Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2014)
Heft: 2040

Artikel: Trains larges, réformes ferroviaires étroites : la farce des trains français trop larges met en évidence les risques de la désintégration des sociétés ferroviaires nationales
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1012745

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

une heure par semaine n'est pas comptée comme *«au chômage»*. Ces références statistiques ne saisissent évidemment pas la précarisation d'existence qu'affronte une partie des salariés de cette tranche d'âge.

Ainsi, les responsables des offices sociaux des villes de Berne et Zurich, par exemple, ont observé que le nombre de bénéficiaires de prestations publiques âgés de plus de 50 ans a augmenté plus rapidement ces dernières années que celui des classes d'âge inférieures.

Un calcul de bon sens

Le contexte général est encore détérioré par le climat créé depuis des années par les propos de représentants des milieux économiques et politiques bourgeois qui ne cessent de demander un report à 67 ans, voire à 70 ans de l'âge de la retraite normale, alors même que beaucoup d'entreprises deviennent de plus en plus réticentes à engager ou à conserver à temps plein des personnes *«âgées»* (50-55 ans et plus) qui non seulement coûtent plus cher, disent-elles, mais sont aussi moins malléables – nonobstant toutes les qualités qu'elles leur reconnaissent par ailleurs. Les actes ne suivent pas les paroles.

Le raisonnement fait par quelques dizaines de milliers de salariés de cette tranche d'âge que leur situation pourrait, sinon s'améliorer, du moins cesser de (trop) se dégrader si les entreprises ne pouvaient plus si facilement recruter sur le marché du travail européen, n'est donc pas dépourvu de bon sens, même si le calcul comporte des inconvénients potentiels pour l'ensemble du pays. A qui la faute?

Le même problème se reposera à l'avenir si les entreprises n'accordent pas leurs actes avec leurs paroles. A plus long terme dans les rapports entre la Suisse et l'Union européenne. A plus court terme lorsque sera soumise au vote populaire l'initiative d'Ecopop*«Halte à la surpopulation – Oui à la préservation durable des ressources naturelles»*, dont l'acceptation aurait des effets ravageurs.

Trains larges, réformes ferroviaires étroites

La farce des trains français trop larges met en évidence les risques de la désintégration des sociétés ferroviaires nationales

Yvette Jaggi - 01 juin 2014 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/25885

Drôle dans la forme et sérieux quant au fond, *Le Canard enchaîné* doit à la qualité de ses sources de présenter une information fiable sur les affaires les plus incroyables et les errements les moins vraisemblables.

Aussi bien quand l'hebdomadaire satirique dénonce la commande de près de 2'000 rames de trains express régionaux (TER) trop larges pour *«1'200 quais dans les brumes»*, il déclenche des tempêtes de rires et de rage. Dans le tintamarre, le fait que le nombre des rames dont la livraison s'achèvera en 2016 dépasse à peine les 400 n'est même plus audible. *«Voici la SNCF projetée dans un environnement médiatique inconnu pour elle: le ridicule»*, observe *Libération*.

Frédéric Cuvillier, secrétaire d'Etat aux transports, parle d'une *«situation rocambolesque et comiquement dramatique»* dont il avoue n'avoir eu vent qu'une quinzaine de jours à l'avance. Ségolène Royal, ministre de l'écologie, trouve *«consternant»* que des *«décisions aussi décalées, aussi éloignées du terrain puissent être prises par des gens qui*

devraient sortir de leur bureau».

Les présidents de la SNCF, société d'exploitation chargée des commandes de matériel roulant, et de Réseau ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, gares et quais compris, tentent de calmer le jeu. Le problème des trains TER plus confortables pour les voyageurs, mais trop larges pour des quais construits bien avant l'adoption des nouvelles normes européennes était en réalité connu depuis au moins deux ans. La preuve: 300 quais ont déjà été rabotés et leur nombre aura doublé d'ici la fin de cette année. Non, les 50 millions d'euros nécessaires aux travaux de mise en conformité ne seront pas mis à la charge des collectivités territoriales. Et cela même si le montant évoqué devait être finalement dépassé – ce que prévoient les connaisseurs.

La séparation funeste

Il y a un point cependant sur lequel tout le monde s'accorde, du gouvernement actuel aux syndicats de cheminots: la procédure en vigueur pour l'achat de matériel – et pour d'autres opérations – a perdu de sa fiabilité depuis 1997, année de la funeste coupure en deux de la SNCF. Cette société conservait l'exploitation des trains, mais cédait le réseau à RFF, qui recevait du coup en héritage l'écrasante dette liée aux travaux d'infrastructures dont le montant atteint actuellement près de 34 milliards d'euros et progresse de trois milliards par an.

Faite en application du droit européen et au nom de l'efficacité et de la spécialisation compétitive, la séparation de 1997 n'a pas seulement provoqué la désintégration d'une entreprise et la mise en cause d'une cohérence de principe. Elle a aussi entraîné la multiplication des dysfonctionnements dont le retard dans l'adaptation des quais n'est déjà plus la dernière en date. En effet, plus de 300 trains régionaux à traction hybride continuent de rouler au diesel polluant et bruyant, au lieu de se brancher sur la caténaire, soi-disant faute de signalisation *ad hoc* alors que la défaillance se situe ailleurs. Elle réside dans la coordination négligée et dans l'insensibilité aux différences de coûts énergétiques et écologiques.

Le 15 juin prochain, l'Assemblée nationale discutera d'une réforme du système ferroviaire dont la gestation aura pris près de trois ans. Pas question de réunifier ce que 1997 avait séparé: la philosophie européenne s'y oppose. En revanche, elle s'accommoderait d'un regroupement de la SNCF et de RFF en trois Epic (Etablissement public industriel et commercial): SNCF Mobilité, chargé de l'exploitation, SNCF Réseau, chargé de l'entretien, l'un et l'autre coiffés par un Epic de tête, responsable de la stratégie et du pilotage de l'ensemble dont il devrait assurer la bonne gouvernance et la cohésion interne.

L'avenir dira s'il s'agit d'un vœu pieux ou d'un objectif réalisable. Et si les cheminots qui sont descendus dans la rue pour revendiquer *«une autre réforme ferroviaire»* ont pu infléchir le projet gouvernemental.

La chance de la Suisse

Pratiquement unique en son genre en Europe, la Suisse tient au principe d'une entreprise ferroviaire nationale intégrée, à laquelle nous devons par exemple l'horaire cadencé et le tarif unique appliqués avec une généralité et une constance inconnues à l'étranger. Le Conseil fédéral vient de réaffirmer qu'il n'est *«pas question pour lui de séparer l'infrastructure et l'exploitation dans le contexte de concurrence actuel»*.

Mais le statut de l'organe d'attribution des sillons, actuellement financé par les CFF et par trois autres sociétés liées aux transports publics, deviendra un établissement fédéral indépendant, ce qui devrait garantir un accès non discriminatoire au réseau. La doctrine est sauve, l'entreprise intégrée nommée CFF aussi.