

Transports

Les dessous du rail

Trains d'Hervé Morin : ça passe ou ça casse

<div id="image"_une"

« Tout est en ordre. » Ainsi s'exprimait début janvier Hervé Morin, président UDI de la Région Normandie, lors de ses vœux à la presse à propos des futurs trains Intercités normands. Un sujet de la plus haute importance, véritable marqueur politique de son mandat normand.

Quelques semaines après son élection, l'ancien ministre de la Défense a en effet décidé de prendre en compétence ces lignes autrefois gérées par la SNCF et l'Etat. « En échange », il a obtenu du gouvernement socialiste un financement XXL – 720 millions d'euros – qui permettra, entre fin 2019 et 2021, le renouvellement complet de la flotte actuelle des vieux trains corail circulant, notamment, sur les lignes Paris-Le Havre ou Paris Caen Cherbourg.

Si le président de Région tenait de tels propos devant la presse, c'est que, quelques semaines plus tôt, tout n'allait pas de soi. On s'interrogeait, en particulier, sur la possibilité de faire se croiser les matériels Bombardier en Gare Saint-Lazare. A cet endroit, les espaces entre deux voies sont en effet réduits. Un article du *Canard Enchaîné* s'en était fait l'écho au courant du mois de novembre 2016.

Des inquiétudes demeurent

Au moment de rencontrer les journalistes, Hervé Morin affichait donc une mine radieuse et rassurée. Quelques semaines plus tôt, une étude, menée par SNCF, lui avait confirmé que rien ne s'opposait à ce qu'il passe commande auprès du fabricant canadien Bombardier. Ouf !

Il n'empêche : des inquiétudes demeurent. Et le manque de transparence de SNCF Réseau Normandie n'arrange rien. Malgré notre demande, impossible de se faire communiquer l'intégralité de l'étude technique. « *Ce sont des documents de travail que l'on a pas l'habitude de transmettre, des éléments complexes qui pourraient être mal interprétés* », se justifie Yannick Dubos, chef de projet trains normands chez l'opérateur ferroviaire public en charge du réseau.

A l'heure actuelle, la SNCF se borne à divulguer une version synthétisée des conclusions de l'expertise technique. Ce document confirme que toutes les voitures pourront se croiser, mais sous conditions : « *La plateforme devra rester dans les normes les plus strictes de tolérance et*

nécessitera des mesures de renforcement de la maintenance : du fait des marges extrêmement faibles sur le gabarit. Il faudra vérifier régulièrement que des travaux ou des circulations ne modifient pas la position de la voie. »

« On va au taquet de ce qui est autorisé »

Selon Gilles Dansart, rédacteur en chef de la lettre spécialisée Mobilettre, *« il n'y a pas de souci majeur »*. *« La SNCF a les moyens de le faire »*, ajoute-t-il. Un temps, l'interdiction de croisement sur les six passages les plus riquiqui avait été évoquée. *« Aujourd'hui, un seul pose encore question. Pour le reste, il n'y aura pas de problème »*, rassure Yannick Dubos. Au passage, il affirme qu'aucun aménagement particulier ne sera à réaliser en Gare Saint-Lazare.

Et pourtant les critiques persistent. Notamment côté cheminots, à propos des normes réglementaires de croisement. *« Tant sur le gabarit des voitures que sur les écartements des entraxes, on va au taquet de ce qui est autorisé »*, insiste Gregory Laloyer, secrétaire régional CGT cheminot Normandie. Et de s'inquiéter *« que l'on sorte des règles habituelles d'exploitation »*. Toujours marqué par le terrible accident de Brétigny-sur-Orge, il s'interroge également sur la capacité de vigilance réelle de l'entreprise.

Quels protocoles de surveillance seront mis en place par la SNCF ? *« Encore trop tôt pour le dire, nous menons actuellement des études »*, explique Yannick Dubos. En tout état de cause, après chaque intervention de maintenance, il faudra vérifier que l'écartement n'a pas évolué. Et même, sans opération particulière, des contrôles plus resserrés seront à effectuer. *« Une voie ferroviaire, ça vit et ça bouge, en particulier sous l'effet des variations climatiques »*, décrypte le syndicaliste CGT.

