

Ferroviaire: la parole se libère!



VENDREDI 21 OCTOBRE 2016

Devant l'évidence de la situation (lire notre éditorial [Débâcle ferroviaire](#)), enfin les acteurs du rail français se décident à nommer les maux et à recommander des choix clairs. Deux députés, Gilles Savary et Bertrand Pancher, viennent de produire un rapport parlementaire qui fait fi des habituelles précautions partisanes et prudences tactiques. Un président de région, Christian Estrosi, acte, à sa manière bien personnelle, la terrible lacune de performance des TER. Lors du colloque Rail2020 organisé fin septembre par la Fnaut et *Mobilettre*, élus, experts et usagers n'ont pas manié la langue de bois. Dans le fret, on passe aussi des grandes envolées qui étaient les paravents de l'immobilisme à un dialogue constructif sur l'amélioration des conditions de circulation et d'exploitation. A quelques mois de l'élection présidentielle, on voudrait croire que ces paroles libres annoncent une meilleure prise en compte des transports dans le débat public, à la mesure qu'ils méritent. Un zeste d'optimisme dans un contexte bien morose?

BILAN DE LA RÉFORME DE 2014: LES TRANSGRESSIONS DE GILLES SAVARY

Il fallait d'abord écouter, puis lire. Ecouter, mercredi dernier, dans la salle bondée de la Commission du développement durable, Bertrand Pancher et Gilles Savary plaider pour une nouvelle phase de changements dans le rail français. A rebours de toutes les orthodoxies d'usage, ils ont bravé l'exécutif qui n'est guère habitué à se voir ainsi défié par ses amis politiques. **Deux parlementaires osent dire tout haut que l'Etat est déficient dans son rôle pourtant revendiqué de stratège, et défaillant dans l'application des principes de la loi de réforme ferroviaire.** Ils ne font ni plus ni moins ce que tous les parlementaires de tous les pays sont censés faire: contrôler l'exécutif.

D'ailleurs tous leurs collègues leur ont rendu un vibrant hommage, sonore, rare et sincère. Jean-Paul Chanteguet, impeccable président d'une Commission dynamique et courageuse (on se souvient du combat de l'écotaxe), pouvait jubiler: on ne pourra pas dire que tous les députés socialistes furent les godillots d'un gouvernement aux abois.

Gilles Savary a donc parlé de *«l'inconséquence de l'Etat dans son programme d'investissement»*, de *«l'intérêt politique qui n'est pas l'intérêt du peuple»*, de *«l'indécision qui condamne tout programme pluriannuel»*. Il a relevé que *«seuls les cheminots français considèrent qu'ils sont encore en monopole»*, qu'*«Alstom devrait faire des trains pour les voyageurs»* et qu'*«il n'y a qu'en Bretagne que les nids de poule sont gratuits»*.

Bref, il y en avait un peu pour tout le monde, mercredi en salle de commission. **Mais il fallait également lire intégralement le rapport des deux députés, très complet,** qui reprend de façon ordonnée les objectifs de la loi du 4 août 2014, ses conditions d'application et les propositions d'amélioration.

«Il vaut mieux réformer la réforme que la tuer», a recommandé Gilles Savary à ses collègues de droite qui annoncent déjà la fin de l'Epic de tête s'ils reviennent au pouvoir. En quelque sorte, s'il ne s'attend à aucune réaction d'un exécutif incapable d'aller bien loin dans l'état de décomposition politique où il se trouve, le député de la Gironde espère bien que son constat servira en 2017, au moment où il faudra prendre quelques décisions d'importance (le statut de Gares & Connexions, la règle d'or, les investissements de projets, les affectations de crédits d'entretien etc.).

Que préconise-t-il?

- **Elaborer une programmation prévisionnelle des investissements.** Un vrai serpent de mer, mais une impérieuse nécessité
- **Assurer un niveau soutenu de financements publics.** Via une recette dédiée (qui ressemble à une écotaxe régionalisée) et une sanctuarisation de la règle d'or pour tous les projets.
- **Transférer Gares & Connexions à SNCF Réseau, au nom d'une unification patrimoniale.** Une difficulté: comment dynamiser les métiers de la commercialisation au sein d'un gestionnaire d'infrastructures concentré sur les circulations?
- **Approfondir la régionalisation, via l'expérimentation de la concurrence et le renforcement des expertises.** Cela pourrait aller jusqu'à une régionalisation d'une partie du réseau.
- **Normaliser les rapports de l'industrie ferroviaire avec la SNCF.**
- **Poursuivre la relance du fret ferroviaire**(maintien des aides au transport combiné, encouragement à la rénovation du réseau capillaire etc).

