

OBSERVATIONS
prononcées à la suite de la communication de M. Louis Gallois

(séance du lundi 4 mars 2002)

Henri AMOUROUX : 1/ Comment explique-t-on qu'avec 2 à 3 % de la population active, la SNCF capitalise environ 25 % des grèves ? Et comment se fait-il que dans la région PACA ce chiffre soit encore plus élevé ? Lorsque vous avez été interviewé par Anne Sinclair, celle-ci a relevé le fait que vous parveniez à trois préavis de grève chaque jour. Vous l'avez reconnu, mais en précisant que moins de la moitié de ces préavis aboutissaient. Permettez-moi de remarquer que moins de la moitié de trois préavis chaque jour représente un nombre de grèves considérable sur une année. 2/ Pour quelle raison, lorsqu'il y a un conflit, la direction de la SNCF n'intervient-elle jamais pour répondre au discours misérabiliste de ceux qui prennent la parole au nom des grévistes ? Des discours absolument stupéfiants ont été tenus lors des grèves de 1995. A les entendre, on était revenu au XIX^e siècle, à l'époque de *la Bête humaine*, avec des fiches de paye dont le montant ne dépassait jamais 7 500 francs. Est-il donc impossible de connaître les salaires réels ? Est-il impossible de savoir s'il y a toujours une prime de charbon pour les conducteurs du TGV ? Est-il impossible de connaître l'âge réel de la retraite et les avantages dont bénéficient les cheminots ? Est-il impossible de savoir si le recrutement ne privilégie pas les familles de cheminots ? Il me semble que la direction de la SNCF se défendrait mieux, et défendrait mieux son image, en mettant toutes ces informations sur la place publique et en répondant aux affirmations des grévistes. Malheureusement, aucune réponse, aucune réfutation n'est jamais apportée. Si le métier de cheminot est véritablement le plus dur, le plus dramatique des métiers, il est normal que les grèves soient aussi nombreuses. Si ce n'est pas le cas, il convient de le faire savoir. 3/ Il y a deux ou trois ans de cela, des avocats américains ont instruit une action contre la SNCF pour le transport de déportés vers l'Allemagne durant la seconde guerre mondiale. Pouvez-vous nous dire où en est cette action ?

*
* *

Pierre TABATONI : J'ai eu l'occasion de participer, il y a environ trois mois, à un séminaire sur le développement du commerce électronique. La plupart des intervenants ont nommé, comme principal obstacle à ce développement, l'organisation logistique. Cette constatation était accompagnée de deux assertions : a) la logistique du fret est plus difficile à mettre en œuvre que celle des voyageurs, notamment dans la conception et le suivi des systèmes d'information ; b) la politique de la SNCF n'aurait pas favorisé le développement du fret et gênerait, à ce titre, une européanisation du fret.

*
* *

Emmanuel LE ROY LADURIE : 1/ Permettez-moi de regarder de l'autre côté de la Manche pour vous demander ce qu'il faut penser des privatisations britanniques. 2/ Jusqu'à quand le TGV continuera-t-il à rouler à 60km/h en Angleterre ? 3/ Etes-vous satisfait du rôle de policier que la SNCF est amenée à jouer à Sangatte ?

*
* *

Pierre BAUCHET : 1/ Partout les transports sont sur-subsventionnés et la tarification aboutit finalement à accroître les besoins de transport. Qu'en est-il du coût réel des transports à la SNCF et quelle est la part effectivement payée par le contribuable ? 2/ Je me réjouis que vous prôniez l'association de différents modes de transport. Il fut un temps où le transport par le rail était considéré comme exclusif de tout autre type de transport, et notamment du transport fluvial et maritime. Cette situation est-elle aujourd'hui complètement révolue ? 3/ Les inégalités de subvention entre les transports ont conduit à des distorsions qui pénalisent l'ensemble du système. 4/ Pourriez-vous nous dire un mot sur l'harmonisation des matériels de transport et notamment sur le travail des constructeurs de matériel ? 5/ Le problème des transports demain ne sera pas, à mon sens, celui de la pollution, mais celui de l'espace, qui nous fait défaut. Cela vaut aussi bien pour le transport aérien que pour le transport ferroviaire. Vous avez déploré le manque d'espace pour le train, qui a notamment besoin de gares de triage. Il existe un espace encore libre : les fleuves et la mer. Cela est particulièrement patent dans la vallée du Rhône où les voies terrestres sont irrémédiablement encombrées alors que le fleuve reste quasiment libre de circulation.