« Eventuel couac »

Un frottement, voire une collision, en Gare Saint-Lazare aurait un effet désastreux. Même si la répétition d'un drame de l'ampleur de Brétigny-sur-Orge apparaît techniquement impossible. *« Sur le secteur de la Gare Saint-Lazare, les vitesses de circulation sont réduites à 30 km/h »*, rappelle David Lepennetier, secrétaire régional Sud pour la région Normandie. Sur le fond du dossier, le délégué syndical rejoint son homologue cégétiste, regrettant que *« l'on s'amuse à repousser les normes d'exploitation pour satisfaire les constructeurs »*.

Au-delà des cheminots, certaines voix politiques expriment leurs doutes sur la faisabilité technique du projet Morin. Nicolas Mayer-Rossignol, chef de file de l'opposition socialiste, évoque un vrai risque : *« On est à la limite de la limite. »* *« Entre des simulations et la réalité du terrain, il peut toujours y avoir un écart »*, complète l'élus PS craignant *« un éventuel couac »*.

Philippe Duron, député PS du Calvados et fin connaisseur des questions ferroviaires, lui emboîte le pas sur la base de ses contacts privilégiés au ministère des Transports : *« Le risque de frottement est bien réel. »*

Hormis la faiblesse des marges de sécurité, l'élus socialiste pointe du doigt une autre limite du dossier : *« Les voitures Omnéo ont été conçues à la base pour les lignes TER, soit des distances de 150 km en moyenne. Elles ne sont donc pas adaptées pour effectuer de plus longs trajets, en particulier le Paris Cherbourg qui s'étend sur près de moi 350 kilomètres. »* Et l'ancien maire de Caen de pointer le risque d'une *« usure »*

accélérée » du matériel ».

Pression maximale sur Bombardier et la SNCF

Serein, Hervé Morin balaye ces critiques d'un revers de main et se dit confiant sur la capacité de ses nouveaux matériels à tenir leur rang. Idem sur les marges de croisement : *« La SNCF dit que ça passe, je ne vois pas pourquoi il faudrait en douter. Ce genre d'entreprise publique a plutôt tendance à ouvrir trois parapluies plutôt qu'un seul. »* N'en demeure pas moins que l'élus centriste joue très gros sur ce dossier.

Dans la perspective d'une réélection, il ne peut se permettre le moindre impair notamment en matière de délais de livraison. Se sachant particulièrement attendu, il devrait continuer à mettre une pression maximale sur Bombardier et la SNCF. Comme d'habitude serait-on tenté de dire...

Pourquoi Bombardier ?

En tout état de cause, les réserves – voire les critiques exprimées plus haut – induisent une question supplémentaire. Pourquoi vouloir à tout prix commander les nouveaux trains chez Bombardier ?

Un autre modèle auprès d'un fabricant différent aurait en effet pu être envisagée. Pas du goût du président de Région. Selon lui, seuls les trains Omnéo de Bombardier *« associe un confort de standard TGV couplé à la possibilité de rouler à 200 km/h »*. Ce que conteste Philippe Duron qui évoque *« des solutions mieux adaptées chez d'autres constructeurs »*.

L'essentiel se situe sans doute ailleurs : avant toute chose, Hervé Morin souhaite inaugurer son matériel avant l'achèvement de son mandat. Il en escompte d'importants bénéfices politiques. En utilisant la voie classique d'un nouvel appel d'offres, l'affaire était impossible. En se greffant sur un contrat déjà signé en 2010, le timing peut être tenu sous réserve de mettre une pression maximale sur la SNCF. Ce qu'Hervé Morin a fait. *« Des discussions franches et directes »*, commente-t-on chez l'opérateur ferroviaire.

Au-delà, une autre raison pourrait avoir poussé le chef des Centristes à privilégier le constructeur canadien. *« C'est pour faire plaisir à son ami Jean-Louis Borloo »*, souffle un élu régional sous le sceau du off. Que viendrait faire l'ancien ministre de l'Environnement dans ce dossier ? L'usine Bombardier, chargée de produire les futures rames, se situe à Crespin à proximité de Valenciennes, le fief politique de l'ex-patron de l'UDI.

« Borloo, ça fait neuf mois que je ne lui ai pas parlé », répond du tac au tac le président de Région pour démentir tout arrangement entre amis. Une seule chose est sûre : la commande normande a constitué une belle bouffée d'oxygène pour le site nordiste.

Manuel Sanson