



## ***CLUB CONVAINCRE DU RHONE***

**Forum du 28 mai 2018**

### **La SNCF : des trains, des finances, des hommes**

#### **Jacques Gagneur**

Ancien directeur d'études d'une filiale études de la SNCF

#### ***Introduction de Jacques Gagneur***

*Les français ont une attitude contradictoire vis-à-vis de la SNCF* : ils ont vis-à-vis d'elle un attachement affectif très fort depuis très longtemps, notamment parce que ça a été historiquement un outil essentiel d'aménagement et de désenclavement des territoires ; mais en même temps ils se livrent volontiers à du SNCF bashing notamment en traitant les cheminots de privilégiés.

*Il faut considérer la SNCF comme un outil industriel* : le transport de masse requiert des flux très conséquents de toute nature, en capital, mais aussi en services donc en hommes. Elle requiert également des ingénieries très diverses et très complexes comprenant beaucoup de nouvelles technologies. Ces ingénieries constituent un produit d'exportation très prisé.

*La SNCF comprend aujourd'hui 3 établissements sous forme d'EPIC*. Un établissement de tête, la SNCF, compétent en matière de stratégie et de gestion de crise, et deux filiale, SNCF réseau qui gère les infrastructures et SNCF mobilités qui gère le trafic. Un service spécifique gère aujourd'hui les gares et connexions. *Mais il ne faut pas oublier SNCF participations* qui gère 800 sociétés extrêmement diverses dans lesquelles la participation de la SNCF est variable, où le statut ne s'applique pas mais qui génèrent une activité considérable.

*La SNCF, c'est aujourd'hui 31,5 milliards de CA, 6,8 milliards d'investissement, 130 000 salariés sous statut et 15 000 contractuels en 2015*. On assiste depuis 2005 à un dégonflement significatif du personnel sous statut en partie compensé par l'embauche de contractuels. Elle fait rouler 15 000 trains par jours.

*D'où vient le statut de la SNCF ?* Dès le début du développement des chemins de fer, dans les années 1840-1870, des garanties substantiels ont été consenties pour pouvoir fidéliser un personnel très qualifié, garantie de l'emploi, garantie de couverture des risques professionnels, garantie vieillesse. Formalisé d'abord en 1920, remplacé par une convention collective à la naissance de la SNCF en 1937, ce n'est qu'en 1950 qu'un nouveau statut fut élaboré, qui court jusqu'à nos jours.

La SNCF doit faire face aujourd'hui à un besoin de plus de souplesse et de polyvalence. Elle connaît de gros problèmes d'organisation et de productivité. Mais la solution à ces problèmes ne passe pas forcément ni principalement par la réforme du statut. Voir les livres de Georges RIBEILL « Les cheminots et « La France en train ».

*La dette de la SNCF* s'élevait au 31 12 2017 au total à 54,5 milliards d'euro, dont 46,6 pour SNCF réseau. Rappelons que la dette publique s'élève au total à 2200 milliards d'euros, dont 1710 pour la seule dette de l'Etat. SNCF réseau a à elle seule 11,9 milliards de capitaux négatifs. Un PDG a dit au moment du développement du réseau TGV « si j'étais seul maître à bord, je me contenterais de doubler la ligne TGV Paris-Lyon ».

...Et Jacques Gagneur de dire « si j'avais été à la place d'Emmanuel Macron, voici quelles auraient été mes propositions » :

- J'aurais parlé pendant la campagne présidentielle de ce problème majeur et urgent à résoudre.
- J'aurais commencé par élaborer et faire voter la loi sur la mobilité avant de lancer la réforme de la SNCF. Dans le débat sur la loi sur la mobilité et les assises à l'automne on n'a pas parlé de la réforme de la SNCF. Quelles sont les objectifs, qu'est-ce qu'on veut faire globalement en terme de mobilité et donc du train ?
- J'aurais commandité un audit sur la dette. Quels sont les enjeux ? Qui sont les prêteurs et donc quels sont les risques afférents ?
- Parallèlement j'aurais boosté l'élaboration de la convention collective de la branche transports ferroviaires.

### **Débat**

- Que doit-on penser de l'incessibilité du capital de l'Etat avec le passage du statut d'EPIC à celui de société anonyme ?
- Est-ce que la privatisation permettrait une augmentation de la performance ?
- On n'entend personne parler de l'organisation du travail au niveau local alors que c'est là que peuvent se situer des gisements de productivité. Un des maux de la SNCF est sa centralisation.
- Le système tarifaire de la SNCF est-il un problème en terme de fréquentation ? Il est copié sur celui de l'aviation sauf pour les lignes locales où les tarifs sont fixes.

**Soutenez le Club Convaincre en envoyant un chèque d'adhésion de 30 € à l'adresse du Club  
Maison des associations 27 rue Denfert Rochereau 69004 LYON (bulletin ci-joint)**

**pour tout contact : [club.convaincre@gmail.com](mailto:club.convaincre@gmail.com)**

notre site <http://www.convaincre-rhone.fr>