*
* *

Jean-Marie ZEMB : Les trois tableaux de cette fresque m'ont impressionné autant par leur maîtrise que par leur évidence. La maturité de cette évidence me fait penser qu'elle n'est pas née d'hier. D'où ma question sur l'efficacité de groupes de pression *nationaux* sur la Commission. S'agissant par exemple de la branche orientale de l'axe nord-sud par les Alpes, à partir d'un grand port sur le canal Rhin-Danube, le transfert d'une partie du transport du fret sur le rail vers l'Italie fut rendu impraticable par l'autorisation d'allongement des camions, sous prétexte de rationalisation, jusqu'à des dimensions qui empêchent l'emprunt des nombreux virages à faible rayon des anciens tunnels, avec un effet prévisible et confirmé de retardement considérable de l'amélioration du système. Le principe de *subsidiarité* ne devrait-il pas favoriser une organisation plus *communautaire* – et plus efficace auprès de la Commission –, comme le sont par exemple les entreprises de transport routier ?

*
* *

Roland DRAGO : La SNCF a changé de statut en 1982 parce qu'elle y était contrainte par la loi. On est passé du statut de société d'économie mixte à celui d'établissement public industriel et commercial. Ceci a-t-il eu un effet sur les conditions internes ou externes de fonctionnement ?

On a par ailleurs créé le Réseau ferré de France et dissocié par là le sol du matériel. Vous avez reconnu qu'il s'agissait en fait d'une procédure de camouflage de la dette. Néanmoins, actuellement le système fonctionne et il serait intéressant de savoir comment s'établissent les relations entre la SNCF et Réseau ferré de France sur le plan financier, sur le plan de la politique générale et sur le plan de la concurrence des chemins de fer.

*
* *

Jean BAECHLER : Vous avez avancé que le prix des transports en général et que le prix des transports de fret en particulier était loin de refléter les coûts. Pourriez-vous nous donner un ordre de grandeur des augmentations qu'il faudrait avoir le courage d'imposer pour que les prix rejoignent ou se rapprochent des coûts ?

*
* *

Yvon GATTAZ : Ma question portera sur les relations entre les entreprises et la SNCF. Les entreprises sont quelque peu fautives car elles ont cru que les distances avaient été abolies étant donné que les transports mondiaux étaient de moins en moins chers et de plus en plus rapides. Partant de ce faux constat, les entreprises ont cru pouvoir, d'une part, embaucher des collaborateurs habitant très loin de l'entreprise, parfois à plusieurs centaines de kilomètres, et d'autre part, avoir des usines complètement dispersées. Or le problème des transports subsiste. Le train rend certes de grands services, mais il ne saurait être omniprésent. C'est pourquoi les entreprises avaient mis beaucoup d'espoir dans le ferroutage, en pensant, sans doute naïvement, qu'il suffirait de mettre les camions sur des trains. Or, il y aurait, paraît-il, beaucoup de difficultés à mettre œuvre le ferroutage. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point ?

*
* *

Alain PLANTEY : Réseau et prestations de services ont été séparés. Or le réseau, dites-vous, est saturé ; il est le domaine des investissements publics, selon les besoins, il peut résoudre le problème de ses relations avec le service public. En outre, le réseau est national, alors que les prestataires de services tendent à s'internationaliser et à se libéraliser. Peut-on admettre l'utilisation du réseau de l'ancienne SNCF par une société privée ?

*
* *

Marcel BOITEUX : Les gens de Bruxelles qui s'occupent de réseaux ont une fâcheuse tendance à traiter tous les réseaux – routier, aérien, électrique, gazier, ferroviaire etc. – de la même façon, sans tenir aucun compte de leurs spécificités techniques. S'appuyant sur la seule expérience concrète qu'ils aient, en l'occurrence celle du réseau routier, ils ne parviennent pas à concevoir autre chose qu'un système composé d'une part d'un réseau, d'autre part de véhicules qui circulent dessus et que l'on peut mettre en concurrence. Il me semble pourtant assez peu raisonnable de dissocier le wagon et l'aiguillage ; du moins pour les trains de voyageurs où prédominent les questions de sécurité et d'horaires. Du point de vue du développement durable, est-il durablement concevable de gérer séparément le réseau et les trains de voyageurs qui circulent dessus ? Ce système ne vaut-il pas seulement pour le fret, où les exigences d'horaire et de sécurité sont moindres ? Quel est votre sentiment sur ce sujet ?

