

25 janvier 1983 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

Allocution de M. François Mitterrand, Président de la République, à la gare Saint-Lazare, Paris, mardi 25 janvier 1983.

Mesdames, Messieurs,

- C'est avec plaisir que j'ai accepté l'invitation de M. le président du Conseil d'administration à célébrer la nouvelle naissance d'une grande entreprise publique : la SNCF.
- Oui, il s'agit bien, pour la SNCF, d'une seconde naissance.
- La loi d'orientation sur les transports intérieurs adoptée au mois de décembre dernier, permet à la SNCF, à l'expiration de la convention de 1937 qui fixait les rapports entre l'Etat et les anciens actionnaires privés, de voir son sort définitivement assuré, et au-delà, de conforter le statut, les droits et les devoirs des 250000 cheminots et de leurs familles.
- Cette transformation juridique n'est pas une simple formalité :
 - - elle consacre un service public,
 - - elle rend possible la démocratisation de sa gestion en offrant aux cheminots, par la création d'un comité d'entreprise et par leur représentation au Conseil d'administration, des facultés d'expression accrues,
 - - elle définit le nouveau cadre des relations entre l'établissement public et l'Etat au travers d'un cahier des charges.

L'histoire du chemin de fer se confond depuis un siècle et demi, avec celle de la France. Nous sommes, vous le rappeliez, monsieur le Président, à l'emplacement précis où l'histoire du rail a commencé dans notre pays, avec l'inauguration de la première ligne voyageurs de Paris à Saint-Germain en 1837.

- Cent ans après, exactement au terme d'une longue époque de croissance où la construction du réseau est allée de pair avec la première phase d'industrialisation de la France, le chemin de fer a été associé aux grandes conquêtes sociales du Front populaire. En effet, par convention du 31 août 1937 les compagnies renonçaient à compter du 1er janvier 1938 et pour 45 ans, au droit d'exploiter leurs concessions et un décret loi de la même date créait la Société nationale des chemins de fer français `SNCF`. L'image qui restera de cette époque de progrès c'est bien sûr celle de ces familles de travailleurs empruntant le train pour aller passer à la mer, à la montagne, à la campagne, près de leurs parents éloignés, leurs premiers congés payés. Et si 1937 a été la date de création de la SNCF, elle a aussi offert la possibilité de voyager à des millions de Français.

- La guerre a souligné le comportement héroïque des cheminots, illustré par René Clément dans "la Bataille du Rail", et plus encore par ces innombrables plaques comme celle que je saluais à l'instant et qui marque le sacrifice de tant de héros obscurs. Elle s'est placée au premier rang de la lutte dans la Résistance. La reconstruction du réseau s'est ensuite effectuée en un temps exceptionnellement bref, puis s'est ouverte une remarquable période de progrès technologique - plusieurs des grands témoins de cette époque sont ici présents - où les chemins de fer français allaient battre record sur record, de la motrice qui dépassait 330 Km/H dans les Landes en 1955 jusqu'au TGV qui rend aujourd'hui cette vitesse accessible à tous et qui atteint je crois 380 Km/H, en attendant la suite.

Assurément, les données des transports sont aujourd'hui profondément transformées. J'ai eu l'occasion de dire à plusieurs reprises, et notamment à Montchanin, lors de l'inauguration du TGV Paris - Lyon, que je croyais à un nouvel essor du rail, à condition qu'il sache s'adapter au monde de concurrence qui est le sien. Les usagers, qu'il s'agisse des voyageurs ou des entreprises, ont

aujourd'hui le choix entre le rail, la route, l'avion ou la voie d'eau. C'est au rail, à la SNCF de démontrer qu'il fournit à la collectivité, comme à l'utilisateur, dans les domaines où il excelle, le meilleur service. Pour cela, la SNCF doit améliorer sans cesse ses capacités d'accueil. J'ai pu le constater il y a un moment en visitant quelques wagons offrant des services nouveaux. La capacité d'accueil et la qualité de ses contacts avec le public, adapter ses services aux besoins de ses clients, en attirer d'autres par une politique commerciale ambitieuse, tenir le plus grand compte des souhaits des usagers. Vous êtes, mesdames et messieurs, qui appartenez à la SNCF ici présents, vous êtes un grand service public, vous êtes donc d'abord au service du public.

- Déjà en 1982 l'essentiel de la progression du trafic a été dû aux nouveaux services offerts, et notamment au TGV je le rappelle. Dans l'avenir il faudra continuer à faire preuve d'imagination et d'innovation. La SNCF, comme l'y invite la loi d'orientation sur les transports intérieurs, qui constitue à la fois son acte de naissance et la charte de son action, a pour mission de satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales, j'y insiste, les plus avantageuses pour la collectivité. Pour sa part, l'Etat ne se dérobera pas à ses responsabilités vous le savez. Sa contribution s'est élevée en 1982 à 26,7 milliards de francs dont 10 milliards au service des retraites. Depuis 1981, il a apporté 4 milliards de francs de dotation en capital, ce qui constitue une étape vers l'assainissement financier de l'entreprise en vue de permettre à celle-ci de démarrer sur de nouvelles bases.

