

MobiAlerte

Les exclusivités de Mobilettre

MERCREDI 24 JUIN 2015

Nantes-Pornic-Saint-Gilles : un fiasco ferroviaire

Jacques Auxiette et les élus locaux vont révéler ce mercredi 24 juin à leurs concitoyens l'ampleur de la déconvenue : les lignes Nantes-Pornic et Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie ne rouvriront pas le 5 juillet prochain, comme prévu, ni même cet été. A moins de deux semaines de l'échéance, la nouvelle fait tâche et illustre certains maux du rail français.

Notre récit.

La région des Pays-de-la-Loire en a déjà connus, des travaux difficiles et des calendriers non respectés – il y a tout juste deux ans, le tram-train Nantes-Châteaubriant avait subi de sacrés déboires. Cette fois-ci, il n'y a pas l'excuse de l'innovation. C'est à tout juste deux semaines de la mise en service des deux lignes rénovées, à partir de Sainte-Pazanne vers les deux stations littorales de Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, que la SNCF a averti plus ou moins franchement les élus de la catastrophe: aucun train ne roulera le 5 juillet prochain! **Oubliés les jolis TER pour la saison touristique, les voyageurs auront droit à des cars commandés in extremis sur des routes estivales saturées.**

Comment est-ce possible? Comment a-t-on pu arriver à cette situation inédite? Certes, la région avait mis la pression pour que les travaux soient réalisés en seulement dix mois, mais la tâche était jugée réalisable – en avril dernier, notre confrère *Ouest-France* titrait sur «*un chantier qui avance à bon train*», «*entré en phase de croisière*»... Un budget de 108 millions d'euros, la collectivité départementale associée au financement, la région qui avance la part de l'Etat dans le contrat de plan: l'affaire était jugée d'importance dans un territoire vendéen en pleine expansion. **La rénovation Nantes-Pornic-Saint-Gilles paraissait économiquement pertinente, loin des caprices présumés d'élus pour leurs petites lignes historiques.**

Alors? Manifestement, selon les premières explications que nous avons pu recueillir, **c'est au moment des essais que les choses ont définitivement mal tourné.** Une des entreprises sous-traitantes est à la peine, les remises de travaux ne sont pas conformes; la certification devient impossible, et c'est toute l'ingénierie de la régénération qui cafouille. **La date désormais envisagée sérieusement pour la mise en service est le mois de septembre.**

Il aurait fallu avertir les élus en amont, au lieu de camoufler le risque jusqu'au bout. Résultat, une crise ouverte à cinq mois des élections régionales...

Pourtant, en mai dernier, une alerte avait été lancée suite à quelques difficultés rencontrées pour les passages à niveau: peut-être pourrait-on renforcer les équipes d'ingénierie? Mais l'arbitrage fut sans appel: on ne touchera pas aux priorités nationales, aux zones denses, lignes structurantes et autre LGV SEA! La conséquence logique de cette première alerte aurait consisté à évaluer globalement la situation, puis à avertir les élus en toute transparence, au lieu de camoufler le risque jusqu'au bout. Le contraire a été décidé, ou mollement adopté: avec un peu de pression supplémentaire et un brin d'autopersuasion, on allait pouvoir s'en tirer... Le résultat, c'est une crise ouverte, au début de la saison estivale, à cinq mois d'élections régionales serrées pour la gauche – la droite pourrait bien cibler cette affaire ferroviaire.

Jacques Auxiette a donc décidé d'aller lui-même à Sainte-Pazanne, ce mercredi 24 juin, pour présenter la situation à la presse locale. Que dira-t-il? Président de la commission transports de l'ARF, futur membre du conseil de surveillance de l'Epic de tête, il est au cœur du système ferroviaire français. Avant une certaine accalmie dans ses propos publics depuis un an, il en avait beaucoup fait sur les maux de la SNCF, les lacunes de l'Etat et les faiblesses de la réforme. **Il se retrouve aujourd'hui dans une situation certes localement inconfortable, mais qui légitime ses prises de position les plus radicales sur la situation ferroviaire.** Il pourrait donc user à nouveau des armes en sa possession comme président de région: suspension des paiements, remise en cause des conventions. Retour à la case départ...

Côté SNCF, selon les premiers éléments que nous avons pu recueillir, l'état de crise est déclaré, les présidents Rapoport, Pepy et Saint-Geours mobilisés. Christian Cochet, directeur de l'audit à l'Epic de tête, est attendu sur place pour de premiers et rapides constats.

Cette affaire locale pourrait-elle aller plus loin, au-delà des enjeux politiques locaux et régionaux? Après tout, ce ne sont que quelques mois de retard, l'histoire ferroviaire française a connu bien pire et l'été sera radieux sur les côtes vendéennes, avec ou sans trains... **Mais il est possible que cette petite turpitude ferroviaire vendéenne incarne les dysfonctionnements de la SNCF: lacunes et déficits de compétence de l'ingénierie ferroviaire, déclin de la culture de production industrielle, faiblesses managériales – et occulte, la veille de l'ouverture du congrès de l'ARF, certains progrès réalisés par ailleurs.**

Pour les régions qui ont sauvé les TER, pour les voyageurs en mal de confiance, le respect des engagements est un préalable absolu

De leur côté, **les syndicats expliqueront sans doute que le recours aux sous-traitants mène droit dans le mur**, alors même que c'est le pilotage du projet qui semble principalement en cause – toujours cette difficulté du corps SNCF à accepter puis gérer les contributions venues d'ailleurs. Les dirigeants de l'entreprise réunifiée devraient aussi mettre en cause les sous-traitants défailants – mais on a connu des chantiers 100% SNCF tout aussi catastrophiques. Ils répèteront peut-être à la tutelle, si tant est que cette dernière s'émeuve d'une anecdote vendéenne, que la priorité des priorités va à la zone dense et aux lignes structurantes – et ils n'ont globalement pas tort. Mais la réalité est bien là: pour conserver la confiance des régions qui ont sauvé les TER, pour retrouver le lien distendu avec les voyageurs du quotidien qui lorgnent vers les cars et le covoiturage, le respect des engagements est un préalable absolu.

Ici et là, dans certaines régions hier en grande difficulté ou même en Ile-de-France avec l'amélioration spectaculaire du RER B, des progrès notables sont constatés dans la conduite des travaux et la qualité de service. Mais partout, un impératif: c'est la qualité de l'infrastructure qui commande la réussite finale. **Le raté vendéen illustre une fois de plus la grave crise de compétence, d'effectifs, d'organisation que traverse globalement l'outil industriel de l'infrastructure** ([lire Mobizoom 33, le rapport sévère de l'EPSF](#)).

Le 2 juillet prochain, à Nantes, Jacques Auxiette organise un colloque avec l'ARF et la région des Pays-de-la-Loire, sur l'avenir des transports régionaux. Thème de la deuxième table ronde: l'innovation, un levier nécessaire au développement du transport ferroviaire. Parmi les participants annoncés, pour évoquer l'innovation industrielle: Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau. Ambiance... Le hasard ne fait pas toujours bien les choses.

Gilles Dansart