*
* *

Réponse :

A Henri Amouroux : Je voudrais que les statistiques ne perturbent pas le débat. Il est arrivé en 1998, année exceptionnelle, que le nombre de grévistes à la SNCF représente une part majeure du total des grévistes en France. Ce n'a pas été le cas l'an dernier. La SNCF se situe en effet dans un pourcentage relativement proche de ce qu'elle représente en personnel par rapport à la population active. Cela dit, je tiens à souligner que le droit de grève est un droit constitutionnel et que la tradition existant à la SNCF ne saurait être ignorée. Le problème n'est pas le volume des grèves ; il y a, les très mauvaises années, moins d'une journée de grève par agent. Ce qui pose problème, c'est la multiplicité des petits conflits.

Nous travaillons en conséquence dans deux voies : la première consiste à regarder techniquement avec les organisations syndicales comment on peut anticiper les conflits, comment on gère les préavis et comment on fait fonctionner les institutions – fort nombreuses – représentatives du personnel. La deuxième consiste à réfléchir avec les organisations syndicales sur ce que nous appelons les retours d'expérience et voir, après coup, comment on aurait pu faire pour éviter que le conflit ne prenne l'ampleur qu'il a prise. Il est en tout état de cause nécessaire de comprendre que les syndicats ont beaucoup de mal à valoriser ce qu'ils obtiennent. Lorsqu'ils obtiennent quelque chose sans conflit, la base pense qu'ils auraient pu obtenir davantage avec conflit. Et lorsque des cadres s'approprient à accorder quelque chose, ils se retiennent en sachant qu'il leur sera demandé davantage et qu'un conflit éclatera de toute façon. Il convient donc à mon sens de remplacer la culture actuelle qui est une culture d'affrontement par une culture de compromis. D'autres grandes entreprises, telle la SNECMA, y sont bien parvenues.

Pour ce qui est des interventions de la direction lors des grèves, je ne suis pas favorable à des déclarations qui viseraient à braquer les personnels. Les cheminots ne sont pas des privilégiés et je n'éprouve pas le besoin de dire le contraire. Ils ne sont pas très bien payés, ils travaillent le samedi et le dimanche – ce que tout le monde n'accepterait pas –, ils exercent un métier parfois dangereux. Ceci étant dit, les statistiques sur les salaires de cheminots sont publiques, le salaire mensuel brut est en moyenne de 13 500 francs. L'âge de la retraite n'est lui non plus nullement caché. C'est 55 ans pour la plupart des cheminots et 50 ans pour les conducteurs de train.

Quant aux fils de cheminots, nous ne pouvons faire aucune distinction. Le principe d'égalité dans le service public impose que tout le monde ait le droit d'entrer à la SNCF. Je n'ai donc pas de statistiques sur le nombre de fils de cheminots qui entrent à la SNCF.

La SNCF est, comme vous le rappelez, soumise à une action en justice de personnes, qui, des Etats-Unis, demandent des dommages et intérêts pour le transport de Juifs vers les camps de concentration. De fait, dans une des salles d'Auschwitz est exposée une photo sur laquelle apparaît un wagon de la SNCF. Mon prédécesseur, Jacques Fournier, a demandé à M. Christian Bachelier, universitaire qui travaille à l'Institut d'histoire du temps présent, d'établir un rapport sur la SNCF pendant la seconde guerre mondiale (rapport consultable à l'adresse <http://www.ahicf.com/rapport/av-propos.htm>). J'ai personnellement organisé un colloque sur ce thème. Mon intention était que l'on ne focalise pas sur un seul sujet, mais que l'on évoque également la Résistance, dans laquelle les cheminots ont joué un rôle éminent, ainsi que les dommages qu'a subis la SNCF. Cela n'occulte bien entendu pas le fait que la SNCF ait compté quelques collaborateurs dans ses rangs. C'était, hélas, statistiquement inévitable dans une entreprise qui comptait alors 500 000 personnes. Quoi qu'il en soit, il ressort des travaux et études effectués qu'à mesure que la guerre avançait, le dispositif policier allemand s'est resserré sur la SNCF et que les convois ont été complètement militarisés à partir de 1942-1943, avec la présence de *Feldgendarmes* jusque dans la cabine de conduite. Pour ce qui est de la procédure judiciaire engagée contre la SNCF, en première instance, la partie plaignante a été déboutée par un tribunal américain pour des raisons de forme ; nous avons en effet fait connaître que la SNCF était un démembrement de l'Etat français et qu'elle ne pouvait, à ce titre, pour des raisons de souveraineté, être traduite devant un tribunal américain. Nous savons qu'actuellement un appel a été interjeté. Nous attendons sereinement la suite de la procédure et nous nous défendrons. Je ne serai pas celui qui ira faire un acte de repentance. La SNCF n'a pas à avoir honte de son attitude durant la seconde guerre mondiale et ce serait offenser gravement le corps des cheminots que de prétendre le contraire.

