

# LA SNCF, UNE HISTOIRE TELLEMENT FRANÇAISE

La SNCF a reçu pour ses 80 ans **un rapport controversé, qui prépare son adaptation à la concurrence, autrement dit sa privatisation partielle.** Au-delà de l'inquiétude des cheminots, c'est une institution nationale qui se remet en question. **PAR PIERRE FEYDEL**

**L'**histoire ne se répète pas, elle bégaie, assurait Marx. En ce qui concerne la SNCF, elle paraît franchement rater. En juin 1937, Léon Blum démissionne de la présidence du Conseil et le radical-socialiste Camille Chautemps le remplace. Le Front populaire bat de l'aile... surtout de l'aile gauche. Recentré, le nouveau cabinet a pour tâche « *le redressement économique* » et « *l'équilibre du budget* ». Air connu. Or, le système ferroviaire est endetté jusqu'au cou : 30 milliards de francs (un peu plus de 16 milliards d'euros). Déjà ! Et cette dette pèse sur les finances publiques.

En France, six compagnies exploitent les chemins de fer : cinq privées, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), la Compagnie d'Orléans, la Compagnie du Midi, la Compagnie du Nord, la Compagnie de l'Est et une publique, la Compagnie de l'Ouest, nationalisée dès 1908 en raison de ses difficultés financières. Le transport ferroviaire a connu un formidable essor sous le second Empire. L'impératrice Eugénie adore le train. Le duc de Morny, demi-frère de l'empereur, homme d'influence s'il en fut, ministre, affairiste, est de toutes les bonnes affaires, les chemins de fer compris. C'est lui qui a inspiré la répartition du réseau en six sociétés exploitantes. Les banquiers, Pereire, Rothschild, Hottinguer, Mallet, Davillier... investissent. Et l'État offre la concession, impose les parcours, surveille la construction des gares et de divers établissements. Depuis 1823 et la concession de la ligne Saint-Etienne - Andrézieux par le roi Louis XVIII à MM. Beaunier et Gallois pour le transport

de la houille, le rail n'a cessé d'étendre son emprise dans la campagne française. Avec ses heures de gloire, l'inauguration de Paris-Deauville en 1860 par Morny, ou ses drames, comme l'accident de Meudon qui fait 55 morts en 1842. Rien ne l'arrête. En 1840, on compte 548 km de voies et déjà 6 millions de voyageurs ; en 1900, 36 800 km et 430 millions de voyageurs. En 1930, 8 000 gares animent nos villes et nos bourgades. Les ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées, donc les polytechniciens, règnent sur cet empire d'acier et de charbon qui symbolise à lui seul la révolution industrielle française.

## Elite industrielle et financière

Cependant, les rapports entre l'État et les compagnies sont extraordinairement complexes. Fin 1883, la loi approuvant les conventions entre la puissance publique et les sociétés concessionnaires n'a rien arrangé. L'État finance la construction des nouvelles lignes. Les compagnies émettent des obligations dont l'État rembourse les intérêts. Les coûts de construction augmentent. Peu à peu, les compagnies perdent la maîtrise des tarifs. Les syndicats se développent et des conflits sociaux éclatent. Les compagnies, campagnes de la gauche aidant, apparaissent de plus en plus comme le symbole des « oligarchies financières ». La composition des conseils d'administration, où les fils succèdent aux pères, l'atteste.

En 1907, celui du PLM compte 10 banquiers sur 25 membres, dont deux régionaux, Aynard le Lyonnais et Féraud le Marseillais, une demi-douzaine d'industriels, dont Laugel, vice-président des Mines de la Loire, le baron de Nervo, président du Comité des forges, Darcy, président du Comité central des houillères, Hély d'Oisel, >

### LE TRANSPORT FERROVIAIRE

a connu un formidable essor sous le Second Empire. Mais les rapports entre l'État et les compagnies sont très complexes, et les conflits sociaux, nombreux. Ci-contre, le spectaculaire accident du 22 octobre 1895 en gare Montparnasse.

RE  
SE



ZILIGER ZEHNTZ

freuden / roger-wilket

> administrateur de Saint-Gobain qui siège aussi au conseil de la Compagnie de l'Ouest. Une élite industrielle et financière qui soutient activement les partis de droite.

L'idée de la nationalisation n'est d'ailleurs pas une nouveauté. Déjà en 1848, le ministre Duclerc défendit en vain le rachat de « toutes les actions de chemin de fer ». En 1911, Jaurès estime que « les travailleurs de la voie ferrée ont vu juste lorsqu'ils ont demandé que l'ensemble des réseaux fût nationalisé », car « il y a un intérêt vital à ce que les services publics démocratiquement gérés se substituent aux monopoles capitalistes ». Après la grève des cheminots de 1920, Léon Blum propose une loi prônant la « nationalisation industrialisée » du réseau.

