

# **La Compagnie nationale des chemins de fer en Roumanie. Une réforme toujours retardée**

Adrian NETEDU  
Maître de conférences  
Université Al. I. Cuza de Iași, Roumanie  
Dép. de Sociologie et assistance sociale

## **Introduction**

En ce qui concerne la politique ferroviaire, les vingt dernières années n'ont pas apporté en Roumanie le saut qualitatif que l'on peut observer partout en Europe. On peut distinguer quatre types de problèmes auxquels est confrontée la Compagnie nationale des chemins de fer (*Compania Națională de Căi Ferate* ou CFR) l'opérateur historique roumain.

Premièrement, au cours des dernières années, la CFR a été secouée par de nombreux scandales financiers. Deuxièmement, et l'on peut certainement relier ce second problème au précédent, la compagnie est confrontée à de nombreuses difficultés de gestion. La CFR n'arrive pas à équilibrer son budget et encore moins à être rentable. C'est pourquoi l'Etat roumain a décidé de se séparer de l'entreprise publique : la CFR fait actuellement l'objet d'une vente. Mais rien ne permet d'affirmer que la privatisation de l'entreprise améliorera son fonctionnement, tant espéré par les Roumains. Troisièmement, la CFR se caractérise par la dégradation des services qu'elle propose. Les voyageurs, qui sont de plus en plus insatisfaits de la qualité des services ferroviaires, se tournent vers des moyens de transport alternatifs, comme le transport par wagon ou par autobus, ce qui accroît les problèmes de sécurité routière. Quatrièmement, en raison de la diminution du nombre de passagers, la CFR, qui cherche à limiter ses déficits, augmente en permanence les tarifs des billets de train. Ceci ne fait que renforcer la baisse de fréquentation du train, d'autant qu'à la différence de la plupart des autres compagnies européennes, l'opérateur ferroviaire roumain ne propose pas des offres promotionnelles spectaculaires.

Bien que le rail soit reconnu comme une activité stratégique pour la Roumanie, la CFR n'arrive donc pas à trouver un modèle de développement économique viable. Cette communication se propose de passer en revue les problèmes rencontrés par l'entreprise au cours des deux dernières décennies. Elle interroge également le rôle que pourrait jouer (ou non) la privatisation dans le processus de modernisation de l'entreprise.

## **1. La CFR comme symbole national de la Roumanie**

Les chemins de fer roumains sont depuis le XIX<sup>e</sup> siècle un symbole de l'identité nationale de ce pays. La fondation de l'Etat roumain moderne, composé des trois grandes provinces historiques, ont été posées grâce au chemin de fer, responsable pour une bonne

part des relations entre eux. Le premier chemin de fer en Roumanie remonte à 1854 (pour le transport du charbon) et à 1856 pour le transport de passagers.

Outre les lignes internes, nous pouvons dire que l'union politique des trois régions administratives de Roumanie (Valachie, Transylvanie et Moldavie) a été suivie par une autre : sur le chemin de fer. Un auteur<sup>1</sup> rappelle la déclaration d'une figure importante politique de l'époque, M. Kogălniceanu, qui en 1877 lors d'une intervention au Parlement, déclarait « avec tous les sacrifices que nous avons faits et nous faisons avec les chemins de fer, seulement avec les chemins de fer nous avons cimenté l'Union et la formation de la Roumanie ».

Après la réunification de la Roumanie en 1859, la première ligne ferroviaire importante a lié la Valachie à la Moldavie (le tracé de la ligne correspondait peu ou prou à celui de la route Bucarest-Galați-Iași). Cette ligne, qui a été construite par étapes, a été achevée en 1872 et où l'intervention des spécialistes roumains a été appréciée d'un point de vue *national*. Un autre tracé était celui entre la Valachie et la Dobroudja (province incluse dans le royaume roumain depuis le Traité de San Stefano en 1878). Au début des années 1880 a commencé la construction de la ligne de chemin de fer Bucarest – Cernavoda, destinée à relier la capitale au port de Constanta. Un moment d'une grande importance nationale a été la construction du pont de Cernavoda inauguré en 1885. Après D. P. Ionescu<sup>2</sup> cet événement fut un moment important : le roi et le métropolite de la province<sup>3</sup> étaient présents la nomination, on donna le nom de l'ingénieur et constructeur A. Saligny à l'une des stations, etc.

Le même esprit national se trouve à l'inauguration du chemin de fer Bucarest-Giurgiu en 1869. Cette ligne eut une double fonction dans l'histoire de la Roumanie : elle permit l'ouverture du trafic fluvial sur le Danube et joua un rôle important dans la guerre qui était en 1877. N. Zeilinger<sup>4</sup> note d'autres détails qui sont identifiés dans l'imaginaire Roumains sur les chemins de fer : les noms donnés aux trains ou les locomotives, les records de chemin de fer dans des livres de popularisation, la nationalisation effective des chemins de fer en 1881.

Après l'unification de la Roumanie en 1918, les lignes de chemin de fer de la Transylvanie ont été ajoutées au patrimoine ferroviaire national. Si dans un premier temps les constructeurs étaient des étrangers, l'ingénierie roumaine s'est imposée avec le temps. Une tâche difficile pour les spécialistes roumains était le remplacement en Bessarabie des lignes « russes » ayant un écartement de 1,52 mètres par des lignes européennes de 1,44 mètres.

