

ACTUALITÉ

22 MAI 2014 PAR LA RÉDACTION

Le ferroviaire au bord de la crise de nerfs



A trois semaines de l'examen à l'Assemblée nationale du projet de réforme et à la veille de la manifestation des cheminots à Paris, l'affaire des quais rabotés pour accueillir les nouveaux matériels roulants est un symptôme supplémentaire d'un système ferroviaire sous pression: mobilisation des syndicats, colère des régions, malthusianisme de Bercy, critique des usagers, et maintenant la mise en évidence spectaculaire de lacunes de SNCF et RFF.

Dans ce contexte troublé, de nombreux responsables politiques surfent sur la polémique et demandent des comptes aux deux entreprises publiques – Valérie Rabault, rapporteure (PS) du Budget à l'Assemblée nationale, allant jusqu'à réclamer la démission du président de la SNCF. Ce mercredi soir, les deux présidents Guillaume Pepy et Jacques Rapoport tentaient d'éteindre l'incendie, avant de fournir lundi prochain un rapport détaillé au secrétaire d'Etat Frédéric Cuvillier.

Jusqu'où ira la polémique? Selon nos informations, le Premier ministre Manuel Valls rencontre demain jeudi le rapporteur Gilles Savary pour mettre au point une stratégie commune à l'Assemblée sur le projet de loi de réforme ferroviaire. Le calendrier fait bien les choses, il aura un interlocuteur expérimenté pour l'aider à y voir clair sur un dossier ferroviaire que le gouvernement ne voulait pas explosif, mais qui l'est devenu pour une histoire de quais bien mal embarquée.

Sous l'affaire des quais, la colère des régions

La nécessité d'adapter des centaines de quais aux nouveaux matériels TER est connue depuis un an, Mobilettre l'avait ainsi évoquée en juillet 2013, lors de l'inauguration des rames Regiolis entre Bordeaux et

Langon : «*Le Regiolis est déjà retourné aux ateliers, puisqu'il n'est pas encore homologué. D'ailleurs les livraisons des autres rames destinées à l'Aquitaine se feront attendre de longs mois, d'autant plus qu'il sera nécessaire de raboter un grand nombre de quais aquitains pour qu'ils soient parfaitement alignés avec le nouveau matériel.*»

Il n'est pas scandaleux de dépenser quelques dizaines de millions d'euros pour un bénéfice non négligeable – une vingtaine de centimètres gagnés en largeur, pour le confort des voyageurs et l'accessibilité des trains à quai. Mais cela doit engendrer a minima une identification préalable des conséquences.

Le couple SNCF/RFF a trop tergiversé avant d'avouer progressivement la situation aux autorités organisatrices qui ont payé le matériel neuf, les deux entreprises se renvoyant la balle de la responsabilité et de la prise en charge financière. La réaction des élus régionaux est compréhensible : ils auraient dû savoir avant la commande de matériel qu'il y aurait quelques travaux d'adaptation de l'infrastructure. Et pas après... D'ailleurs, **des tests auraient encore été réalisés ces derniers mois pour vérifier que les Regio 2N pouvaient bien se croiser sans dommages là où ils seraient mis en circulation, notamment en Rhône-Alpes et en Ile-de-France.** Une telle gestion des problèmes fait logiquement désordre. D'ailleurs, le Stif a judicieusement pris une délibération en décembre dernier pour se garder de toute mauvaise surprise, en demandant «*expressément à la SNCF d'analyser précisément la compatibilité de ces matériels avec l'infrastructure francilienne, conditionnant tout achat et toute commande aux résultats et analyses de cette compatibilité*». La réponse de la SNCF est attendue pour la fin du mois de juin.

La réaction des élus régionaux est compréhensible : ils auraient dû savoir avant la commande de matériel qu'il y aurait quelques travaux d'adaptation de l'infrastructure. Et pas après...

Mais pourquoi cette affaire rebondit-elle aujourd'hui? Selon nos informations, parce que **RFF aurait décidé de répercuter, lors de son prochain conseil d'administration, le coût du coup de rabot (50 millions d'euros environ) dans les redevances de quais... acquittées par les régions.** Lesquelles n'ont pas supporté le mauvais coup qui leur était ainsi porté.

