Revue d'histoire des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

36-37 | 2007
Images de cheminots

À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents

About some common representations of French railway and railwaymen

Ariane Verderosa

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/rhcf/157
DOI : 10.4000/rhcf.157

Éditeur
Rails & histoire

Édition imprimée
Date de publication : 1 décembre 2007
Pagination : 304-307
ISSN : 0996-9403

Référence électronique
Ariane Verderosa, « À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 36-37 | 2007, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : http://journals.openedition.org/rhcf/157 ; DOI : https://doi.org/10.4000/rhcf.157

Tous droits réservés

À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents

Ariane Verderosa
ancienne journaliste à l'Agence France-presse
auteur de *Trains de vies, enquête sur la SNCF d'aujourd'hui*,
Paris, éditions Autrement, 2004

Ayant eu l'occasion d'étudier de près la SNCF, dans mon métier de journaliste d'information sociale mais également lors d'une mission interne à l'entreprise de presque deux ans, entre 2002 et 2004, je suis particulièrement frappée par quelques représentations très répandues au sujet de la SNCF, qui me semblent aussi intéressantes que contestables.

La première est l'idée consistant à penser que la SNCF est immobile. En lien avec celle-ci, la perception qu'ont beaucoup de nos concitoyens qu'ils s'agit d'une forteresse autiste, imprenable, qui n'avance qu'avec parcimonie et quoi qu'il en soit toujours selon ses propres lois, ses propres caprices, sans avoir à se préoccuper de son environnement, sans prendre en compte l'extérieur.

À côté de ces représentations, deux autres perceptions sont très présentes qui, celles-ci, opposent ceux qui ne voient dans la SNCF qu'archaïsme... et ceux qui n'y voient que modernité. Pour faire court, ceux qui n'y perçoivent que les « petits gris » d'Île-de-France et ceux qui n'en retiennent que les TGV de la dernière génération.

Or, à y regarder de plus près, c'est l'une des caractéristiques de la SNCF que de mêler archaïsme et modernité. D'abord en les faisant cohabiter : le poids des investissements est tel que pour le matériel roulant, comme pour le réseau et son système d'exploitation, beaucoup de générations successives coexistent au quotidien. Mais, surtout, en les faisant collaborer. J'aime là-dessus prendre le ballast comme une allégorie. On peut construire des prototypes roulant à 1 000 km/h, mais si l'on ne sait plus choisir les simples cailloux pour tenir la voie, le prototype merveilleux déraillera. Et ce ballast lui-même ne progresse que par les modélisations de mathématiciens/physiciens extrêmement savants, créateurs de courbes si complexes que presque personne au monde ne sait les décrypter... et par l'observation qu'en font chaque jour les ouvriers de la voie, détectant à l'œil, à l'oreille et au pied la traverse qui bat de l'aile, le tire-fond à resserrer, le gauche à corriger ou le dévers à redresser.

Pour revenir sur la question de l'immobilisme, je pense qu'on peut aussi bien plaider que la SNCF est immobile que prétendre qu'elle change tout le temps. Les deux sont vrais. En réalité, elle est sans cesse en train de chercher des réponses et des solutions à des questions posées depuis le premier tour de roue du premier train hippomobile. Ces questions sont pour l'essentiel au nombre de quatre : celle de la sécurité des circulations qui restera éternellement au cœur du sujet ferroviaire ; celle de l'équilibre économique d'un système qui engage des investissement hors du commun ; celle du rôle de l'État, auteur des politiques publiques structurantes et garant des sommes colossales investies ; enfin celle du statut des agents du rail, toujours un peu à part en raison, notamment, de la technicité singulière et des sujétions que leurs métiers supposent et de leur caractère stratégique.

À ces questions, on apporte des réponses changeantes. On est dans des réponses de demain à des questions d'hier... sauf quand on fait l'inverse et que la réponse d'hier s'avère adaptée à une question d'après-demain. Ainsi, tous les changements peuvent apparaître comme des immobilismes puisqu'ils répondent toujours aux mêmes questions immuables. En fait, les changements se font selon le principe de rotation de la roue : elle tourne toujours sur elle-même, elle fait toujours le même tour, mais jamais au même endroit, chaque fois un peu plus loin...

Donc, la SNCF ne cesse d'évoluer. Et elle le fait de mille manières, dont aucune n'est, contrairement à ce que l'on s'imagine souvent, celle d'une entité complètement autonome, qui déciderait de son propre sort sans prendre en compte son environnement.