---

<sup>1</sup> D. P. Ionescu, “Prima realizare a tehnicii românești: calea ferată Buzău Mărășești” [La première réalisation de la technique Roumaine : le chemin de fer Buzau-Marasesti], *Revista Căilor Ferate Române*, n° 1, 1998.

<sup>2</sup> D. P. Ionescu, “Construirea liniei ferate București-Cernavodă” [La construction du chemin de fer Bucarest-Cernavoda], *Revista Căilor Ferate Române*, n° 6, 1998.

<sup>3</sup> Un métropolite est un titre religieux porté par certains évêques de l'Eglise d'Orient.

<sup>4</sup> N. Zeilinger, “De la rationalité économique à la symbolique politique : le rôle de chemin de fer dans l'imaginaire national roumain”, dans *La Roumanie contemporaine. Approches de la transition*, (N. Pelissier, A. Marrie, F. Depres), L'Harmattan, Paris, 1996.

Après la Seconde Guerre mondiale, le développement des chemins de fer s'est accéléré<sup>5</sup>. Le gouvernement communiste de la Roumanie donna une grande importance à ce secteur (certains dirigeants du Parti communiste étaient d'anciens cheminots) qui était comme le levier économique le plus important de l'État, et que l'on appelait symboliquement la « deuxième armée ». Cette période fut marquée à la fois par une augmentation de la longueur des voies électrifiées (voir tableau 1), mais aussi par une augmenté considérable du nombre de passagers et de marchandises transportés (voir les graphiques 1 et 2).

Tableau 1 : *Longueur des lignes simples de chemin de fer en exploitation*

Année	Total (km)	Electrifiées	Lignes normales (1,44 m)			Lignes étroite	Densité (km de lignes/1000 km <sup>2</sup> )
			Totale	une voie	deux voies		
1938	9990	58	9274	8914	360	716	--
1950	10853	58	10024	9563	461	752	45.7
1960	10981	58	10239	9599	640	706	46.2
1970	11012	494	10341	9231	1110	635	46.4
1980	11110	2367	10506	8082	2424	559	46.8
1985	11192	3194	10675	7869	2806	472	47.1
1989	11343	3654	10871	7922	2949	427	47.8
1990	11348	3680	10893	7944	2949	427	47.8
1995	11376	3866	10889	7923	2966	427	47.9
2000	11015	3950	10958	7993	2965	76	46.4
2005	10948	3999	10816	7806	3010	75	46.1
2010	10785	4020	10645	7736	2909	5	45.4

Sources : *Annuaire statistique de la Roumanie*, 1960-2011

Après la Révolution de 1989 la grande compagnie nationale a dû faire face à une autre étape, plus difficile. Cependant, de temps en temps les Roumains peuvent admirer le célèbre Orient Express, le train régulier sur la route Bucarest-Sinaia, des anciens trains locaux pour des zones pittoresque (*mocanitza*), d'autres trains d'époque etc.- qui conservent une image d'une compagnie qui survit et qui récupère quelques traditions.

<sup>5</sup> Voir les émissions dédiées à l'histoire de chemin de fer roumaines à la Radio Romania Actualitati, à l'adresse : [http://www.romania-actualitati.ro/o\\_scurta\\_istorie\\_a\\_cailor\\_ferate\\_din\\_romania-53598](http://www.romania-actualitati.ro/o_scurta_istorie_a_cailor_ferate_din_romania-53598)

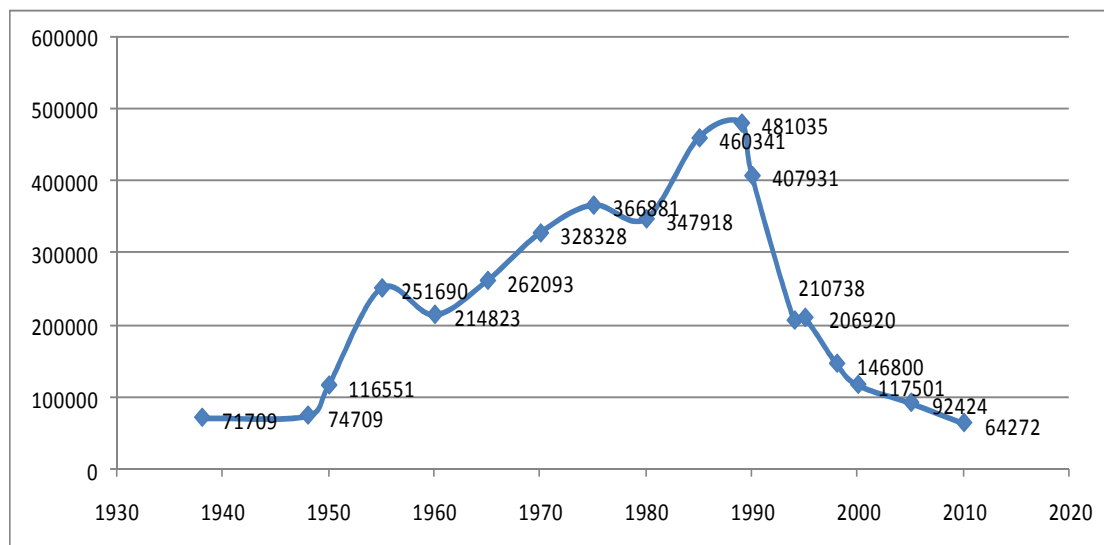
Avec une évolution complexe la compagnie nationale CFR c'est un symbole qui dépasse les époques et les gens impliquées. Une question reste cependant en suspens. Qu'est-ce qui reste aujourd'hui de ce prestige symbolique ?

