

À Toulon, Guillaume Pepy tente de rassurer les cheminots

Présent hier dans le Var pour présenter la stratégie de l'entreprise à près de 150 salariés, le président du directoire de la SNCF a également défendu sa gestion auprès de la CGT

Il est 10 heures hier, devant le palais Neptune. Blouson bleu marine et monture de lunettes noire, Guillaume Pepy, président du directoire de la SNCF, arrive devant le palais des congrès toulonnais. Dans la capitale varoise, il est venu présenter la stratégie de l'entreprise ferroviaire à quelque 150 nouveaux embauchés et managers. Mais avant cela, il doit passer à travers une soixantaine de militants et de responsables de la CGT, venus des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Var, pour exprimer leurs préoccupations.

Technicentre niçois

Au menu des inquiétudes des cheminots; la situation du ferroviaire dans la région Paça, l'ouverture des lignes à la concurrence ou encore la situation de la gare de triage de Miramas... Et ça tombe bien, car le patron de la SNCF a prévu d'y répondre. Du moins, en partie... Micro à la

main, Guillaume Pepy tient à marquer les avancées de la compagnie ferroviaire dans la région: «On a divisé par trois le nombre de trains supprimés, tandis que la fréquentation des TER a augmenté de 10 % en 2017!»

Et de rassurer usagers et employés... «Nous avons bien l'intention de continuer à exploiter la ligne Nicé-Breil sur Roya et d'acquérir de nouveaux trains.»

Toujours au rang des bonnes nouvelles, «d'ici 2022, la SNCF et la Région vont ouvrir un technicentre à la gare de Nice Saint-Roch», souffle Jean-Aimé Mougenot, directeur régional du géant ferroviaire. L'aménagement, dont le but est de rendre la Côte d'Azur plus autonome au niveau de la maintenance des trains, devrait taper dans les 65 millions d'euros.

Défis

À en croire Guillaume Pepy, d'autres investissements vont également s'inventer. «On va voir ce que va faire le gouvernement sur le réseau existant, mais

des travaux doivent y être consacrés pendant dix ans. Et la SNCF a proposé d'augmenter de 500 millions d'euros par an les fonds destinés à la rénovation de ce réseau.»

De l'argent devant également être injecté dans le fret, la gare de triage de Miramas pourrait bien tirer son épingle du jeu... Alors, les syndicalistes ont-ils été convaincus? De prime abord, pas vraiment... «Vous avez sclérosé les outils de production, on est moins utiles et moins efficaces auprès des voyageurs!», peste Michaël Albin, militant CGT venu de Nice, en interpellant Guillaume Pepy: «Donnez-nous les armes pour gagner la course de la mise en concurrence!»

Un autre, l'écharpe rouge nouée autour du cou, en-

chaîne: «J'étais au matériel avant, vous nous avez coupé les moyens! Il y a six mois, le tunnel de Monaco a été bloqué, il a fallu une journée pour le remettre en état. Avant, il n'aurait fallu que trois heures...»

«Ce sont avant tout des annonces médiatiques, estime Nathalie Marin, secrétaire générale de la CGT cheminots de Toulon et ses environs. Ces 500 millions vont surtout profiter aux prestataires extérieurs.»

Quelques poignées de mains, et Guillaume Pepy disparaît dans le palais Neptune. «Il n'a pas réussi à négocier le désendettement, à relever les défis de la maintenance et à préparer la concurrence, soupire Michaël Albin. Et ça fait dix ans qu'il est là...»

SIMON FONTVIEILLE

Vous avez dit Spinetta ?

Jean-Cyril Spinetta, c'est le nom de l'ancien PDG d'Air France, auteur du rapport sur l'avenir de la SNCF. Ce dernier doit être remis aujourd'hui au gouvernement. Un des objectifs est d'adapter le rail français à l'ouverture à la concurrence. Règles européennes obligent, cette ouverture doit intervenir au plus tard fin 2019 pour les TGV et en 2023 pour les TER. Et il va sans dire que la CGT y est farouchement opposée. Du côté de la Région, trois lignes de TER pourraient être concernées: la ligne des Alpes, la ligne Marseille-Vintimille et celle liant Nice à Breil-la-Roya. «Nous allons publier prochainement des appels à manifestation d'intérêt, dans le but d'être prêt quand l'ouverture des lignes de TER se fera. Nous espérons qu'elle aura lieu en 2019-2020», glisse Philippe Tabarot, chargé des transports à la Région.

Histoire de devis

Concernant les relations de la SNCF avec la Région, Guillaume Pepy a souligné que « la compagnie travaille pour le conseil régional sans devis et sans être payée pour la totalité de ses tâches. C'est unique en France ! »

« En octobre 2016, la Région n'a pas reconduit la convention la liant à la SNCF et a refusé de payer le devis de 291 millions d'euros présenté pour la gestion des TER, en raison de la mauvaise qualité du service et d'un prix surévalué de 36 millions d'euros », rétorque Philippe Tabarot, vice-président régional aux transports. Étaient notamment pointées les nombreuses suppressions de trains et les grèves.

« La SNCF est payée pour tout, sauf que la Région règle les frais en fonction des trains qui circulent de façon effective, et non plus en forfait », poursuit Philippe Tabarot.

Le 21 février, se tiendra une réunion entre la Région et la SNCF. Doivent y être abordés ces fameux 36 millions d'euros et la qualité du service ferroviaire. « Ça va mieux au niveau des trains supprimés », reconnaît Philippe Tabarot.

Et d'assurer que le lien n'est pas rompu : « La SNCF nous a attaqués en justice, mais nous avons continué le dialogue. Nous coopérons sur la sécurité et la maintenance ».



Guillaume Pepy s'est exprimé devant près de soixante cégétistes.