Le 31 août 1937, sans négociation avec les syndicats, ni débat parlementaire, le cabinet Chautemps entérine une convention conclue à la va-vite avec les patrons des compagnies qu'un décret-loi confirme et qui unifie l'activité de transport ferroviaire sous la tutelle de l'Etat. La Société nationale des chemins de fer (SNCF) assure l'exploitation et de la construction des réseaux. Elle est soumise au droit commercial. L'Etat détient 51 % du capital. Le statut de cette société d'économie mixte est copié sur celui d'Air France, créé en 1933. Les compagnies privées reçoivent 685 millions de francs pour leur apport (370 millions d'euros). Le décret-loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1938. Le nouvel ensemble emploie 515 000 cheminots et dispose de 42 700 km de voies ferrées.

### Combattre à un prix

Aussitôt la direction se lance dans un vaste programme de réformes : hausse des tarifs, suppression de 10 000 km de petites lignes, limitation des travaux d'entretien et reprise de certains par des entreprises privées, réduction des parcours de trains de voyageurs et des effectifs... Ce qui n'empêche pas d'investir. L'électrification des lignes s'accélère. Les vieilles voitures en bois sont peu à peu remplacées. Des efforts rendus caducs par la déclaration de guerre de 1939. La ruée des troupes allemandes à travers la France au printemps 1940 la désorganise. Les destructions de voies, d'ouvrages d'art, de bâtiments, de matériels roulants, sont importantes mais limités

POURQUOI  
ON EN  
PARLE ?

### UNE RÉFORME QUI PEUT FAIRE DÉRAILLER LE GOUVERNEMENT

La réforme de la SNCF, telle qu'elle paraît se dessiner à travers le rapport Spinetta, n'est pas simplement une affaire à haut risque parce que les syndicats dans leur ensemble s'y opposent, que la gauche n'en veut pas et que la droite la trouve insuffisante. Tout le monde joue gros. Le gouvernement, parce que, s'il bute sur cette réforme-là, sa volonté de transformation sera sérieusement mise à mal. Les syndicats, parce que, si la réforme passe sans qu'ils arrivent à mobiliser, ils seront pour longtemps hors jeu. Certes, l'opinion publique est exaspérée par les tarifs excessifs, les retards, les effroyables pagailles des gares parisiennes dues à des pannes inopinées. Pour autant, elle n'est sûrement pas prête à accepter un bradage du service public ferroviaire.

## LA SNCF A LONGTEMPS SYMBOLISÉ UNE CERTAINE IDÉE DE CETTE FRANCE STRUCTURÉE PAR DES SERVICES PUBLICS EN SITUATION DE MONOPOLE.

au nord et à l'est du pays. Dès la fin de l'année 1940, la société nationale panse ses plaies. L'occupant va avoir sérieusement besoin d'elle.

La convention d'armistice fixe les conditions de la collaboration de l'entreprise. La direction garde son autorité, mais les Allemands sont très présents. Ils « empruntent » 1 000 locomotives et 35 000 voitures. Le réseau d'Alsace-Lorraine est rattaché à la Reichsbahn. En zone occupée, la direction des transports de la Wehrmacht s'assure que les convois militaires sont bien prioritaires, comme l'exige la convention. En 1942, l'invasion de la zone libre étend la mainmise de l'occupant à tout le réseau. La SNCF est rémunérée par l'armée allemande pour les services qu'elle lui rend. Quelques milliers de soldats et de techniciens allemands se répartissent dans les dépôts, mais l'essentiel des tâches reste dans des mains françaises. L'Allemagne économise ainsi ses propres cheminots, très occupés à l'est, à partir du 22 juin 1941, date du déclenchement de l'offensive contre la Russie... Entre la SNCF, les autorités allemandes et Vichy s'est établie une sorte de modus vivendi que la personnalité des dirigeants du transporteur français favorise. Brillantissimes X-Mines, ils se veulent avant tout des « techniciens » qui souhaitent que les trains roulent et que l'unité de l'entreprise ne soit pas entamée, sans trop s'embarrasser d'autres considérations. Ainsi, ils obtiennent le maintien du statut des cheminots qui date de 1920 et protègent les syndicats. Et les trains roulent conduits par des cheminots français. Même lorsqu'ils emmènent des familles juives entassées dans des wagons à bestiaux de Drancy, Pithiviers, Beaune-la-Rolande vers les camps.