## 2. La situation des chemins de fer en Roumanie après 1990

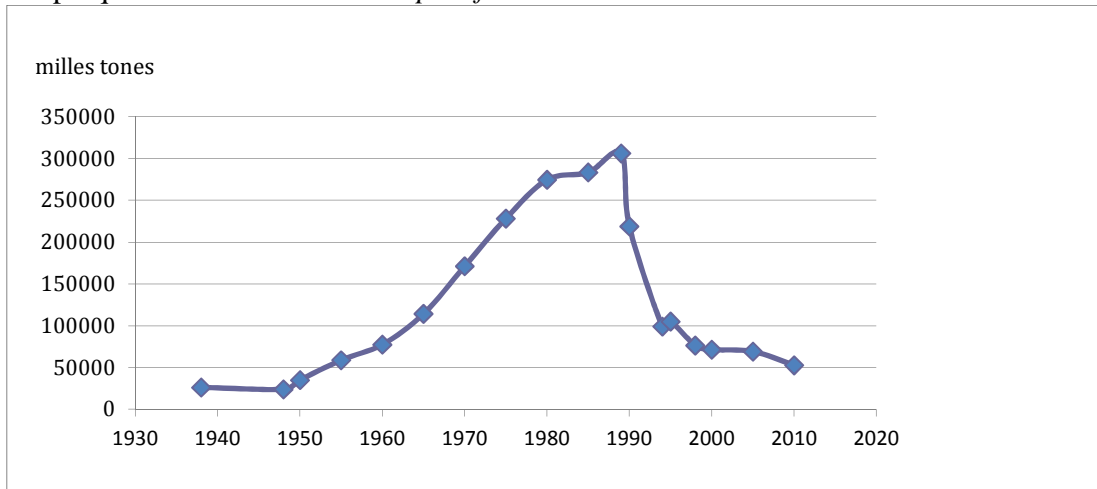
En 1991 a été créée la SNCFR (Société Nationale De Chemin de Fer Roumaine) et en 1996 la loi 129 a consigné le statut de « régie autonome » à la SNCFR, une régie d'intérêt national sous l'autorité de Ministère de Transport. La loi 129 est une ouverture pour la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires dans le but d'une intégration dans un marché unique européen.

Malgré les bonnes intentions le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs a baissé brusquement à partir de 1990 et cette tendance baissière a continué même après 2000 (voir les graphiques 1 et 2).

Graphique 1 : Evolution du nombre de passagers des chemins de fer en Roumanie



Graphique 2 : Evolution du transport ferroviaire de marchandises en Roumanie



Sources : *Annuaire statistiques de la Roumanie*, 1965-2011

Il est difficile de proposer une explication exhaustive des ces évolutions après la Révolution, car de nombreuses variables rentrent en jeu. Un article publié en 2009<sup>6</sup> affirme que la cause principale de cette baisse est la restructuration économique du pays, laquelle a un fort impact sur le nombre d'employés/navetteurs. Pour le transport ferroviaire à longue distance, D.I. Brinduş a identifié d'autres causes : la réduction de pouvoir économique et du niveau de vie moyen des roumains. En conclusion l'auteur écrit que : « le renouveau de l'économie nationale a augmenté la demande de transport... mais ce si a trouvé des offres sans attrait de la part du chemin de fer » et avec une croissance pour le transport routier. D.I. Brinduş recommande parmi les solutions<sup>7</sup> : une diversification de l'offre de transport ferroviaire à un niveau suburbain ou locale, ainsi que des horaires de passage plus adaptés.

Une autre caractérisation a été le résultat de diverses influences politiques après la Révolution de 1989. Le grand nombre des ministres des Transports et des partis politiques qui se sont succédés au pouvoir ont pour effet une absence de réelle stratégie en matière de transport ferroviaire. Hormis Miron Mîtreă, qui a été ministre de transport pendant 4 ans de 2000 à 2004, tous sont restés à leur poste pendant de petites périodes, insuffisantes pour l'élaboration d'une stratégie de longue durée (voire le Tableau 2). Même dans le cas de Traian Băsescu, qui est resté pendant une longue période à la tête du ministère, son activité a été fort morcelés. Malheureusement chaque ministre a imposé des équipes nouvelles. Entre 1998 et 2012 par exemple à CFR a eu pas moins de 17 directeurs<sup>8</sup> !

<sup>6</sup> D.I. Brinduş, "Transportul feroviar de călători încotro?" [Le transport ferroviaire des voyageurs, quelle direction ?], *Cale ferată, material de informare documentară*, n° 1, 2009.

<sup>7</sup> D.I. Brinduş, "Transportul feroviar de călători pe un drum mai bun" [Le transport ferroviaire des voyageurs sur une meilleur route], *Cale ferată, material de informare documentară*, n° 2, 2009

<sup>8</sup> La rémunération de ses directeurs a été toujours importante ! Aujourd'hui le directeur général de la CFR gagne environ 14 000 euros brut par mois et le directeur général de la CFR Marchandises environ 9 500 euros.

