

SNCF, la réforme impossible ?

Jacques Bichot, économiste, professeur émérite à l'université Lyon 3

Publié par l'Incorrect le 5 avril 2018

<https://lincorrect.org/sncf-la-reforme-impossible/>

Les cheminots constituent depuis longtemps un bastion du syndicalisme français – pas très vigoureux, mais les petits chiens aboient plus que les gros. Toute réforme ne consistant pas à dépenser plus pour rendre moins de services à la population est donc mal vue de la minorité qui organise les grèves et y participe. Alors, faut-il se résigner au statu quo ?

Ce n'est pas possible, pour une raison très simple : la réforme unificatrice de nos 37 régimes de retraite est en préparation, et elle implique que les « régimes spéciaux », dont celui des cheminots, passent à la casserole. Certes, l'abandon des privilèges des cheminots en répartition peut être compensé par la mise en place d'un supplément par capitalisation, mais ce mot n'est-il pas un « gros mot » pour SUD et pour la CGT ?

Que faut-il réformer ? D'abord, le statut, qui date du temps où un homme enfournait des pelletées de charbon dans la fournaise – la machine à vapeur qui activait les roues. On comprend que ce dur labeur ait eu comme récompense une retraite précoce et plutôt confortable, mais franchement le travail des agents de conduite, des contrôleurs et des sédentaires de la SNCF ne pourrait plus inspirer aujourd'hui un roman de Zola !

De plus, la productivité ne semble pas être au top niveau. Quand on voit un contrôleur dans un TGV, qui n'a plus à contrôler les titres de transport – cela a été automatisé – parcourir le wagon sans même se donner la peine de vérifier les titres de réduction, on se dit que la SNCF est vraiment bonne fille.

Le malheur est qu'elle est aussi une fille entretenue. Les déficits s'accumulent, beaucoup d'investissements nécessaires sont différés parce que l'argent fait défaut, et qu'il n'est guère possible d'augmenter fortement des tarifs, le train étant déjà, sur bien des trajets, peu compétitif par rapport au bus, au covoiturage, voire même à l'avion. Il faut travailler mieux et sans doute aussi un peu plus pour le même tarif si l'on veut que le déficit n'ajoute pas à une dette déjà excessive.

L'Union européenne, qui n'en rate pas une, a choisi ce moment où il fallait serrer les boulons pour rendre obligatoire la mise en concurrence de divers opérateurs. Mais la solution ne viendra pas de concessions temporaires accordées, comme pour le ramassage des poubelles, sous forme de contrats précaires ! Il y a parmi nos cheminots une proportion suffisante d'hommes et de femmes capables de comprendre que l'avenir du rail passe par un aggiornamento des façons de travailler, il ne faut pas les désespérer, mais tout simplement leur montrer que les bons ont un bel avenir, et les mauvais une indication « par ici la sortie ».

Il faut donc restaurer la fierté du métier, le goût du service public, et rendre ainsi possibles des progrès qualitatifs et quantitatifs. Il faut démontrer que l'indispensable réforme du statut sera le moyen de progresser, que l'entreprise SNCF restera une entreprise de pointe sur la grande vitesse et deviendra une championne des trajets ville-banlieue : à la direction, qui paraît actuellement bien résignée, de jouer son rôle, d'impulser une dynamique là où elle fait défaut, et de l'accompagner là où elle existe déjà. L'avenir de la SNCF n'est pas une affaire de politiciens et d'apparatchiks

syndicaux, mais de professionnels efficaces et consciencieux, soucieux de ce qui, dans cette affaire, semble terriblement défaillant : le souci du bien commun.

Et pour montrer que vous avez en tête autre chose que de vous faire grassement payer à ne pas faire grand-chose, chers cheminots, au lieu de faire grève en emm... tout le monde, faites donc rouler les trains gratuitement : vous obtiendrez ainsi, rapidement, ce qui est juste dans vos revendications, et aussi l'estime de vos clients, qui commencent vraiment, ne l'oubliez pas, à vous considérer comme de sacrés Charlots !