

A peine née, la SNCF affronte les drames collectifs de la guerre et les immenses défis de la reconstruction. Mais ses réussites technologiques et humaines lui rendent vite son niveau d'excellence.

Sur les chemins de fer et de feu

La SNCF de 1938 est une société anonyme d'économie mixte. L'État possède 51 % du capital, le reste appartenant aux actionnaires des sociétés financières issues des cinq anciennes compagnies. L'objet de la société est l'exploitation du réseau, qui est propriété de l'État et dont la SNCF est concessionnaire, ainsi que la construction éventuelle de nouvelles lignes.

Mais en septembre 1939 éclate la seconde guerre mondiale. La toute jeune SNCF est réquisitionnée. Un quart des cheminots part au front, tandis que 40 000 retraités sont rappelés.

Mai 1940 : l'article 13 de la Convention d'Armistice met la SNCF à la disposition du régime nazi. A partir de juillet, les cheminots sont soumis aux lois de l'occupant, tout écart est sévèrement sanctionné, parfois jusqu'à la peine de mort. Les dirigeants de l'entreprise s'attachent à préserver son autonomie économique (main d'œuvre, matériel roulant...) pour pouvoir assurer les transports nécessaires à la survie des Français (déplacements, ravitaillement) et à la bonne marche des entreprises. Mais elle doit également effectuer les transports définis comme prioritaires par la convention d'armistice.

La Résistance peut compter sur de nombreux patriotes dans les rangs des cheminots. Toutes les formes d'actions sont imaginées: cachettes dans les fourgons, prêts de brassards, d'uniformes ou de casquettes SNCF, ralentissement des convois pour permettre le saut des passagers, diffusion de la presse clandestine, renseignements sur les plans de transport allemands, désorganisation, sabotage des voies... Le bilan humain est lourd : plusieurs centaines de cheminots fusillés, plus de 1 100 morts en déportation sur 2 480 déportés, 2 361 tués en service ou hors service, par bombardements, mitraillages ou mines... La France a reconnu ces actes de bravoure en attribuant à la SNCF la croix de guerre et la légion d'honneur à titre militaire, hommage sans précédent rendu à une entreprise et à ses personnels.

La SNCF de l'immédiat après-guerre doit avant tout reconstruire le réseau pour assurer les transports indispensables au redémarrage de l'économie et à la reconstruction nationale. Elle doit, dans le même temps, affronter la concurrence croissante des autres modes de transport – voiture, avion – qui jouissent d'une liberté technique et commerciale plus grande que la sienne.



Dans ce contexte difficile, la SNCF parvient à renforcer la qualité du service offert à sa clientèle, grâce notamment à une succession de performances techniques qui la placent à l'avant-garde du progrès ferroviaire. C'est le cas, par exemple, de la mise au point de l'électrification en courant alternatif (1950), qui devient la référence mondiale ou du record du monde de vitesse sur rail à 331 km/h en 1955, arraché par deux locomotives électriques. Ce record hautement symbolique - pour la première fois, le mur des 300 km/h est tombé! - vaut à la France un prestige que son industrie ferroviaire met à profit pour développer ses exportations.

Les années 60 sont marquées par la modernisation du réseau principal. L'électrification s'étend sur tout le territoire national et, avec l'apport du diesel, permet d'éliminer la traction vapeur. Celle-ci existe encore et plombe gravement les comptes de l'entreprise tout en limitant les performances. Le dernier train vapeur quitte les voies en 1970. Paradoxe : ce mouvement de modernisation coïncide avec un mouvement de retrait sur 7 000 km de lignes régionales. En effet, l'époque est au modèle américain, société de la voiture par excellence ! Les pouvoirs publics investissent massivement dans les routes et autoroutes. L'activité voyageurs de la SNCF est réduite aux grandes lignes et au réseau de la banlieue parisienne. C'est surtout l'activité de fret qui, à l'époque, est considérée comme l'avenir du rail...

Repartir sur de nouvelles bases : la renaissance des années 70

Dans les années 1970, la concurrence devient toujours plus âpre ! L'État remanie la convention de 1937 par l'avenant du 27 janvier 1971, dont l'un des objectifs est de donner à l'entreprise davantage d'autonomie de gestion. La SNCF devient responsable de son équilibre budgétaire. L'État ne verse plus à l'entreprise que des contributions à certaines charges spécifiques : compensations pour tarifs sociaux, exploitation de services non rentables.

La SNCF s'engage alors dans une politique commerciale active dans le domaine voyageurs, avec l'arrivée des trains Corail et l'instauration du libre accès aux gares (avant, il fallait un ticket de quai pour pouvoir accéder aux quais !). Elle s'investit aussi dans le domaine du fret.