Tableau 2 : Les ministres des Transports en Roumanie depuis la Révolution

<i>Période</i>	<i>Premier ministre</i>	<i>Nom du ministre des Transports</i>	<i>Appartenance politique du ministre</i>	<i>mois</i>
26/12/1989-28/06/1990	Petre Roman	Corneliu Burada	Non	6
28/06/1990-16/10/1991	Petre Roman	Traian Basescu	FSN	16
16/10/1992-19/11/1992	Teodor Stolojan	Traian Basescu	FSN	13
19/11/1992-06/03/1994	Nicolae Vacaroiu	Paul Teodoru	Non	5
06/03/1994-11/12/1996	Nicolae Vacaroiu	Aurel Novac	PUNR	10
11/12/1996-11/02/1998	Victor Ciorbea	Traian Basescu	PD	14
11/02/1998-17/04/1998	Victor Ciorbea	Anton Ionescu	PNL	14
17/04/1998-22/12/1999	Radu Vasile	Traian Basescu	PD	20
22/12/1999-01/05/2000	Mugur Isarescu	Traian Basescu	PD	8
01/05/2000-28/12/2000	Mugur Isarescu	Anca Boagiu	Nu	7
28/12/2000-28/12/2004	Adrian Nastase	Miron Mitrea	PDSR	48
29/12/2004-13/06/2006	Călin Popescu-Tăriceanu	Gheorghe Dobre	PD	18
13/06/2006-05/04/2007	Călin Popescu-Tăriceanu	Radu Mircea Berceanu	PD	10
05/04/2007-22/12/2008	Călin Popescu-Tăriceanu	Ludovic Orban	PNL	20
22/12/2008-03/09/2010	Emil Boc	Radu Mircea Berceanu	PDL	21
03/09/2010-09/02/2012	Emil Boc	Anca Boagiu	PDL	18
09/02/2012-07/05/2012	MR Ungureanu	Alexandru Nazare	PDL	3
07/05/2012-21/02/2013	Victor Ponta	Ovidiu Silaghi	PNL	9
21/02/2013-12/07/2013	Victor Ponta	Relu Fenechiu	PNL	5
12/07/2013-26/08/2013	Victor Ponta	Victor Ponta	PDSR	2
26/08/2013-aujourd'hui	Victor Ponta	Ramona Mănescu	PNL	4

Immédiatement après la Révolution, la CFR a été impliquée dans des événements ayant une signification sociopolitique profonde. C'est par exemple le cas des *mineuriades*<sup>9</sup>, à l'occasion desquels des milliers des mineurs sont venus à Bucarest « pour défendre la jeune démocratie roumaine ». Lors de la *mineuriade* des 13-15 juin 1990, l'on sait que dans la nuit de 13 juin quatre trains remplis ont amené des mineurs à Bucarest. Dans la presse roumaine beaucoup d'analystes ont souligné le rôle des ministres de transport de l'époque dans ces événements.

Mais indifféremment de l'image publique, la SNCFR a continué sa lente pente descendante et une restructuration générale a fini par s'avérer inévitable. C'est dans ce cadre que la SNCFR a été réorganisée en 1998 et que furent créées :

- la Compagnie Nationale de transport ferroviaire – CN CFR SA (CFR Infrastructura) pour l'infrastructure ferroviaire
- la Société Nationale de transport ferroviaire de marchandises (SN CFR Marchandise SA)

<sup>9</sup> Terme générique pour le raid des mineurs à Bucarest après 1990

- la Société Nationale de transport de voyageurs (SN CFR Călători SA)
- la Société Nationale pour l'Administration des Actives Ferroviaire (SAAF SA)
- la Société Ferroviaire de Tourisme (SFT-CFR SA)<sup>10</sup>.

En conclusion la réorganisation de SNCFR a donné deux sociétés nationales, deux sociétés commerciales et une compagnie nationale ! La dernière a pris tous les dettes de l'ancien groupe et des licenciements massifs ont eu lieu (environ 25 000 salariés ont perdu leur emploi).

La restructuration de la SNCFR en cinq sociétés nationales visait à réduire la bureaucratie interne. Mais, dans les faits, la mentalité typique de monopole s'est conservée<sup>11</sup>.

Le volume de transport des marchandises a diminué en 1999 de 17 % par rapport au volume de la fin de 1997. Mais pour la même année, il a été diminué de 75 % par rapport à 1989 ! La répartition modale du transport de marchandises en Roumanie était la suivante en 1999 : chemins de fer (53,3%), transport routier (39,3%), le transport fluvial 7%. Les journalistes ont souligné que la suprématie des chemins du fer reste relative et que la migration en direction du transport routier continue (principalement en ce qui concerne les marchandises non pondéreuses).