A Pierre Tabatoni : Il est vrai que le principal obstacle du commerce électronique est la logistique. Il arrive en effet toujours un moment où il faut livrer les paquets. Les entreprises traditionnelles de vente par correspondance, qui ont mis des décennies à mettre au point un système efficace, savent combien ce problème d'organisation est complexe. Or, avec le commerce électronique, tout se passe au niveau mondial, avec des entreprises qui n'ont pas de

structures et qui pensent que la sous-traitance permet de résoudre tous les problèmes, ce qui n'est évidemment pas le cas.

Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas favorisé le fret ? La première raison est que lorsque l'on fait circuler des trains de voyageurs et des trains de fret, la priorité va aux premiers. Actuellement, nous développons la régionalisation qui conduit les régions à organiser les chemins de fer à leur niveau. Cela se traduit, à la satisfaction de tous, par le développement du T.E.R. (Transport Express Régional). Mais le T.E.R. sature les étoiles ferroviaires des grandes villes, où se concentre l'essentiel du trafic, ce qui pénalise le transport du fret. La deuxième raison est que la SNCF perd de l'argent avec le fret. Dans la mesure où elle se sent écrasée en termes de prix par la concurrence routière, elle est peu encline à faire des efforts non rentables. Si j'adoptais un point de vue de rentabilité immédiate, je n'hésiterais pas une seconde entre l'achat d'une rame de TGV et celui de locomotives de fret. Pourtant, nous achetons actuellement des locomotives de fret parce que nous pensons qu'il faut envisager le transport de fret sur le long terme, et il est évident que sans le fret ferroviaire, le problème ne pourra pas être résolu en France.

A Pierre Bauchet : Je n'ai aucune aversion pour les autres modes de transport et je pense que les transports fluviaux et le cabotage ont tout à fait leur place. Le cabotage, qui permet d'apporter les containers dans les ports, est voué à se développer – et le transport ferroviaire de ces mêmes containers vers l'intérieur des terres également. Nous envisageons actuellement de construire ce que nous appelons des « ports secs » ; il s'agit de lieux de rassemblement des containers, situés à l'intérieur des terres, et qui sont reliés à des ports par des navettes de fret.

Pour ce qui est du transport aérien, la lutte a cessé. La SNCF a passé des accords avec toutes les compagnies aériennes. Nous sommes favorables à une bonne complémentarité de tous les moyens de transport. Cela vaut également pour l'automobile. Il nous faut des aires de stationnement importantes à proximité des gares.

A Emmanuel Le Roy Ladurie : Je crois que la privatisation des chemins de fer britanniques est une opération ratée. Cela ne tient pas à la gestion par une entreprise privée. Au Japon, le transport de voyageurs, très efficace, est géré par des entreprises privées et aux Etats-Unis, il en va de même avec le transport de fret. Néanmoins, je suis favorable à ce que la SNCF reste une entreprise publique car, si les citoyens souhaitent que la SNCF reste une entreprise publique, c'est qu'ils attendent d'elle autre chose que ce qu'ils obtiendraient d'une entreprise privée. En Angleterre la privatisation a été ratée pour deux raisons. La première est qu'elle a été accompagnée d'un éclatement complet du réseau en 25 franchises principales et 70 opérateurs différents, dont aucun n'a évidemment la taille critique pour gérer ce système. La deuxième raison tient à ce que la séparation entre l'infrastructure et le transport a été considérée comme totale et définitive. Il en est résulté que les relations entre les gestionnaires des infrastructures et ceux des transports sont devenues purement commerciales, et non techniques. En outre Railtrack, qui gère les infrastructures, a renvoyé une grande partie de son personnel, techniquement compétent, pour confier le travail à des sous-traitants, et ce à 80 %. Le bilan est : éparpillement des centres de responsabilité, dispersion des compétences, fuite des ingénieurs, ce qui, ajouté à un sous-investissement chronique depuis près de 30 ans, a rendu le système quasiment ingérable.

Pour le TGV, les Anglais sont en train de construire une ligne nouvelle entre le tunnel et la Tamise si bien qu'à la fin 2003, Eurostar roulera à la vitesse normale des TGV jusqu'à 20 km de Waterloo Station.

Sangatte est un problème qui relève du ministère de l'Intérieur. La SNCF est assaillie chaque nuit par des centaines d'Afghans, Irakiens ou Kurdes qui souhaitent passer en Angleterre. Nous ne parvenons à faire partir que 4 ou 5 trains par heure au lieu de 20 à 25 et nos conducteurs se demandent s'ils vont continuer ainsi à acheminer les trains, avec tous les risques d'accidents dus au fait que des gens sautent sur les trains en marche.