Et la SNCF dans tout ça? Gilles Savary n'oublie pas de relever le silence de l'Etat qui laisse la direction de la SNCF «*déployer une stratégie informelle qui lui est propre pour adapter tant bien que mal l'entreprise aux incessants défis de son environnement, en louvoyant comme elle le peut au sein des injonctions contradictoires et des alternances de sa tutelle politique.*» Faut-il se résoudre à la stratégie du Titanic? Laisser couler le paquebot (l'Epic) et sauver les chaloupes (les filiales performantes: Keolis, Sferis, Geodis)? Pour le député, il ne faut pas renoncer à sauver l'Epic, à condition de clarifier les conditions de la concurrence, notamment relatives au transfert de personnel, et de faire évoluer SNCF Mobilités en Société anonyme à capitaux 100% publics.

Faut-il se résoudre à la stratégie du Titanic? Laisser couler le paquebot (l'Epic) et sauver les chaloupes (les filiales performantes: Keolis, Sferis, Geodis)?

Vidalies épargné, Pepy excusé: Gilles Savary cible résolument les grands décideurs invisibles, ceux qui louvoient au gré des intérêts et opportunités politiques. Cette option risque de lui valoir un double procès: celui d'une trahison politique de la part de Matignon et de l'Elysée, celui d'une indulgence coupable pour ceux qui n'en peuvent plus des carences internes de l'opérateur historique. En soulignant la qualité du processus de réintégration de l'infrastructure et l'émergence du régulateur, il assume pourtant une position claire: l'avenir du ferroviaire passera avant tout par l'amélioration et l'ouverture du réseau, et pourquoi pas ensuite par une SNCF multimodale et plus performante. Comme si la réussite anglaise, faite de réinvestissements massifs dans l'infrastructure et de règles claires de concurrence entre opérateurs, s'imposait de fait à tous les réseaux ferroviaires en difficulté.

Gilles Savary, l'anti-Duflot

Combien faudra-t-il de signes pour qu'ils comprennent? Les incessantes manœuvres d'appareil, l'obsession du pouvoir pour le pouvoir, l'absence de crédibilité sur le fond, l'excès de personnalisation ont précipité la chute de Cécile Duflot aux primaires écologistes. Comme, cinq ans auparavant, Ségolène Royal n'avait pu masquer ses insuffisances programmatiques. Et pourtant, ils sont encore nombreux à vouloir croire que ces spectaculaires naufrages sont des injustices politiques

Ils sont nombreux à penser encore que les combinaisons d'en haut l'emporteront toujours, que le respect des mandats est superflu, que seules comptent l'image, les focalisations opportunistes, les grandes envolées généreuses. Mais l'époque a changé: l'absence de résultats des politiques publiques condamne les hérauts d'une politique en vase clos. Cela redonne quelque espoir aux élus de devoir et de conviction.

On peut se réjouir d'en revenir un peu plus aux fondamentaux. Un parlementaire, ça vote les lois et ça surveille l'exécutif. Gilles Savary et Bertrand Panher ont donc rempli leur mission. Cette constance ne plaît guère à l'exécutif, qui ne veut voir qu'une tête socialiste. Peut-être, si le gouvernement travaillait mieux et si le Président orchestrait vraiment, y aurait-il un peu moins de désordre dans les rangs?

Il suscite le respect par la qualité et l'indépendance de son expertise, elle subit les conséquences de ses postures politiciennes

Il y a sept ans ans, Gilles Savary, brillant député européen, était écarté de Strasbourg par une Martine Aubry soucieuse de ménager des places aux écologistes. Aujourd'hui, il reçoit

un hommage unanime de ses pairs pour la qualité de son expertise, quand Cécile Duflot paie le prix de son cynisme politique. Cette leçon devrait être méditée par tous ceux, de Rachida Dati à Arnaud Montebourg, qui oublient que la posture et l'opportunisme ne suffisent pas: il faut aussi travailler. *G. D.*

TER: ESTROSI EN ÉCLAIREUR

A quelques exceptions près les présidents de région sont tous confrontés, peu ou prou, à la même problématique: **ils ont beaucoup investi mais les résultats sont décevants voire déprimants.** Soumis à un choix terrible (remettre au pot ou diminuer l'offre), la plupart aimeraient disposer d'une alternative: diminuer les coûts en ouvrant des lignes à la concurrence.

Mais faute d'enthousiasme gouvernemental, aucun président de région n'a voulu prendre jusqu'ici la responsabilité de défricher le terrain. Chacun attendait l'audace de l'autre Jusqu'à ce qu'un casse-cou se décide. Ce fut Christian Estrosi. A moins qu'il n'ait guère pu faire autrement à cause d'une situation catastrophique, **le président de Paca a choisi d'accélérer le mouvement et d'assumer plusieurs choix alternatifs: la concurrence intra ferroviaire, les transferts vers la route.**

D'une certaine façon cette initiative va dans le sens de Frank Lacroix, nouveau directeur des TER: rien ne sert de camoufler les mauvais résultats en matière de qualité de service, il faut les traiter sous peine de perdre durablement la confiance des voyageurs et des élus. **On attend donc la suite avec impatience: comment sortir de la crise par le haut?**

FRET: APRÈS LES VUX PIEUX, LES DIALOGUES CONSTRUCTIFS

On en a connu (et soupé) des discours sur l'avenir radieux du fret, pierre indispensable à une mobilité durable des marchandises... Mais sur le terrain, aucune trace de sursaut, bien au contraire les tonnages transportés diminuaient d'année en année. L'arrivée de la concurrence en 2006 n'a rien changé: d'interminables joutes idéologiques en défausses gouvernementales, les discours supplantaient les actes.