Le même journal écrit que parmi les 70 000 wagons en circulation sur le territoire, 80 % ont besoin de réparations très importantes et l'ancienneté moyenne des wagons est de 22 ans (l'âge recommandé étant de 20 ans). Les auteurs de l'article citent un rapport de la compagnie nationale où est stipulé que « l'état technique dans lequel se trouve le parc de wagons est à la limite fonctionnelle ». Malheureusement la production interne de locomotives et des wagons ont été presque fermés il y a quelques années, mais il existe des initiatives de la part d'entrepreneurs privés qui ont récupéré l'ancienne usine de fabrication et, aujourd'hui, une nouvelle production a déjà commencé !

Une autre chose alarmante est le fait qu'en Europe le prix du transport par auto est deux fois plus élevé que le transport ferroviaire. Mais en Roumanie le rapport est à l'inverse.

Un autre rapport était fait en 2004 par la Fédération Patronale des Services Publics qui a identifié que 817 locomotives ont plus de 20 ans et que 2441 des wagons pour voyageurs peuvent être considérées comme irrécupérables tant elles sont dégradées. Pour le maintien des capacités, les auteurs du rapport ont recommandé la somme de 792 millions de dollars américains !

Malheureusement le redressement des compagnies ferroviaires a été mené dans beaucoup de cas par le biais de licenciements collectifs ou par l'augmentation des prix des billets de train ou des tarifs pour le transport de marchandises. Il est très difficile d'avoir une analyse exhaustive de toutes ces innombrables augmentations des prix (l'explication courante étant le taux d'inflation et l'augmentation du prix du carburant). Symptomatique de la situation paradoxale dans laquelle se trouve le système ferroviaire roumain, un journal titrait en 2011 : « Grâce à l'augmentation des prix des billets, la CFR évite les pertes, mais pourrait chasser ses clients »<sup>12</sup>. Notons cependant que la compagnie

---

<sup>10</sup> Une autre société, la société de Management Ferroviaire fut créée à l'époque, mais elle fut rapidement dissoute.

<sup>11</sup> Voir le journal *Capital*, 29 avril 1999

<sup>12</sup> Voir le journal *Evenimentul Zilei*, 15 août 2011

a maintenu quelques réductions historiques : 75 % pour les étudiants, 50 % pour les navetteurs et 13 % pour les achats on line etc. Dans le tableau suivant nous pouvons voir quelques exemples d'augmentations des prix :

Tableau 3 : *Exemple des indexations des prix des billets de train*

Date approximative	Croissance en pourcentage	Les causes annoncées
14.02.2004	6,3 %	Indexation des tarifs sur l'inflation
16.06.2004	6 %	Indexation des tarifs sur l'inflation
1.09.2005	5-7 %	Croissance estimée pour chaque prochain semestre
1.11.2006	7,9 %	Pour l'augmentation de revenus et pour compenser les prix des fournisseurs de carburant, d'électricité et d'autres produits.
1.03.2007	9,1 %	Application d'une ordonnance d'urgence gouvernementale de 2006
1.05.2007	7 %	La même croissance annoncée pour le 1 <sup>er</sup> septembre et le 1 <sup>er</sup> décembre
1.09.2007	7 %	Indexation des tarifs sur l'inflation
1.06.2010	4 %	Croissance de la TVA
15.09. 2010	8 %	Engagement de réduction des dépenses à l'égard du FMI
1.09.2013	10 %	Inflation ; compensation des prix des fournisseurs de carburant, d'électricité et d'autres produits.

Sources : divers communiqués dans la presse roumaine

### 3. Mauvaise gestion et corruption du système

Outre les problèmes de nature technique, on peut repérer aussi des raisons managériales et stratégiques qui expliquent la situation dans laquelle se trouve les chemins de fer roumains. G. Buruiană, le premier directeur général de la CFR Marchandise entre 1998 et 2000 déclarait que pour le transport ferroviaire en transit par la Roumanie les réductions ont été de 70 % (alors qu'en Europe, elles atteignent 80%). Dans la situation que la destination finale a été en Roumanie les réductions ont été justes de 30 %. Même dans ces conditions la position de CFR Marchandise a été très bonne. Le même directeur G. Buruiană<sup>13</sup> déclarait <sup>14</sup> qu'en 2000 CFR Marchandise était la deuxième compagnie la plus productive de Roumanie, après l'entreprise pétrolière

<sup>13</sup> En 2000, G. Buruiană est devenu le président de l'Association des Transporteurs Ferroviaires Roumains.

<sup>14</sup> Voir le reportage *Falimentul CFR Marfă* [Le faillite de CFR Marchandise] : <http://romaniateiubesc.stirileprotv.ro/emisiuni/2013/sezonul-1/falimentul-cfr-marca-parte-a-ii-experimentul-ce-arata-proportiile-unui-dezastu-cat-dureaza-un-transport-de-la-bucuresti-la-constanta.html>, consulté le 04.11.2013



Petrom. Aujourd'hui, l'entreprise CFR Marchandise possède encore 800 locomotives et plus de 50 000 wagons en activité.

Evidemment les investissements avec des sommes importantes pour moderniser les wagons ont continué. Un prêt de 30 millions d'euros (accordés par Deutsche Bank via IRS Leasing Company) a été destiné à la fourniture d'essieux pour des wagons de transport marchandises. Malheureusement, les essieux achetés étaient de seconde main et de mauvaise qualité, ce qui a donné lieu dans une très courte période à une série d'événements très graves sur le chemin de fer.

