

TGV Tours-Bordeaux : Auroux va jouer les médiateurs

FERROVIAIRE

L'ancien ministre du Travail de Mitterrand doit aplanir les litiges entre la SNCF et les collectivités locales.

Lionel Steinmann

steinmann@lesechos.fr

A soixante douze ans, Jean Auroux reprend du service. Selon nos informations, le ministre du Travail de François Mitterrand, auteur en 1982 des lois qui portent son nom sur la refondation des relations sociales en entreprise, a été désigné par le ministère des Transports pour jouer les médiateurs dans les discussions tendues qui s'annoncent entre la SNCF et les collectivités locales. Ces dernières ont cofinancé la future liaison TGV entre Tours et Bordeaux, ligne qui doit être inaugurée en juillet 2017.

Les litiges que Jean Auroux devra aplanir trouvent leur origine dans les difficultés éprouvées par l'Etat pour boucler le financement du projet, en 2009-2010. Pas moins de 58 collectivités locales, parmi lesquelles 5 conseils régionaux, 19 départements et 34 communautés de communes ou d'aggloméra-



Auteur en 1982 des lois qui portent son nom, Jean Auroux est appelé à reprendre du service. Photo RÉA

tion, ont été sollicités pour apporter 1,3 milliard d'euros au total.

Et toutes ont posé leurs conditions. Elles « ont subordonné leur participation à l'obtention d'avantages multiples », comme l'a relevé il y a trois mois un rapport de la Cour des comptes. La pièce centrale de ces contreparties a été la signature d'une « convention de desserte » entre l'Etat, Réseau Ferré de France (le gestionnaire du réseau) et 8 collectivités locales. La puissance publique s'y

engage à « maintenir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire des gares » de Châtelleraut, du Futuroscope de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne. C'est-à-dire à conserver au minimum pour ces gares intermédiaires le nombre de dessertes TGV en 2009. Entre Angoulême et Paris, la convention prévoit, par exemple, 22 liaisons quotidiennes directes, aller ou retour. Problème : la SNCF, qui est censée appliquer cette convention, a été tenue à l'écart des discussions. Et l'entreprise publique fait savoir de moins en moins discrètement qu'elle n'appliquera pas ces dispositions, « tout simplement parce qu'elles sont inapplicables », explique un cadre.

Arrêts fréquents

Principal grief, la multiplication des arrêts intermédiaires entre Paris et Bordeaux revient à saper l'intérêt de bâtir une ligne 100 % TGV. « Les arrêts fréquents font disparaître les avantages liés à la grande vitesse et affectent la rotation des rames qui constituent un élément important de rentabilité », a d'ailleurs confirmé la Cour des comptes. Les collectivités crient à la trahison, plusieurs cessant même de payer les sommes qu'elles devaient acquitter.

Jean Auroux aura donc besoin de tout son sens du dialogue pour amener chaque camp à faire des conces-

Hausse de 2,3 % de l'activité de la SNCF en 2014

Le chiffre d'affaires 2014 de la SNCF affichera une hausse de 2,3 % par rapport à 2013, sans tenir compte de la grève de juin, qui a coûté 200 millions d'euros à l'entreprise, a indiqué Guillaume Pepy, son président, lors de ses vœux à la presse. Cette hausse sera tirée par les filiales Geodis et Keolis, présentes à l'international. Un investissement de près de 1 milliard d'euros en cinq ans doit être réalisé pour rénover la ligne vétuste du RER C.

sions. Il lui faudra aller vite : pour des raisons techniques, la grille des dessertes de la nouvelle ligne doit avoir été calée à l'été 2015.

Entre autres arbitrages, la SNCF viendrait d'ailleurs de décider, contrairement à une hypothèse insistante (« Les Echos » du 14 janvier), de faire passer sa future ligne Ouigo Paris-Bordeaux par la ligne 100 % TGV, et non par la ligne classique qui subsistera en parallèle. ■