

La SNCF demande aux Français d'être patients, RFF s'impatiente

Le président de la SNCF Guillaume Pepy demande aux Français de faire preuve de patience face au problème des retards, soulignant que le réseau ferroviaire était "en travaux comme jamais". De son côté, Hubert du Mesnil, patron de Réseau ferré de France, dénonce le "fardeau permanent" de la dette dont a hérité le gestionnaire des infrastructures et qui l'a empêché de moderniser les voies.



Guillaume Pepy lors des "Rendez-vous" Clients en janvier 2011.

C'est l'appel du 15 mars : "Français, ne perdez pas patience". Auditionné devant la Commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la situation de l'industrie ferroviaire française, Guillaume Pepy a observé que "le réseau ferroviaire français était "en travaux comme jamais". "C'est une excellente nouvelle mais, comme dans la route ou comme dans les aéroports, les travaux sont rarement synonymes de ponctualité et de fiabilité", a décrit le président de la SNCF.

"Il faut savoir que structurellement, les années que nous vivons sont celles d'une reconstruction d'une partie du réseau et qu'il faudra être un tout petit peu patient pour retrouver la qualité de service idéale que les Français attendent", a reconnu Guillaume Pepy.

Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France (RFF), ne dit pas le contraire : "On a tant tardé qu'aujourd'hui, il faut tout refaire à la fois !", résume-t-il.

Et si le gestionnaire des infrastructures ferroviaires a tant tardé, c'est à cause de la dette de 20,5 milliards d'euros héritée à la création de RFF en 1997. Tous les ans, RFF paie près d'un milliard d'euros d'intérêts, "un fardeau permanent qui nous empêché d'investir dans l'entretien et la rénovation du réseau", observe Hubert du Mesnil.

Bonne et mauvaise dette

Parallèlement, RFF continue à s'endetter pour financer ses projets d'investissements (7,5 milliards d'euros, notamment pour les lignes à grande vitesse, ce qui porte la dette totale à 28 milliards), "Mais nous ne pouvons pas emprunter davantage pour rénover le réseau, sauf à faire dériver dangereusement la dette", ajoute Alain Quinet, directeur général délégué de RFF. C'est un peu comme le cholestérol, il y a la bonne et la mauvaise dette.

Où en est l'Etat dans cette réflexion sur la dette qui pèse sur RFF ? La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaire, dite loi ORTF, votée en décembre 2009 prévoit un rapport au gouvernement sur ce sujet récurrent.

Quid des 12 lignes malades ?

En ce qui concerne les douze "lignes sensibles" ou "malades" identifiées fin janvier 2011 (du RER A et D en Ile-de-France au TGV Paris-Tours en passant par Nîmes-Perpignan et tous les trains de nuit), Guillaume Pepy a indiqué que la SNCF et RFF bâtissaient "ensemble des plans d'urgence qui font face à une situation de détérioration de la qualité de service".

"Ces plans, pour certains d'entre eux, sont déjà en place. Nous publierons de premiers résultats à la fin du 1er trimestre de cette année, c'est-à-dire au début du mois d'avril", a relevé G. Pepy, se montrant confiant sur le constat de résultats "encourageants".

Nathalie Arensonas