

SNCF : les travaux de la LGV à l'origine de la panne

Le rapport sur les incidents de la gare Montparnasse sera publié " jeudi ou vendredi ", assure l'entreprise



Après la pagaille du week-end survenue à la gare Mont-parnasse, les pouvoirs publics veulent comprendre les raisons de cette désorganisation. Pourquoi la SNCF a-t-elle mis quarante-huit heures pour trouver une panne et surtout pourquoi n'a-t-elle pas su prévenir les voyageurs ? Un rapport a été demandé aux dirigeants de la compagnie ferroviaire, par la ministre des transports, Elisabeth Borne. " *Il sera accessible jeudi ou vendredi* ", a indiqué, mercredi 2 août, Guillaume Pepy, le président de la SNCF, sur RTL. Le trafic redevenait normal mercredi.

Quelles sont les causes de la panne ? Elle a été provoquée par un défaut d'isolation d'un câble dans l'alimentation électrique d'un poste de commande de signalisation à Vanves (Hauts-de-Seine). La chute d'un morceau d'un tunnel qui servait de support aux fils d'alimentation électrique en est à l'origine. Selon M. Pepy, " *c'est un défaut dans les travaux* " des nouvelles lignes à grande vitesse vers Rennes et Bordeaux. " *Nous avons récemment procédé à l'extension de cet équipement dans le cadre de la mise en service des nouvelles lignes, ex-plique-t-il dans Ouest-France. Dès son identification, après vérification de milliers de câbles un à un, nous avons pu la réparer.* " Pour le patron de la SNCF, " *on peut supposer que la forte sollicitation du réseau, a joué son rôle* ", ce qui expliquerait le déclenchement de cet incident en plein chassé-croisé des vacanciers.

Qu'en est-il de l'état du réseau ? Mardi, devant les sénateurs, le premier ministre, Edouard Philippe, a affirmé vouloir " *consacrer beaucoup plus de moyens à l'entretien des réseaux existants* " pour renforcer la sécurité. " *SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont des progrès considérables à faire.* "

La dégradation du réseau où circulent chaque jour 17 000 trains emmenant près de 4 millions de voyageurs, est due à la stratégie de la SNCF qui privilégie depuis des années le TGV. En avril 2016, Jacques Rapoport, le président démissionnaire de SNCF Réseau, tirait déjà la sonnette d'alarme devant les sénateurs. " *Ce patrimoine national est en danger* ", prévenait-il. Cela ne concerne pas les lignes à grande vitesse, mais " *la partie la plus "circulée" de notre réseau, à peu près 20 000 à 25 000 kilomètres sur les 30 000 kilomètres de lignes qui, pendant trente ans, n'ont pas bénéficié des investissements de renouvellement requis* ". Leur âge moyen est " *le double de ce qu'il est en Allemagne* ".

En décembre 2016, l'Etat décidait d'allouer 46 milliards d'euros sur dix ans à la modernisation des lignes dans le cadre du premier contrat de performance pluriannuel signé avec l'établissement gestionnaire des voies ferrées.

Y a-t-il eu un problème d'organisation interne ? Pour Yves Crozet, membre du Laboratoire aménagement économie transports (LAET), la panne de Montparnasse, " *c'est l'arbre qui cache la forêt* ". La succession d'aléas que connaît l'entreprise tient à un défaut de communication, à un manque de suivi, et surtout d'organisation. " *Ce n'est pas un problème d'argent, de personnel, c'est un problème de norme, de référentiel de travail* " qui conduit à une perte de savoir-faire dans la gestion de la circulation des trains, estime cet économiste. Signe de cette faiblesse " *depuis le 1er juillet, seuls 60 % des trains Paris-Bordeaux arrivent à l'heure* ".

Dévoilé en juillet, l'audit sur la qualité de service demandé par les dirigeants de l'entreprise va dans ce sens. Le constat est sévère. Il dénonce " *la perte progressive de compétences système et -ingénierie d'exploitation* " en interne, les outils informatiques " *de facture ancienne* " incompatibles entre eux et aux " *interfaces peu engageantes* ", les " *responsabilités fragmentées tout au long de la chaîne managériale, rarement en cohérence avec le processus* ".

Comment la gestion des voyageurs bloqués s'est-elle déroulée ?" *On a été débordés, je le reconnais volontiers* ", a admis M. Pepy sur RTL. La SNCF a voulu d'abord faire au mieux pour que les 65 000 voyageurs bloqués à Montparnasse puissent circuler au plus vite, avant de gérer l'information et la communication. Une pratique qu'elle regrette aujourd'hui mais qui est des plus courantes. C'est le quotidien de nombreux voyageurs sur les grandes lignes mais surtout sur les dessertes locales et le RER.

En mai 2016, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) alertait le chef de l'Etat. Selon cette fédéra-tion, forte de 150 associations et 80 000 adhérents, les usagers subissent " *les trains supprimés faute de matériel ou de personnel de réserve, les retards répétitifs, les trajets debout dans des rames surchargées, les horaires peu adaptés à leurs besoins, la raréfaction des points de vente des billets, la fermeture des gares* ". Quant aux coûts (remboursement des billets, repas, hôtels...), la SNCF ne dispose pas encore d'un chiffre précis.

Guillaume Pepy est-il en sursis ? Au plus fort de cette crise, l'absence du patron de la SNCF, pourtant habituellement prompt à réagir publiquement, a été très remarquée. A Bercy, cette discrétion de M. Pepy, dont le mandat court jusqu'en 2020, " *n'a pas du tout choqué* ". Si Benjamin Griveaux, le secrétaire d'Etat à l'économie, a eu des mots durs qualifiant la situation d'" *inconcevable* " et " *d'inacceptable* ", il ne visait pas une personne en particulier. " *L'Etat est dans son rôle* ", estime le ministre. Reste à attendre les conclusions de l'enquête.

Dominique Gallois

© Le Monde

◀ **article précédent**

STX : Paris et Rome se donnent deux mois...

article suivant ▶

A Bruxelles, le Brexit provoque la bataille...