En août 2004, six wagons remplis de carburant (essence et diesel) déraillèrent et explosèrent dans la gare de Gugesti (département de Vrancea), provoquant de nombreux dégâts<sup>15</sup> : 6 personnes furent blessées, des centaines de personnes durent être évacuées et du matériel roulant fut détruit.

Le ministre des Transports Miron Mitrea déclara à l'époque qu'il était impératif de poursuivre le fabricant d'essieux (car la catastrophe était due à une rupture d'essieu).

Prévisible, des centaines de wagons qui ont été équipées avec les mêmes axes étant éliminés. Dans la presse de l'époque, d'autres accidents ferroviaires furent signalés tous eurent lieu en 2004 : le 28 janvier 2004 à Arpechim branche de la SNP Petrom, six wagons ont déraillé ; le 27 mai 2004, un train avec 36 wagons transportant du pétrole appartenant à la compagnie pétrolière Rompetrol brûlèrent près du village de Poarta Albă, dans le département de Constanta. L'incendie s'est déclenché à la suite d'un blocage des roues du dernier wagon, qui était vide.

Le 8 juin 2004 à Radoiesti, département du Teleorman, dix wagons chargés des ferrailles ont déraillé causant des dégâts importants : 200 mètres de chemin de fer durent être remis en état. La presse a également noté d'autres événements désastreux. En ce qui concerne ces événements, I. Mantescu un représentant syndical des conducteurs de locomotives a déclaré que « la société était sur le vague, elle était très rentable et à la fin de chaque année a rapportée des bénéfices élevés, mais l'argent ont été investi pour l'achat de plusieurs centaines de wagons qui ont circulé juste une période de 4-5 semaines, parce que à cette époque il y avait 5 événements répétées en courte période de temps avec de la rupture de l'essieu ; puis les wagons ont été éliminés et aujourd'hui s'attendent là résolution des conflits avec l'usine d'essieu de Bals ».<sup>16</sup>

Dans le même temps, beaucoup des petites firmes ont racheté des wagons vendus par la CFR à un prix symbolique (202 euro/tonne) afin de récupérer et recycler le fer<sup>17</sup>. L'affaire a débuté en 2005 quand CFR a mise au rebut des « kilomètres de wagons ». Encore en 2013, une entreprise privée a acheté 1372 wagons qu'elle a découpé en pièces et qu'elle a revendu. Des enquêtes de journalistes ont montré le schéma de travail : beaucoup des wagons neufs ou en bonne état sont abandonnés dans quelques gares jusqu'à expiration des révisions périodiques. La situation résulte de la combinaison d'une désorganisation de la CFR et d'une corruption à des niveaux très bas. En 2013, la CFR Marchandise possède 457 locomotives et 14260 wagons en état de fonctionnement et le parc roulant général est composé par 907 locomotives et 37260 wagons.

---

<sup>15</sup> Voir *Jurnalul național*, 16 août 2004.

<sup>16</sup> Voir le reportage *Calea furată română*, [La voie volée Roumaine], réalisée par Pro Tv, on line sur [www.voyo.ro](http://www.voyo.ro), 2013

<sup>17</sup> Voir le journal *Romania liberă* du 24 novembre 2013

Un cas intensif médiatisé est celui de M. Necolaiciuc (aidé par neuf employés de la compagnie), ancien directeur de CN CFR, qui a été mis en examen pour des acquisitions illégales d'un montant de 18 millions d'euros au cours de la période 2001-2003<sup>18</sup>. Il a été accusé d'avoir acheté des biens et des services sans qualités ou inutiles pour la compagnie qu'il dirigeait. Une partie de 4,5 millions euros dépensés venaient d'un crédit de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) destiné en principe à la réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire touchée par des catastrophes naturelles. La poursuite judiciaire a débuté en 2006, un renvoi à la Cour a été fait en 2008, mais M. Necolaiciuc n'a été extradé des Etats-Unis qu'en 2011 et le processus continue encore aujourd'hui. Et il est possible qu'en 2014 les faits pour lesquels l'ancien directeur de CN CFR est incriminé soient prescrits à cause d'un nouveau Code pénal<sup>19</sup> !

Autre exemple qui concerne la SFT-CFR SA et qui a fait l'objet d'un reportage de la chaîne Pro TV<sup>20</sup>, à cause des dettes historiques, la Société Ferroviaire de Tourisme a décidé de vendre une partie de son patrimoine (hôtels, foncier, trains d'époque, etc.) à des prix inférieurs à sa valeur. Sur le site même de la compagnie [www.feroviarul.ro](http://www.feroviarul.ro)<sup>21</sup> sont énumérés les illégalités : par exemple, la perte de l'hôtel Astoria de Bucarest, symbole de la SNCFR avec une valeur de plusieurs millions d'euro et qui vendu pour quelques dizaines de milliers d'euros ! Ou encore la déstructuration d'un train sanitaire d'époque, coupé et vendu comme jonques, des affaires avec des terrains et outillages, un train d'époque nommé Dracula Express abandonné à Targu Mures, d'autres bâtiments et hôtels, etc. Les responsables s'accusent les uns les autres entre eux et les enquêtes pour malversation sont généralement très lentes.