Les régions ont vu rouge car elles sont globalement excédées à la fois par les surcoûts dont elle accuse la SNCF, dans l'exécution des conventions, et par la manière dont le gouvernement traite leurs propositions relatives au projet de loi sur la réforme ferroviaire. Bercy et la DGITM restent sur une ligne de désengagement financier de l'Etat, convaincus au fond que les régions sont laxistes et continuent à entretenir des lignes condamnées. Ainsi, en voulant étendre la règle d'or aux investissements de renouvellement, l'Etat oblige de fait les régions à financer des travaux sur des lignes peu fréquentées que RFF s'interdit de financer. Idem sur la liberté tarifaire ou la propriété du matériel : SNCF et régions les veulent, mais l'Etat rechigne et multiplie les arguties.

Dans ce contexte tendu, les politiques ne font pas dans la dentelle.

Jean-Christophe Cambadélis, premier secrétaire du PS, a mis de l'huile sur le feu en pointant la responsabilité des dirigeants de la SNCF et de RFF. Ségolène Royal, elle, veut faire «*toute la clarté sur les raisons pour lesquelles des décisions aussi stupides ont été prises [...]. Les régions ne paieront pas ces erreurs invraisemblables qui prouvent simplement qu'il y a des gens dans les bureaux parisiens qui sont beaucoup trop éloignés des réalités du territoire*». La ministre de l'Ecologie ne peut pas ignorer qu'il aurait suffi que l'Etat subventionne la somme de 50 millions pour que RFF ne l'inscrive pas dans le DRR 2015, et donc l'affecte aux régions? Quant à Frédéric Cuvillier, tout en qualifiant l'affaire de «*rocambolesque*», il en a profité pour légitimer habilement la réforme à venir qui simplifie la gestion de l'infrastructure, sans tomber dans le populisme facile de sa ministre de tutelle.

Ségolène Royal: «...il y a des gens dans les bureaux parisiens qui sont beaucoup trop éloignés des réalités du territoire».

Sur le pavé parisien, des syndicats remontés

C'est entendu depuis longtemps, la réunification de l'infrastructure fait l'unanimité chez tous les acteurs ferroviaires. Mais à mesure que se rapproche le débat parlementaire, trois autres questions essentielles à l'avenir du secteur suscitent des tensions : la concurrence, le financement, l'organisation du nouveau système. La manifestation des cheminots à Paris, le 22 mai, va-t-elle peser sur les derniers arbitrages législatifs ?

Les syndicats à cran

Le diable est dans les détails, dit-on couramment ; en cette avant-veille de mobilisation, mardi 20 mai, **la CGT a bien cru le voir, ce diable de la privatisation, dans une invitation lancée par plusieurs dirigeants de la SNCF à une table ronde consacrée aux fonctions support le 5 juin prochain, et à laquelle il fallait répondre à l'adresse mail : ensembleversl'excellence@compagnieprivée.com.**

Dans un communiqué, le syndicat de la porte de Montreuil écrit donc : *«Le moins que l'on puisse dire est que ce nom de domaine interpelle. Il apparaît en tout cas comme un révélateur des véritables ambitions de quelques hauts dirigeants».*

Problème : Compagnie Privée, qui a pignon sur le Net, est juste une entreprise de conseil et d'événementiel basée à Boulogne... Déjà sollicitée par la SNCF à l'occasion de son séminaire interne à Tanger en 2011, elle n'est qu'une des nombreuses boîtes qui aident les entreprises à monter leurs opérations ponctuelles. Certes, elle ne s'appelle pas Compagnie publique, mais de là à en faire le symbole d'une privatisation de l'entreprise nationale...

Autre exemple de la tension intersyndicale, la brève polémique de la semaine dernière avant la tenue du Comité central d'entreprise. Sud Rail a monté en épingle, en la faisant passer pour un plan de départs volontaires, la modification du RHO281 destinée à faciliter les départs anticipés à la retraite – une mesure plutôt bien accueillie par nombre de cheminots, intéressés à partir tôt, y compris pour reprendre ailleurs une activité... Du coup, la CGT ne pouvait que dénoncer un plan social déguisé...

La peur du gouvernement

La base cheminote est-elle vraiment radicalisée, arc-boutée sur la SNCF indivisible et éternelle, ou n'est-ce qu'une façon de mettre la pression sur le gouvernement et les parlementaires pour obtenir le maximum d'avantages et de garanties ? Quel paradoxe : plus le gouvernement de gauche a donné des gages tangibles aux syndicats, plus ces derniers ont accru leur pression. Le gouvernement est également sur trembleur à cause du nouveau rapport de forces à l'Assemblée nationale: et si la gauche de la gauche, à l'Assemblée nationale, ne votait pas la loi, influencée par des syndicats qui veulent plus d'intégration et surtout plus de moyens financiers, de peur d'être condamnés à subir l'accroissement de la productivité ? **La peur de voir les cheminots bloquer les transports, ajoutée à la fragilité de la majorité parlementaire, cela n'incite pas à l'audace réformatrice.**

Pourtant, il semble bien que le gouvernement ne soit pas prêt à céder sur le contenu du décret socle, conçu comme très léger et renvoyant l'essentiel des dispositions à la négociation de la convention collective. Il s'attend d'ailleurs à une ultime crispation sur le sujet, peut-être lors d'un mouvement de grève le 10 juin.