Bien sûr, les cheminots ont résisté activement. Il y a d'abord, comme partout en France, des actes isolés : aide à des filières d'évasion, passage de courrier, sable versé dans l'huile de graissage des locomotives, inversion de l'étiquetage des wagons. Une dizaine de mouvements se créent. En 1943, les groupes de sabotage se réunissent dans le réseau Vengeance. Ils collaborent avec les FTP et les Corps francs SNCF. Londres réunit la Résistance fer dès l'automne 1943 sous l'autorité de son délégué militaire : Jacques Chaban-Delmas. La réquisition de cheminots envoyés en Allemagne accroît les grèves et les passages dans la clandestinité. L'activité de renseignement en faveur des Alliés et les actes de sabotage se multiplient : 850 en 1942, 2 009 en 1943. Avant et après le Débarquement, l'activité est au summum. Les convois militaires tournent en rond, déraillent, sont bombardés.



SIPA

Objectifs : empêcher les renforts allemands d'arriver en Normandie (134 coupures sur la ligne Mantes-Cherbourg en août 1944) ou encore bloquer la logistique allemande dans la vallée du Rhône après le débarquement en Provence. Combattre à un prix. La SNCF compte 3 000 morts à la fin du conflit : deux tiers de fusillés ou déportés, le reste a été victime des bombardements alliés d'une extrême intensité. L'épuration passe : 700 agents sont touchés par des révocations et des condamnations à l'indignité nationale. Mais les Français préfèrent célébrer les héros et oublier les salauds.

## Une société confrontée à trop de défis ?

Le film de René Clément *la Bataille du rail* sort en 1946 sur les écrans et célèbre l'héroïsme du peuple cheminot. Il reçoit le Prix du jury à Cannes. Résistance fer est citée à l'ordre de la nation par le général de Gaulle. La polémique sur le rôle de la SNCF dans la déportation de 75 000 juifs enflera beaucoup plus tard. Il faudra attendre 2010 pour que la société nationale présente des regrets publics et 2014 pour qu'elle verse 60 millions de dollars d'indemnités aux survivants en Amérique ou en Israël.

En attendant, les résistants au pouvoir à la SNCF doivent reconstruire. Soixante et une mille tonnes de bombes alliées sont tombées sur ses voies, ses trains, ses gares. Le réseau est dévasté, le matériel roulant, décimé. Les cheminots se retroussent les manches, emmenés par personnages auxquels la Résistance a donné une forte légitimité. Par exemple, Louis Armand, chef de Résistance fer, compagnon de la Libération. Il est arrêté par la Gestapo. La libération de la capitale le sort de prison. Cet X-Mines est vite nommé directeur du service central du matériel. Il préside la société de 1955 à 1958. Ce grand ingénieur est à l'origine du choix de la traction électrique alimentée en courant alternatif. Une révolu-

**CÉLÉBRATION DE L'HÉROÏSME** du peuple cheminot dans *la Bataille du rail*, de René Clément en 1946. Le film reçoit le Prix du jury à Cannes. La polémique sur le rôle de la SNCF dans la déportation de 75 000 juifs enflera plus tard. Il faudra attendre 2010 pour que la société nationale présente des regrets publics.

tion technologique. La SNCF accompagnera les Trente Glorieuses de toute la puissance de ces motrices. Dès 1947, elle met en vigueur cinq plans de reconstruction et de modernisation. La ligne Paris-Lyon est électrifiée ainsi que celles du Nord-Est pour développer le trafic de charbon, de minerai de fer et de produits sidérurgiques. En 1955, les lignes à grande vitesse sont créées. Deux locomotives, la CC 7107 et la BB 9004 battent les 28 et 29 mars, sur la ligne droite des Landes, le record de vitesse mondiale à 331 km/h. L'offre de transport ferroviaire ne va pas cesser de se diversifier. En 1980, trains de banlieue, autorails, omnibus, trains rapides, tout existe. Et le TGV montre le bout de son museau. En 1981, François Mitterrand inaugure la ligne Paris-Lyon à grande vitesse, en compagnie du ministre communiste des Transports, Charles Fiterman. C'est à peu près à cette époque que l'endettement de la SNCF se met à croître de façon vertigineuse.

L'entreprise est-elle confrontée à trop de défis ? Passer d'une culture exclusivement technique ou presque à une culture commerciale : affronter la concurrence de la route et de l'avion ; transporter banlieusards et hommes d'affaires internationaux ?

La société nationale a, en tout cas, longtemps symbolisé une certaine idée de cette France structurée par des services publics en situation de monopole. L'exception française dans toute sa splendeur. Jusqu'à son réseau en étoile dont on ne sait pas s'il résulte du centralisme français ou s'il a participé à sa consolidation. Et le train scandant notre histoire. Celle de nos progrès, comme les trains de congés payés emportant des foules rieuses vers la mer à l'été 1936. Ou celle de nos asservissements, comme la poignée de main sur le quai de la gare de Montoire entre le chancelier Hitler et le maréchal Pétain un triste jour d'octobre 1940. La mémoire de la SNCF est de celles qui font la profondeur de notre nation. ■ P.F.