En conclusion, c'est difficile de faire une analyse exhaustive des pertes de CFR ! Pour conclure nous pouvons citer les six causes identifiées par les journalistes<sup>22</sup> : corruption, incompetence, déchets, désorganisation, modernisation (dans un rythme très lent) et vol des composants sur les voies (avec une perte de 6 millions euros dans les premiers neuf mois en 2012!)

#### **4. Le voyageur roumain face à la SNCFR, des expériences contradictoires**

Nous n'avons pas identifié de sondages publics sur la SNCFR, uniquement des sondages spécifiques sur le site de CFR voyageurs et qui ne sont pas de nature sociologique. Les questions posées portent sur le degré de satisfaction des voyageurs, la signification des transports ferroviaires dans l'imaginaire social des roumains, la description ponctuelle des critiques ou des observations de la part de clients etc. A priori, il ne s'agit pas d'enquêtes basées sur des échantillons représentatifs ou de recherches exhaustives, mais uniquement d'études de cas plus ou moins significatives.

---

<sup>18</sup> Voir la dossier de presse sur [www.hotnews.ro](http://www.hotnews.ro), consulté le 26.11.2013

<sup>19</sup> Voir le site [www.tvr.ro](http://www.tvr.ro), consulté le 7.11.2013

<sup>20</sup> Voir le reportage *Hoțile din Ministerul Transporturilor*, production 2012 : [www.voyo.ro](http://www.voyo.ro), consulté le 22.11.2013

<sup>21</sup> Voir le site [www.feroviarul.ro](http://www.feroviarul.ro), consulté le 22.11.2013

<sup>22</sup> Voir l'article signé par Sorin Ghica, "Pourquoi tous les retards des trains en Roumanie ? Six causes de gaspillage de centaines de millions d'euros", dans le journal *Adevarul*, 25 octobre, 2012, consulté le 29 novembre 2013

En revanche, il est intéressant de noter qu'il existe en Roumanie de véritables passionnés des transports ferroviaires qui échangent et discutent sur des sites collectifs spécialisés par exemple [www.forumtrenuri.com](http://www.forumtrenuri.com). Tous ceux qui sont intéressés peuvent avoir des informations très utiles sur ce genre de site. Nous pouvons ajouter les innombrables témoignages des voyages incroyables avec quelques trains d'époque dans des zones pittoresques de Carpathes !

Ajoutons par ailleurs, que les événements et accidents graves qui touchent le secteur sont largement évoqués dans la presse. Une situation critique est perpétuée chaque hiver quand un déplacement avec des trains peut être très difficile. "Train coincé dans le camp en raison du gel extrême! Les gens ont gelé"<sup>23</sup>, "Témoignages choc du train gelé"<sup>24</sup>, "Un train a déraillé. Des dizaines de passagers ont gelé froid"<sup>25</sup> voilà quelques titres des journaux dans des situations critiques et qui impose des mesures techniques ou managériales complexes. D'autres plaintes portent sur la propreté des wagons, les retards des trains, les prix plus élevés face aux conditions de voyage etc.

#### **4. Chronique d'une privatisation échouée**

Depuis 2000, la compagnie CFR Marchandise n'est plus en situation de monopole. L'entreprise Groupe Ferroviaire Roumain (GFR) fut la première compagnie à être autorisée à transporter des marchandises sur le réseau ferré roumain. En 2007, mais près de 30 compagnies privées concurrençaient la compagnie publique et se partageaient plus d'un quart du tonnage de marchandises circulant par trains. Ces compagnies ont contribué à la croissance du chiffre de transport des marchandises en Roumanie. Dans un film de présentation visible sur le site Internet de GFR<sup>26</sup>, l'entreprise déclare qu'elle détient 37% des parts de marché du transport ferroviaire de marchandises, qu'elle est le leader du transport de pétrole etc. La compagnie possède 380 locomotives et 16500 wagons.

À l'opposé, la situation de CFR Marchandise s'avère très critique. Aujourd'hui, on considère que s'impose de manière urgente la privatisation de la compagnie (voir les données dans le tableau suivant).

---

<sup>23</sup> Voir un reportage en 2010 de la chaîne ProTV, en ligne à l'adresse <http://stirileprotv.ro/stiri/social/tren-ramas-in-camp-din-cauza-gerului-extrem-oamenii-au-inghetat.html>

<sup>24</sup> Voir l'article *Mărturia șoc din trenul în care au înghetat fotbalistii campioanei*, le 8 février 2012, en ligne à l'adresse <http://www.bzi.ro/marturii-soc-din-trenul-in-care-au-inghetat-fotbalistii-campioanei-268291>

<sup>25</sup> Voir un reportage en 2010 de la chaîne ProTV, en ligne à l'adresse <http://stirileprotv.ro/stiri/eveniment/un-tren-de-persoane-a-deraiat-in-judetul-covasna.html>

<sup>26</sup> À voir [www.gfr.ro](http://www.gfr.ro), consulté le 24 novembre, 2013

Tableau 4. *La situation de CFR Marchandise au cours des dernières années*

Anée	Nombre des employés	Dettes (en lei)	Dettes (en millions d'euros)
2008	18 246	886.213.750	200
2009	17 089	1.246.732.331	280
2010	11 588	1.455.773.039	325
2011	9 145	1.791.777.447	400
2012	8 411	2.123.254.369	470

La dette de la CFR Marchandise et les conditions précaires de cette compagnie ont été des arguments forts pour la privatisation. Ce point a été même explicitement inscrit dans les accords signés avec le FMI en avril 2012. Dans une lettre d'intention de 2010, l'ancien ministre de l'Economie Lucian Bode a fait la promesse d'une privatisation de CFR Marchandise d'ici la fin du mois d'octobre 2012. Mais la privatisation n'a pas encore eu lieu.

