

# Mort de l'ancien président de la SNCF Jacques Fournier



**J**acques Fournier est mort ce samedi 14 août à l'âge de 92 ans. Il était né le 5 mai 1929 à Epinal. Président de la SNCF du 24 août 1988 au 5 mai 1994, il avait auparavant été secrétaire général adjoint de l'Elysée, puis secrétaire général du gouvernement de 1982 à 1986. Homme de gauche, membre du parti socialiste et du Ceres, il était énarque et avait été membre du Commissariat général au plan. Il joue un rôle important dans l'installation de la présidence de François Mitterrand à un moment où la gauche n'a pas beaucoup de personnages capables de faire tourner les rouages de l'Etat. Son orientation politique lui vaut de devoir quitter le secrétariat général du gouvernement lorsque Jacques Chirac redevient premier ministre, en 1986. Jacques Fournier est alors nommé président de Gaz de France, de 1986 à 1988, avant de prendre la tête de la SNCF pendant 6 ans. Il y est appelé dans des circonstances tragiques. Le 27 juin 1988, un train Melun-Paris percute un train à l'arrêt dans la partie souterraine de la gare de Lyon. L'accident cause la mort de 56 personnes et en blesse 57. Six semaines plus tard, le 6 août, gare de l'Est, un train de banlieue venant de Château-Thierry dont les freins ont lâché percute le butoir. L'accident se solde par un 1 mort et 9 blessés graves. Le président de la SNCF, Philippe Rouvillois, doit partir. Jacques Fournier doit redonner confiance à une entreprise désarçonnée. Daniel Cukierman, qui succède à Guillaume Pepy comme directeur de cabinet entre 1991 et 1993, se souvient d'une période de rupture : « *l'entreprise à dominante technicienne touchait peut-être ses limites, d'autre part les syndicats étaient en perte d'hégémonie* ». On commençait à parler de concurrence mais, comme dit Cukierman, « *on jouait un peu à se faire peur* ». Fournier se veut l'homme du dialogue social, et tente d'instaurer un management qui ne soit plus uniquement technicien. En ce temps-là le président de la SNCF est un peu un ministre des chemins de fer. Sur le bureau de Jacques Fournier est posé le téléphone interministériel, réservé aux membres du gouvernement. A la SNCF, Jacques Fournier est aussi l'homme du développement du réseau TGV, préparé par les équipes de Jean-Marie Metzler. C'est alors qu'est inaugurée la LGV Atlantique, en 1989, la LGV Nord, en 1993. C'est alors aussi, le 18 mai 1990, qu'est établi le nouveau record du monde de

vitesse ferroviaire, lorsqu'une rame atteint la vitesse de 515,3 km/h sur la toute nouvelle LGV Atlantique. Et c'est sous sa présidence que le schéma directeur des lignes à grande vitesse est adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) du 14 mai 1991. Le schéma prévoit de doter la France de 16 lignes à grande vitesse, formant un réseau, compte tenu de ce qui est déjà réalisé de 4700 km. Certes tout ne sera pas fait (pas de TGV Normand, par exemple), mais le visage de la France à grande vitesse d'aujourd'hui est déjà dessiné. Le TGV semble alors l'avenir, ce qui passe aussi par un nouveau système de tarification, première version du yield management à la mode ferroviaire. Appelé Socrate, le système connaît cependant une mise en service calamiteuse, en 1993, en même temps que s'élancent avec succès les premières rames du TGV Nord.

Le TGV est au premier plan, redonne vie aux grandes lignes, activité phare, mais Fournier comprend que le reste est important. Il commence à donner du poids à l'Île-de-France qui n'en avait pas. Il obtient qu'on réalise Eole, projet de RER est-ouest, concurrencé par le projet de métro automatique de la RATP Météor, jusqu'à ce qu'on décide de faire les deux. Enfin, alors que les trains régionaux sont les parents pauvres du ferroviaire, il donne à leur responsable, alors Jacques Chauvineau, une importance semblable à celle des autres directeurs d'activité.

Jacques Fournier, qui avait présidé le Centre européen de l'entreprise publique, prit la présidence après son mandat du Ciriec (Centre international de recherches et d'information sur l'économie publique), pour lequel il continuera de travailler toutes ces dernières années). Il laisse à ses anciens collaborateurs le souvenir comme on dit simplement, d'un « homme bien », attentif aux autres et chaleureux. Et c'est le souvenir que nous gardons de lui.

*FD*

< [article précédent \(https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/un-mariage-reussi-avec-la-sncf/\)](https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/un-mariage-reussi-avec-la-sncf/)

[article suivant \(https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/alstom-va-livrer-jusqua-150-trains-a-trenitalia/\)](https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/alstom-va-livrer-jusqua-150-trains-a-trenitalia/) >