A Jean-Marie Zemb : Notre lobby, constitué par la Communauté des chemins de fer européens, n'est assurément pas assez fort, surtout face à celui de la route. Ce dernier est fort parce qu'il bénéficie du soutien de toute l'industrie européenne qui s'est adaptée aux commodités et aux prix des transports routiers. Si les chemins de fer ne sont pas bien reçus, c'est parce qu'ils proposent une augmentation du coût des transports. Néanmoins, le Livre Blanc de la Commission européenne récemment publié témoigne d'un changement d'attitude vis-à-vis du rail.

A Roland Drago : Je n'étais pas là en 1982 et n'ai donc pas pu mesurer l'ampleur du changement. Personnellement, j'ai présidé deux sociétés anonymes avant de présider un établissement public industriel et commercial, et je ne vois aucune différence dans le quotidien. Il pourrait y avoir une différence si l'on ouvrait le capital de la SNCF. Mais ça n'est pas envisagé. L'établissement public industriel et commercial a tous les éléments qui permettent de travailler dans les conditions d'une entreprise normale : bilan, compte d'exploitation, dette, conseil d'administration etc. Le problème de la SNCF serait plutôt dans sa relation extrêmement ambiguë avec l'Etat. Notre intérêt collectif est que la SNCF puisse se comporter comme une véritable entreprise, mais l'Etat a quelque difficulté à l'admettre.

A Jean Baechler : L'augmentation du prix, si l'on voulait prendre en considération les coûts réels, serait sans doute de l'ordre de 20 %, mais je ne saurais m'engager sur ce chiffre, tant les variables qui entrent en ligne de compte sont nombreuses.

A Yvon Gattaz : Le ferroutage pose des problèmes techniques et économiques. Les premiers consistent à permettre aux camions qui sont sur des wagons de passer dans les tunnels. Cela ne va pas de soi car les tunnels du Sud de l'Europe, construits à la fin du XIX^e siècle, ont tous un gabarit insuffisant. Il faut donc soit creuser un nouveau tunnel, soit élargir le tunnel existant, soit abaisser les voies. C'est cette dernière solution que nous allons appliquer dans le tunnel de Modane. Grâce à de nouveaux wagons dont le plateau est à seulement 15 cm du sol, il sera possible de faire passer des camions de 4 mètres de haut, ce qui correspond à environ 80 % du parc. La deuxième difficulté inhérente au ferroutage est d'ordre économique : on paye le transport à la tonne/kilomètre. Lorsque l'on transporte non seulement la marchandise, c'est-à-dire le container, mais aussi la remorque du camion, le tracteur du camion et le conducteur, que l'on doit mettre dans un wagon et qui pendant le transport ne fait rien, on accumule les éléments de coût. Il faut donc que le ferroutage, ou autrement dit les routes roulantes, soient largement subventionnés. Les subventions doivent être à la hauteur du chiffre d'affaire, soit un euro de subvention pour un euro de chiffre d'affaire. Le ferroutage ne se justifie donc que pour des zones spécifiques, tels le tunnel sous la Manche ou les Alpes.

A Roland Drago et Marcel Boiteux : En 1997 a été opérée la séparation entre la SNCF et Réseau Ferré de France. Ce dernier est propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, mais délègue la gestion à la SNCF, qui est donc à la fois le transporteur et le délégué de l'infrastructure. Cette situation, qui ne règle pas le problème de la dette, correspond à un point d'équilibre heureux. Il n'y a pas en effet de divergence stratégique entre RFF et la SNCF. Tous deux ont d'ailleurs la même tutelle, à savoir le ministère des Transports, qui fixe la ligne directrice du développement des chemins de fer. Néanmoins, la séparation en deux crée, dans la vie quotidienne, de l'énervement et du frottement bureaucratique. Mais ce qui est primordial est que l'on a maintenu l'intégrité opérationnelle du système ferroviaire en laissant à la SNCF la maintenance de la voie, la gestion des circulations et du transport. La SNCF est totalement responsable de la sécurité, ce qui n'est pas possible dans un système éclaté. La Commission de Bruxelles conteste la solution intégrée adoptée en France, de même que celle, quasi identique adoptée en Allemagne. Néanmoins, je ne compte pas céder aux pressions de la Commission car je considère que notre système actuel offre les garanties nécessaires à la sécurité des circulations, sans porter atteinte à la libre concurrence.