

Introduction

■ LA SNCF, UN SCANDALE FRANÇAIS ?

À ce stade, il faut bien s'entendre sur les mots. Le train, en tant que moyen de transport, est utile à la nation. Il a été un formidable outil d'aménagement de l'espace. Non, ce qui est un scandale français, c'est la gestion de la SNCF et, pire encore, l'enfumage méthodique et systématique des citoyens consommateurs que nous sommes. Avec la SNCF, nous n'avons qu'un seul droit : payer et nous taire. Je pense aux Français dont les régions ne sont pas irriguées par des lignes à grande vitesse, aux « usagers » qui restent des heures sur des quais de gare car rien ne saurait mettre en cause le droit de grève constitutionnel des « salariés du service public », je pense aussi aux Franciliens qui, jour après jour, cumulent les retards et les conditions de transport indignes dans des trains vieillots.

À côté de cette image des chemins de fer, il y a l'image de l'opérateur ultramoderne, l'image du TGV français et du record du monde de vitesse. Le train à

grande vitesse est incontestablement une grande réussite commerciale et technologique. Il est confortable et performant. Partout où il s'est imposé, comme entre Bruxelles et Paris, Marseille et Paris, Strasbourg et Paris, Londres et Paris, il est devenu le leader du marché, reléguant le transport aérien à un rôle secondaire. Mais est-il pour autant un monopole vertueux ? Un monopole qui fait baisser les prix ? La réponse est malheureusement non. Et sans ambiguïté. Là où le TGV a chassé l'avion du marché, les prix sont élevés, voire très élevés. La SNCF se comporte ici comme une entreprise privée en situation de quasi-monopole. Est-elle dans son rôle ? Nous allons voir que le vrai scandale est dans les comptes de l'entreprise. Non seulement la SNCF fait augmenter les prix des billets pour renforcer son résultat, comme si elle était vraiment une entreprise du marché, mais, de l'autre main, ès qualités d'entreprise publique, elle est très largement subventionnée par son actionnaire l'État et, par conséquent, par chacun d'entre nous qui sommes aussi potentiellement ses « clients ». Pour la SNCF, c'est donc le système « ceinture et bretelle » : entreprise privée quand il s'agit de présenter des comptes excédentaires, entreprise publique quand il s'agit de recevoir des abondements publics.

■ LES VACHES SACRÉES

Le débat autour du statut des personnels de la SNCF est pavé de mauvaises intentions. Les usagers peuvent légitimement avoir le sentiment que le plus important dans le service public, c'est d'abord le statut des personnels. Le service au public arrive ensuite. Le débat sur l'évolution des avantages des cheminots doit être examiné froidement. Le contrat que beaucoup d'entre eux ont accepté repose sur un compromis : un salaire moyen contre une garantie d'emploi dans l'entreprise. Soit ! Mais, pour rester pertinents, tous les compromis ont besoin d'évoluer dans le respect de la parole donnée. Le monde a changé, les conditions de travail aussi. On peut admettre le stress, l'éloignement de la famille, mais on doit en revanche combattre l'immobilisme et la mauvaise foi. Je me rappelle d'un débat à la radio avec un syndicaliste de la SNCF au moment du conflit des retraites : « *Savez-vous, Monsieur, m'avait-il asséné comme un argument définitif, que l'espérance de vie moyenne d'un cheminot est de 52 ans ?* » Ce salarié avait raison, mais il parlait de l'espérance de vie d'un machiniste sur locomotive à vapeur en... 1947 ! Les consommateurs doivent savoir que le système de retraite des agents de la SNCF est désormais en dehors du budget de l'entreprise. Et pour cause : le système compte un actif pour deux inactifs ! Comment l'équilibrer sans faire appel à l'argent public et, une fois encore, aux contribuables ?

■ AU MOINS, DIRE LA VÉRITÉ !

Le travail que je vous propose sur les comptes de la SNCF a été conduit à charge et à décharge, c'est-à-dire dans un esprit qui exclut tout compromis avec le mensonge. Pour que les choses soient claires, je me place du point de vue du consommateur, qu'on l'appelle client ou usager, et non du point de vue de l'entreprise. Dans une économie ouverte, c'est le marché qui vote, et le devoir des entreprises, c'est d'écouter la voix des consommateurs. Le premier devoir d'une entreprise en situation de monopole, comme c'est encore le cas de la SNCF, c'est de dire la vérité sur les comptes. Or, il apparaît très clairement que la vérité est cachée, maquillée ou tronquée. Le nouveau président de la SNCF a voulu commencer son mandat sur un coup d'éclat : publier des comptes au vert et verser des dividendes à l'actionnaire de référence. Cette opération relève du tour de passe-passe. Les comptes ne sont ni sincères ni réalistes. J'entends démontrer dans le premier chapitre de ce livre que l'opération de bonneteau qui a consisté, en 1997 et après, à isoler les dettes de la SNCF dans une structure de cantonnement est proprement scandaleuse. Depuis la réforme portée par Jean-Claude Gayssot, ancien ministre des Transports, RFF (Réseau ferré de France) porte le lourd fardeau des chemins de fer français. Pire, le schéma général de collaboration entre les deux entreprises a été conçu pour rendre la « mariée plus belle », sans aucun souci de transparence économique et financière.