Dans une interview<sup>27</sup> de septembre 2010 Bruno Roche, président de la Chambre française de commerce, a déclaré qu'il n'est pas convaincu que la privatisation de CFR pouvait résoudre les graves problèmes auxquels est confronté l'ensemble de l'infrastructure en général. Ces infrastructures peuvent supporter une vitesse moyenne de 45 km/h pour les trains de voyageurs et une vitesse moyenne de 21 km/h pour les trains de marchandises. Par ailleurs, 8000 km de ligne nécessitent des réparations capitales<sup>28</sup>.

En septembre 2011, le CSAT (Conseil Suprême de Défense du Pays) a avisé la privatisation de CFR Marchandise. Suite à la négociation avec le FMI, d'autres mesures ont été envisagées : la compensation des dettes, la sélection d'un management privé pour CFR Marchandise, la conversion des dettes en actions, l'annulation de certaines parties de la dette, etc. Malheureusement le processus de privatisation s'avère lui-même très coûteux. Dans le mandat de ministre Ovidiu Silaghi un consultant pour la privatisation a été payé avec 375 000 euros et le même consultant a été payé par le suivant ministre Relu Fenechiu avec 570 000 euros, pour la même chose !<sup>29</sup>

Une première enchère avec trois offrants a été annulée. Le prix d'achat de 51 % des actions a été établi à 180 millions d'euros et le chiffre d'affaires du soumissionnaire a été établi à 20 millions d'euros (au départ elle était de 100 millions d'euros !). L'enchère a été marquée par de vives disputes politiques, par des accusations publiques et par des suspicions de non-transparence, etc. Le vainqueur a été désigné : Groupe Ferroviaire Roumain (GFR), le premier opérateur roumain privé. L'entreprise a déposé une caution de 28 millions d'euros et est s'engageait à payer 200 millions d'euros dans les deux mois, ce que l'entreprise n'a pas fait, malgré le prolongement des termes du contrat. Finalement, le nouveau ministre des Transports a annoncé le 24 octobre 2013 que la

<sup>27</sup> Voir le site [www.hotnews.ro](http://www.hotnews.ro), consulté le 14 septembre 2013.

<sup>28</sup> Déclarations de George Micu directeur général de CFR Marchandise, lors d'une interview publiée sur le site [www.rtv.ro](http://www.rtv.ro), article du 7 août, 2013

<sup>29</sup> Voir le reportage *Pertes sur tous les voies*, production 2013 : [www.voyo.ro](http://www.voyo.ro), consulté le 29.11.2013

privatisation a échoué, sans donner une explication très claire<sup>30</sup>. Officiellement, le ministère des Transports n'a pas reçu l'argent. Ma compagnie GFR accuse le ministère de ne pas avoir respecté toutes les conditions du contrat. Après l'échec du rachat, GFR a également récupéré la garantie déposée. Il est possible qu'une autre enchère ait lieu en 2014, quand CFR Marchandise aura annoncé une nouvelle réduction du personnel, qui devrait alors atteindre 6376 employés. Le processus de privatisation risque d'être fait en 2015. Entre temps augmentent les nouvelles dettes de la compagnie en même temps avec les bonus pour les bonnes performances du management!

### **Conclusion : les chemins de fer roumains, vers un nouvel avenir ?**

Récemment à Bucarest, à l'occasion de la visite d'une grande délégation chinoise lors de la troisième édition du Forum économique et commercial Chine-Europe Centrale et de l'Est (26-27 novembre 2013), des discussions entre le gouvernement roumain et le gouvernement chinois ont attiré l'attention sur une coopération dans le domaine du transport ferroviaire. A cette occasion le ministre des Transports roumains, Ramona Manescu, a confirmé que le 10 décembre 2013 s'ouvriront des discussions techniques à propos de la réalisation d'une ligne grande vitesse Constanta-Bucarest-Vienne<sup>31</sup>. Le ministre a confirmé que les besoins d'investissement de la Roumanie dépassent le volume des fonds européens. Le projet est en effet évalué à 11 milliards d'euros. Les déclarations sont très optimistes, dans les conditions d'une faible utilisation des fonds européens de la part de Roumanie et d'une faible expérience d'investissement chinoise en Europe dans les transports. Sur ce sujet, Mugur Isarescu<sup>32</sup>, gouverneur de la Banque Nationale de Roumanie, a déclaré : « il y a beaucoup de nouvelles à l'égard des milliards de dollars chinois, mais nous avons à notre disposition les fonds européens, et ces fonds sont une chance de développement pour la Roumanie ».

---

<sup>30</sup> Voir le site [www.hotnews.ro](http://www.hotnews.ro), article du 14 octobre 2013, consulté le 25 novembre 2013

<sup>31</sup> Voir le site [www.hotnews.ro](http://www.hotnews.ro), consulté le 26 novembre 2013

<sup>32</sup> *Ibidem*