Le chantier de l'Epic de tête

Pourquoi, d'ailleurs, les syndicats s'arrêteraient-ils dans leur stratégie de la tension ? Ils ont déjà tant obtenu, sans vraiment combattre. La concurrence : selon nos informations, elle ne devrait faire l'objet d'aucun amendement de nature à inquiéter les cheminots. L'intégration-unification ?

L'Epic de tête, qui dans l'esprit des rédacteurs de la loi devait n'être qu'une structure légère destinée à symboliser l'unité du système ferroviaire, est en train de devenir un ensemble consistant, en passe de dépasser les 9000 salariés... Faisons les comptes. Activités de pilotage stratégique + Affaires publiques + Communication : 400 personnes. Services mutualisés (essentiellement RH, avec paie et services sociaux) : 5000 personnes. Services de sûreté ferroviaire : 3000 personnes. Peut-être la gestion de l'immobilier : 500 personnes. Total : 8900 personnes. Encore un effort, les 10000 sont à portée de tableur ! Il est loin le temps où les inspirateurs de la loi expliquaient que l'Epic de tête ne serait qu'une très légère coquille susceptible d'être démantelée en un tournemain.

D'une certaine façon, c'est l'Epic SNCF Mobilités qui est en train d'être déshabillé d'une partie de ses fonctions transverses, au profit d'un côté de l'Epic de tête, de l'autre des branches et filiales. Tout se passe comme si, parallèlement à la réunification de l'infrastructure, déjà en elle-même un défi industriel et managérial, on était en train de réussir l'exploit de complexifier le restant. D'ailleurs, selon les aveux mêmes des acteurs de ce chambardement, il faudra bien un an avant de stabiliser le système, au chevet duquel se penchent depuis des mois directeurs et cabinets de conseil.

L'arrivée de Jean-Marc Ambrosini

Dans ce contexte d'effervescence, l'arrivée de Jean-Marc Ambrosini comme adjoint du DRH de la SNCF, François Nogué, dès le 1er juin prochain, est destinée à rassurer les syndicats. L'ancien conseiller social du ministre Frédéric Cuvillier, jusqu'au changement de gouvernement début avril, était sur une ligne de dialogue-compromis. Il devrait poursuivre dans cette voie, dès la rentrée de septembre, puisqu'il sera alors chargé spécifiquement du volet social de la réforme.

L'inquiétude sur l'avenir économique et financier du système

Reste l'équation financière. Plus personne ne conteste l'évidence : même si la réunification conduit globalement à des économies (1,5 milliard d'euros selon Guillaume Pepy, à terme : l'objectif semble très ambitieux), il en resterait toujours autant à trouver pour enrayer la dégradation de l'endettement. La hausse des péages n'a en effet servi qu'à une chose : compenser strictement le désengagement de l'Etat. Quant à l'écotaxe, elle est encore virtuelle. Par conséquent, les syndicats craignent une suite funeste: si la situation économique du TGV continue de se dégrader, si les régions gardent le cap de la rigueur, alors l'Epic Mobilité sera confronté à de graves difficultés, avec son cortège de conséquences sociales. Du coup, **la question des 10,08 milliards d'euros de dette de RFF récemment requalifiée par l'Insee en dette d'Etat ([lire Mobitelex 71](#)) est d'une très chaude actualité : que va décider le gouvernement ? La sortir plus ou moins totalement des comptes de RFF, pour satisfaire les syndicats et redonner un peu d'air au système ferroviaire ?**

La réforme ferroviaire, c'est donc encore mieux qu'une élection : il y aura probablement un deuxième et un troisième tours, consacrés à la réforme territoriale et aux questions de financement. Mais en attendant, le premier tour n'est pas encore tout à fait joué.

Soyez les premiers à être informés

[Mobilettre](#) | [Conditions d'utilisation](#) | [Mentions légales](#) | [Contact](#)

design by taëngo

J'aime 156 personnes aiment ça. [Inscription](#) pour voir ce que vos amis aiment.