Deux ans après on explique exactement l'inverse, alors que la conjoncture est meilleure. Où est madame Parly ? La communication autour de la SNCF est toujours du "foutage de gueule". Qu'on se rappelle les mirifiques projets de transport par rail des remorques de camions qui traversent la France pour aller vers l'Italie et l'Espagne ? Des semaines de promotion à la télé. Sauf qu'aucun propriétaire de remorque ne voudra jamais la confier à la CGT ou à SUD Rail. Qu'on se rappelle également toutes les palinodies autour de l'écologie. L'affaire Notre Dame des landes a bien montré que le rail est en fait moins écologique que l'avion ! L'usure des rails quand un TGV passe envoie tellement de particules fines que tous les projets sont bloqués quand il y a des vignobles ou même des vaches en grand nombre : le lait et le vin perdent leur qualité ou deviennent dangereux à consommer.

Certains voient dans le dépôt de bilan de la SNCF la seule solution. Espérons qu'on ne soit pas obligé d'en arriver là. À court cela n'arrivera pas : deux des ministres énarques de Macron ont fait leur fortune en travaillant à la SNCF. Les Énarques aiment bien cet abreuvoir.

Dans 10 ans, cela sera peut-être obligatoire. Ce n'est pas l'employé de la SNCF qui est en cause, ni même la majorité des cadres. La cogestion entre des démagogues à la tête de l'Etat et des régions, les intérêts de l'Enarchie, les ambitions de la technostructure, et l'absolue indifférence aux usagers ont été la cause des deux tares de la SNCF, le surinvestissement permanent et l'impossibilité d'adapter les effectifs au marché. Une recette efficace pour ruiner n'importe quelle entreprise.

Didier Dufau pour le cercle des Economistes e-toile