- Vous savez que le gouvernement a décidé de lancer à la fin de l'année dernière l'enquête d'utilité publique relative au TGV - Atlantique et étudie actuellement les conditions de son financement dans le but de ne pas aggraver, outre mesure, l'endettement de la SNCF.

- Vous savez aussi que la première tranche du Fonds spécial grands travaux a permis la modernisation de la Gare Saint-Michel `Paris`, la réalisation de la ligne Vallée de Montmorency - Péreire et l'élaboration d'un schéma régional exemplaire dans la région Midi-Pyrénées. La deuxième tranche de ce Fonds, qui sera lancée d'ici quelques semaines pour un montant de 4 milliards devant déboucher sur 11 milliards de réalisations, comportera, elle aussi, une contribution à des programmes mis en oeuvre par la SNCF, comme l'accélération des investissements d'électrification et la mise en place de nouvelles infrastructures pour favoriser les transports combinés rail - route. Car le rail et la route doivent mieux tirer parti de leur complémentarité.\

Un nouveau cahier des charges est en préparation. Il fixera les -rapports entre l'entreprise et l'Etat avec la volonté de clarifier les responsabilités et de favoriser l'autonomie de gestion. En contre partie d'un effort accru de productivité, qui est une exigence pour toutes les entreprises et notamment pour les entreprises publiques qui doivent se soumettre aux règles qui s'imposent, l'Etat déterminera la -nature des -concours qu'il apportera à la Société nationale des chemins de fer français `SNCF`, au regard des charges particulières de service public que celle-ci a pour mission d'accomplir et qui donnent un éclairage particulier au rôle qu'elle joue dans la société française. Une structure juridique rénovée pour un -état d'esprit offensif, des -rapports avec l'Etat clarifiés, telles seront les bases de cette étape dans l'histoire de la SNCF. Ainsi sera-t-il constitué un facteur favorable pour la compétitivité de l'ensemble de notre économie grâce à une contribution intéressante et peut-être même indispensable à l'aménagement du territoire comme au progrès industriel.

- Je me trouvais, il y a quelques jours, au coeur de la forêt équatoriale pour inaugurer le Transgabonais qui est la plus grande réalisation ferroviaire en-cours dans le monde. Ce sont des bureaux d'études français qui en ont permis la conception et ce sont nos entreprises avec leurs ingénieurs et leurs ouvriers qui en ont rendu possible la réalisation. Ce cas n'est pas unique : à New York, San Francisco, mais aussi au Caire, à Caracas, à Mexico et demain je l'espère à Alger ou à Lagos des millions de passagers chaque jour emprunteront un train ou un métro qui aura été réalisé grâce au savoir faire de nos ingénieurs. C'est ainsi qu'on saura, partout dans le monde, que notre pays redevient une grande nation industrielle. Telle est la mission du gouvernement en relations de plus en plus étroites avec les chefs d'entreprises publiques et privées qui doivent comprendre que non seulement c'est un devoir mais en même temps c'est une perspective exaltante que de restituer à la France toutes ses chances d'apparaître comme son histoire l'exige

excitant que de restituer à la France toutes ses chances d'apparaître comme son histoire l'exige au premier rang des nations dans le monde. Au moment où le rééquilibrage de nos échanges extérieurs est une priorité essentielle, je veux ici publiquement saluer de telles réussites, souligner la contribution des entreprises qui apportent à nos exportations l'élan, l'initiative et la capacité et constater qu'elles ont su tirer parti de la priorité que la France a apportée au transport ferroviaire. Elles y ont puisé leur compétence et cela leur permet de triompher sur bien des marchés mondiaux.\

Je formule devant M. le ministre d'Etat, ministre des transports `Charles Fiterman`, qui au nom du gouvernement a assumé des initiatives importantes au-cours de cette dernière année, devant les dirigeants de l'entreprise, les représentants du personnel, les élus et les responsables des entreprises qui travaillent pour la SNCF et qui contribuent aux réussites que je mentionnais à l'instant. Oui, je formule pour eux, pour eux tous, pour vous mesdames et messieurs qui travaillez dans cette grande maison, pour vous mesdames et messieurs qui avez assumé à des -titres divers des responsabilités pour l'essor des chemins de fer français, oui je formule mes meilleurs voeux de succès pour ce que nous appelons la nouvelle SNCF. Je vous invite à l'effort et au courage, la réussite est déjà là. Il suffit de poursuivre sur le chemin où nous sommes engagés. La contribution que vous apporterez au renouveau de l'économie de la France, de la France tout simplement sera à la mesure des ambitions de notre peuple, ce peuple dans lequel je crois et que j'appelle pour l'histoire d'aujourd'hui comme pour celle de demain. Merci.\