Et puis, petit à petit, sous la pression des acteurs économiques, chargeurs et autres collectivités, l'ambiance a changé. Soutenue par deux ministres convaincus (Frédéric Cuvillier et Alain Vidalies), la DGITM est sortie d'une posture un brin passive pour poser les bases de discussions constructives. **Les conférences sur le fret ferroviaire traitent principalement du réel et essaient de dénouer des problèmes hier insolubles.** Fini les discours hypocrites, le temps est venu de la priorité aux modifications de référentiels et autres cellules de relation technico-commerciale.

Le redressement des chiffres de trafic en 2015, malheureusement altéré par les grèves du printemps, est un encouragement à continuer sur cette voie. **Moins de harangues, plus de dialogue constructif, au service d'un travail ingrat et patient.** En attendant, pourquoi pas, un premier ministre qui obligera Bercy à lâcher du lest pour encourager davantage les trafics les plus vertueux écologiquement.

INNOVATION: RAPPROCHER LES FOURNISSEURS DES CLIENTS

L'innovation, tout le monde en parle dans le ferroviaire, depuis longtemps, mais on ne la voit guère arriver sur le terrain, en tout cas pas suffisamment. Des expérimentations sans lendemain, des déploiements interminables, et des résistances «culturelles»: pourquoi changer un système que l'on connaît et qui marche pas si mal? Qu'il est difficile de modifier les habitudes

Il y a deux semaines, SNCF Réseau organisait au rez-de-chaussée de son siège, à Saint-Denis, les Innovation Days, pendant lesquels une quinzaine de fournisseurs venaient présenter leurs projets et leurs recherches à des cadres de SNCF Réseau. A l'initiative de la FIF (fédération des industries ferroviaires), de Syntec Ingénierie et du gestionnaire d'infrastructures, ce type de séances agrémenté de conférences et d'échanges avait pour but de **rapprocher fournisseurs et clients, d'amorcer le chemin qui mène de l'innovation au déploiement.**

Objectif du management de SNCF Réseau: ne pas se contenter de parler d'innovation, mais **tout faire pour réduire les méfiances, atténuer les lourdeurs des marchés publics, accélérer les mises en uvre.** Une autre façon de libérer les paroles: le concret supplante l'incantation.

LIGNES UIC DE 7 À 9: SILENCE ON FERME?

Triste exception dans cette ambiance d'ouverture, l'épineuse question de l'avenir des «petites lignes» est traitée en coulisses, sans tambour ni trompettes. Pourtant, en Auvergne Rhône-Alpes comme dans le Grand Est, des centaines de kilomètres ferment ou vont fermer en 2018. Ce 21 octobre, c'est la liaison Brive-Aurillac dont l'exploitation est suspendue «*en prévision de l'impact de la chute des feuilles mortes*» (sic). Du côté de Crepy-en-Valois, en Picardie, sur l'axe Paris-Laon qui compte 6000 voyageurs et 16 allers-retours quotidiens, un effondrement de terrain incite SNCF Réseau à prévoir une fermeture à l'horizon 2023-2024 (*Mobilette* reviendra prochainement sur le devenir de ces lignes).

D'un côté **SNCF Mobilités** théorise un réseau réduit et n'envisage pas que des opérateurs privés puissent faire la preuve que d'autres modèles d'exploitation pourraient convenir à ces lignes de proximité, de l'autre les services de **Maintenance et Travaux de SNCF Réseau** veulent surtout s'occuper du réseau principal, et n'entendent pas porter leurs efforts, y compris financiers, sur les lignes UIC 7 à 9. Du coup, le dialogue sur des alternatives aux scénarii de fermeture est réduit à sa plus simple expression. «Faisons donc moins!», au lieu de chercher à faire moins cher et mieux, quand c'est possible, bien entendu

Ne faudrait-il pas s'inspirer des nouvelles méthodes et des modèles économiques de régénération en cours de déploiement sur les lignes de fret capillaire?

Dialoguer, travailler au cas par cas, plutôt que de procéder d'une manière un brin brutale? Une massification des trafics sans nuances, au détriment de l'indispensable consistance d'un réseau maillé, pourrait produire des effets contraires aux objectifs recherchés.