Mais, à partir de 1974, deux chocs économiques majeurs vont renverser totalement les perspectives : la crise du pétrole et la mutation de l'industrie lourde.

Le premier choc pétrolier a un effet inattendu sur la SNCF : en démontrant que la civilisation de la voiture est fragile et coûteuse, il offre au rail un surcroît d'intérêt. C'est ce qui va conduire les pouvoirs publics à accepter l'idée proposée par la



SNCF, celle d'un train à grande vitesse. D'abord engin ferroviaire à turbine à gaz de type aéronautique, le TGV devient rapidement une automotrice électrique. Parallèlement, la politique de fermeture des lignes régionales est arrêtée net.

Second choc économique, celui-ci défavorable aux intérêts de la SNCF : la fermeture des mines françaises. Important transporteur de marchandises dans ce secteur, la SNCF perd peu à peu les marchés pour lequel le rail avait été créé historiquement et qui sont alors son domaine d'excellence : le charbon et le minerai de fer. Une seule solution : s'investir à fond dans le marché des voyageurs !

1981 est une date historique : le premier service TGV entre Paris et Lyon est inauguré. Pour la première fois, le transport aérien recule. Le trafic ferroviaire explose. Les temps de parcours se réduisent considérablement, changeant la vie même des clients et des entreprises. Le grand renversement de tendance est amorcé...

Le 31 décembre 1982, la convention de 1937 arrive à expiration. L'ensemble de la SNCF tombe dans le giron de l'État, qui la dote d'un nouveau statut. En application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la SNCF, qui garde son sigle, devient Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Un cahier des charges et des "contrats de plan" pluriannuels règlent l'ensemble des relations entre l'État et l'entreprise, l'État continuant à apporter une aide pour compenser les tarifs sociaux voyageurs et à l'exploitation des services d'intérêt régional.

Dans ce cadre juridique nouveau, la SNCF s'attache à mettre son avance technologique au service de la collectivité. Elle joue également un rôle moteur dans de nombreux secteurs de l'économie française, notamment par ses commandes aux entreprises de travaux publics et à l'industrie ferroviaire. Ce rôle moteur, la SNCF le met à nouveau en valeur par trois records du monde de vitesse sur rail : 482,4 km/h le 5 décembre 1989, 515,3 km/h le 18 mai 1990 sur la ligne TGV Atlantique, puis 574,8 km/h sur la ligne TGV Est en 2007. Parallèlement, la vitesse commerciale des TGV est portée à 300 km/h.

Le succès du TGV conduit naturellement à une extension du maillage par la grande vitesse ferroviaire :

Le TGV Atlantique (septembre 1989 et septembre 1990)

Le TGV Nord-Europe (juin 1993)

l'Eurostar qui relie Paris et Londres en 3 heures par la ligne TGV Nord-Europe et le tunnel sous la Manche, ouvert le 14 novembre 1994

Thalys reliant Paris et Bruxelles, en juin 1996

Marseille à trois heures de Paris en 2001

Le TGV Est en 2007...

La SNCF ne fait pas porter ses efforts sur le seul TGV. Elle cherche à innover pour le transport des marchandises, à améliorer les transports de la vie quotidienne et à faire progresser les techniques au service de la clientèle :

Les TER – les Transports Express Régionaux – sont modernisés et adaptés pour faciliter les échanges intra et inter régionaux. Cette évolution est favorisée par la loi de décentralisation de 1982 et les conventions conclues entre les régions et la SNCF

En Ile-de-France, l'objectif de la SNCF est l'amélioration constante de la qualité de transport, au niveau du confort, de la régularité et de la création de nouveaux services et de nouvelles marques, tel Transilien

Le train de voyageur Corail fait l'objet ces dernières années d'une véritable métamorphose en termes de design et de confort voyageurs : c'est le Corail Téoz

Le Fret, pour répondre aux attentes des entreprises et des chargeurs, entame une mutation profonde en diversifiant son offre (Resafret). Le mode ferroviaire de transport de marchandises présente, dans un monde menacé par les émissions de gaz à effet de serre, une solution propre et sûre

La recherche de la SNCF est orientée vers un chemin de fer mieux adapté aux besoins des utilisateurs, plus performant, plus fiable, plus économe en énergie, d'un entretien plus facile et moins coûteux.

Le saviez-vous ?

Il aura fallu 15 ans de travail et 4 années d'expériences sur plus de 800 000 km de voies pour que le TGV puisse pour la première fois transporter des voyageurs en 1981.