



par Gilles Dansart

Après le bazar

Le nouveau pacte ferroviaire de 2018 devait mettre de l'ordre dans le système ferroviaire. C'est tout le contraire qui advient.

Revenons quelques mois en arrière, en septembre dernier. Le gouvernement et le président de la République, influencés par les bruits d'effervescence sociale, jouent la prudence et nomment un cheminot première langue successeur de Guillaume Pepy. Consigne : calmer les cheminots et mettre en œuvre en douceur le Pacte ferroviaire de 2018.

Moins de six mois après, la longue grève contre la réforme des retraites met l'entreprise à l'envers : climat social exécrable, cadres désabusés, finances au plus mal. Les premières décisions du nouveau président Farandou, prises dans un contexte aussi troublé, nourrissent la confusion, entre pause des réorganisations, quasi-annonce de vente d'actifs et chambardement managérial. L'absence de récit du changement en cours accroît les suspicions voire les accusations (amateurisme, clanisme, conservatisme voire anachronisme) en dépit d'un judicieux retour aux fondamentaux que traduit une partie du casting. La multiplication des signes de réintégration (l'interlocuteur unique en région, la mise sous tutelle de fait de SNCF Réseau) ulcère l'ART et les partenaires d'un système ferroviaire ouvert.

« *Jean-Pierre Farandou : 100 jours en enfer* », titre cette semaine notre confrère *L'Express*. Sans doute marqué par le précédent Le Floch Prigent, dont l'immersion initiale en 1996 a longtemps hanté les esprits cheminots, le nouveau président arpente les établissements plutôt que les estrades et les plateaux télé. Serait-il obsédé par faire de l'anti-Pepy ? Dans son discours, en tout cas, le droit d'inventaire est une expression trop faible, tant l'exercice tourne à l'acte d'accusation : « *Le climat social n'est pas bon et se dégrade. Il n'est pas étranger à ce qui nous arrive, ce que certains ont du mal à entendre* », disait-il à ses cadres supérieurs il y a dix jours.

Farandou, médecin des cheminots malgré lui ? Son ordonnance passe d'abord par un retour au chaud, à la maison, en langage techno une « réintégration » même pas dissimulée. Hors facilités essentielles (on préférera fonctions essentielles), « *c'est moi le patron de SNCF Réseau* », clame-t-il en interne. Les réorganisations en cours attestent d'une recentralisation très forte, au niveau de la SA SNCF et d'un cabinet présidentiel étoffé. Quant aux SA filles, le parti pris de ne quasiment pas associer à leurs conseils d'administration des personnalités extérieures, au profit de cadres maison, témoigne à l'évidence d'un repli de l'entreprise sur elle-même.

Quel bazar... Le Premier ministre avait vendu en 2018 une ouverture à la concurrence sincère et équitable, et voilà que les doutes se multiplient sur l'indispensable indépendance de SNCF Réseau et sur le soutien des pouvoirs publics. En réalité, les contradictions de la loi de 2018 sautent aux yeux à l'occasion de la crise sociale de cet hiver. Tout se passe comme si le Premier ministre avait voulu être en même temps le libéral qui ouvre le monopole à la concurrence, comme tant d'autres services marchands, et l'éternel colbertiste qui n'aime rien tant qu'avoir un seul chef de gare face à lui. Il aurait pourtant pu prendre exemple sur le secteur de l'électricité, avec un trio RTE-Enedis-CRE qui fonctionne plutôt bien.

Le malaise s'accroît avec la question des investissements. La moralisation du système passait par la reprise de la dette et des contrats de performance engageants sur le long terme. Pour l'instant, sur cette dernière question, c'est l'enlisement. Bercy a repris la main.

Que faire, alors? On se lamente et on prépare la Bérézina du ferroviaire, à commencer par le fret?

L'exploitation du momentum politique pourrait écarter un tel scénario. La nouvelle priorité accordée à l'écologie et la croissance de la demande de solutions de transport collectives et multimodales légitiment une nouvelle politique des mobilités dont la LOM n'a fait qu'entrouvrir la mise en œuvre. Le ferroviaire peut y jouer le rôle essentiel de pivot, à deux conditions :

- dynamiser le gestionnaire d'infrastructures par une programmation stable de ses ressources et un réinvestissement public (y compris sur sa filiale Gares & Connexions)
- respecter et encourager l'ouverture à la concurrence, la seule à même de répondre dans leur complexité et leur urgence aux sollicitations des territoires. La détermination et la compétence des autorités organisatrices (l'Etat pour les TET, les régions pour les TER) devraient emporter les résistances de tous ordres. Le gouvernement pourrait accompagner leurs efforts en publiant un décret sur les classifications et rémunérations de la branche identique au texte signé par la CFDT et l'Unsa, avant qu'il soit dénoncé par la CGT, Sud et FO.

Faute d'une nouvelle perspective ferroviaire, ouverte et dynamique qui profiterait à tous, la France pourrait finir par tourner le dos à l'énorme potentiel de la structuration ferrée de son territoire, et perdre un champion national achevé par les luttes idéologiques. Il est trop tard, la SNCF ne se sauvera plus toute seule, quelle que soit la qualité de son futur projet d'entreprise. Les temps ont changé. Elle a besoin de ses cheminots, de ses concurrents et de Bercy.

G. D.

Abonnement à Mobilettre

Choisissez votre expérience de Mobilettre.
Livré par mail, disponible en lecture sur tous les supports.

<https://www.mobilettre.com/les-bonnes-raisons-de-sabonner/paypal/>