Pour en prendre un premier exemple, la question de l'exigence économique, qui est tout sauf nouvelle – elle se posait déjà, et combien violemment, du temps des compagnies privées – se fait, depuis quelques années, particulièrement pesante. Elle est au cœur des préoccupations d'une direction qui n'a clairement pas le choix : aujourd'hui, publique ou pas, une entreprise doit obtenir des comptes « présentables ». La viabilité économique vaut légitimité politique. Là où la situation de la SNCF est particulière, c'est qu'elle doit présenter ses comptes à la nation toute entière, et donc à un public aux préoccupations très variées et contradictoires. On nous a convaincus qu'il était intolérable qu'un service public se complaise à être un puits sans fond. Donc, c'est entendu, la SNCF n'a plus le droit d'accumuler des déficits. Mais lorsqu'elle annonce des bénéfices, on se demande *in petto* où elle a chipé l'argent : elle aurait pu payer davantage ses cheminots, ou en mettre davantage au service des voyageurs, ou utiliser moins de contributions

publiques, ou baisser ses tarifs... Bref, elle a forcément barboté quelque chose quelque part. Au final, dans nos représentations collectives, elle ne pourrait donc faire ni déficit, ni bénéfice ! On voit bien que, sur ce genre de sujets, elle est loin d'être libre de ses mouvements et au contraire soumise à des exigences très fortes de son environnement.

De même pour la création de RFF. Ce sujet, celui du lien entre le rail et la roue, entre l'infrastructure et le transporteur, avait été évidemment abordé, réfléchi de mille façons au fil des années, mais les décisions structurantes ont procédé finalement du contexte et d'événements bien particuliers, à savoir la grève de 1995. Ce conflit visait à rejeter le contrat de plan que l'État proposait à l'époque, qui gravait dans le marbre un déclin du rail largement entamé, avec le projet de supprimer des milliers de kilomètres de lignes et des dizaines de milliers d'emplois. Le gouvernement Juppé y a involontairement « donné la pousse » en prétendant réformer au même moment les régimes spéciaux de retraite, fournissant ainsi le carburant nécessaire à une mobilisation de masse. Au final, il a bien fallu traiter la question de la dette de la SNCF, sujet très ancien mais qui n'était pas réellement inscrit au programme cette année-là. Et il a fallu le faire en fonction des préoccupations de l'époque et de ses contraintes propres, parmi lesquelles les critères de Maastricht qui limitent l'endettement public et poussent donc à conserver la dette non pas sur le dos de la SNCF mais au cœur du système ferroviaire, à défaut de pouvoir la requalifier en dette publique. C'est donc bien le contexte qui finit par entraîner un bouleversement institutionnel majeur, qui n'était absolument pas celui imaginé au départ.

Un autre exemple est celui du fameux virage client de 1996, qui n'est pas le premier que connaisse le chemin de fer, mais qui marque cette fois une forte évolution des perceptions que les cheminots ont d'eux-mêmes, comme des perceptions que le public peut avoir des cheminots. Ce virage est également un enfant de la grève de 1995 – il a bien fallu que la SNCF se réconcilie avec son public, mais aussi qu'elle se mette à gagner de l'argent puisqu'on l'avait déchargée de la dette d'infrastructure – et consiste à découvrir que la bonne idée est qu'il y ait beaucoup de gens dans les trains, et qu'ils soient contents d'y être. Or il y a un fameux quiproquo depuis longtemps entre les cheminots et les voyageurs, les premiers ayant toujours eu le sentiment de travailler dans une industrie, les seconds ayant toujours réclamé qu'on leur rende service. Les voyageurs ne voient que ce que l'on peut voir quand on est dans un train, quand les cheminots ont l'impression chaque jour d'accomplir un exploit en faisant rouler 14 000 trains en toute sécurité et globalement à l'heure. Or le virage client accentue encore ce fossé, au

moins dans un premier temps, dans la mesure où la SNCF bascule de façon très volontariste dans la notion de service – par exemple avec sa nouvelle signature, « donner au train des idées d'avance », qui fait symboliquement entrer sa production, sa raison d'être, dans le domaine de l'immatériel –, accentuant l'incompréhension entre les cheminots et le public. Hier encore, être cheminot scellait l'appartenance à l'excellence ouvrière, digne de respect. Aujourd'hui, je ne connais pas beaucoup de jeunes embauchés qui revendiquent sans gêne à l'extérieur leur appartenance à la SNCF qui, pour une part importante du public, signifie « privilégié », « fainéant », en tout cas peu enclin au dévouement à un service de qualité conforme à la promesse que l'entreprise semble porter.

Finalement, ces réflexions m'amènent à forger ma représentation personnelle de la SNCF : pour moi, elle est chaque jour le fruit d'un rapport de forces mouvant, d'un consensus fugace, de l'interaction de paramètres nombreux où les citoyens, contribuables, voyageurs, automobilistes, parents, rêveurs ou râleurs que nous sommes agglomèrent leurs actions, leurs représentations, leurs désirs, leurs besoins contradictoires. Et quoiqu'on continue souvent de la considérer comme un objet fermé, sourd au monde, n'avançant que selon ses indéchiffrables caprices, on ne se rend pas compte à quel point chacun de nous est co-auteur, co-inventeur chaque jour de ce qu'est la SNCF.