



Infrastructures ferroviaires en péril :
soit l'Etat investit au moins 16 milliards de plus en 20 ans,
soit les 2/3 des lignes, gares seront fermés et les effectifs divisés par 2 !

Une certitude : cheminots et usagers paieront cher

Un audit totalement indépendant de la SNCF et de RFF vient de rendre ses conclusions sur l'état du réseau ferroviaire, la politique de maintenance (entretien et renouvellement) actuelle et souhaitée.

Il confirme nos nombreuses alertes sur le réseau : « *vieillesse très importante... il se dégrade continuellement et les prémices de dégénérescence apparaissent* ». Cet audit préconise de très forts efforts de productivité, en fermeture de lignes, en baisse d'effectifs... et malgré cela, la survie du ferroviaire nécessite un effort financier de l'Etat de 16 milliards de plus que prévu sur 20 ans.

SUD-rail prend acte de l'état désastreux du réseau, conteste l'objectif de diminuer les capacités de la SNCF et demande à l'Etat de prendre ses responsabilités financières.

Un constat très inquiétant

Les voies vieillissent, malgré les travaux, ce qui provoque une croissance des défauts ponctuels, une qualité pas toujours bonne de la géométrie de la voie, et une forte dégradation des voies les moins fréquentées, qui ne se maintiennent qu'au prix d'interventions 5 à 10 fois supérieures à la normale. Les Km de ralentissement permanents imposés pour des raisons de sécurité progressent.

Un poste d'aiguillage sur 3 fonctionne avec une technologie obsolète, mécanique ou électromécanique, difficilement évolutive. La disponibilité de leurs composants électroniques diminue. La fragilité du câblage rend périlleuse toute modification.

Les caténaires, en bon état général, peuvent s'avérer insuffisantes pour tirer les trains rapides. Leurs mâts manquent de peinture et se corrodent. Presque la moitié (45%) des 30 000 Km de caténaires véhiculent du courant continu. Cet héritage des débuts de la traction électrique s'avère techniquement et économiquement moins performant.

Les ponts et les tunnels manquent d'entretien. Les ponts métalliques se corrodent par manque de peinture. Les voûtes des tunnels se détériorent et augmentent le risque de chutes sur la voie.

Ce constat s'explique par l'insuffisance de renouvellement et d'entretien

Le budget renouvellement a fortement diminué depuis 1984, a augmenté à partir de 94, mais la France ne dépense au Km de voie que 15 milles euros, tandis que l'Italie en consacre 39, la Suisse 56, l'Espagne 58 et le Royaume-Uni 148.

Cette faiblesse du renouvellement incite à concentrer le peu d'argent disponible sur l'entretien, les réparations urgentes... ce qui représente un coût supérieur à long terme.

Le budget d'entretien baisse continuellement. Il représente aujourd'hui 75% de ce qu'il était en 1981. Depuis l'année 2000, il baisse de 3 % par an. Il représente des dépenses peu rentables : de grosses sommes sur de vieux rails qu'il faudra remplacer un jour. Le coût cumulé de l'entretien représente 3 à 4 fois ce qui aurait été dépensé pour le renouvellement !

La France reste le seul pays à dépenser plus en entretien qu'en renouvellement. Cette absurdité économique, dénoncée par l'audit, doit laisser place d'urgence à une priorité au renouvellement.

Sinon, l'exemple de la Grande-Bretagne le prouve, les besoins financiers augmenteront de façon colossale !

Des demandes d'économies inadmissibles

Fermeture de lignes. L'audit remarque que 13 600 Km de ligne (46%) n'assurent que 6% du trafic. Il suggère de suivre l'exemple des autres pays qui, en 40 ans, ont « fermé de nombreuses lignes à vocation régionale ». Il préconise de diminuer les trop nombreux aiguillages sur les voies à faible trafic. Il souhaite la désélectrification (retrait des caténaires) des 3% de lignes qu'il juge peu fréquentés.

Il souhaite l'abandon du patrimoine (gares et triages) sur les voies de service. Il préconise la fermeture de 30% des voies de service (soit 4 500 Km) et de 20% des voies principales en zone de gare. Il indique que plus de la moitié des Km de tunnels se situe sur des lignes à faible trafic...

Économies sur les chantiers lors des travaux. Il estime inutiles les « dizaines d'annonceurs » guettant l'arrivée des circulations et préconise des annonces automatiques. Il dénonce la « faible productivité » des équipes sur le terrain qui ne disposent que d'1h50 par jour pour intervenir sur les voies, pendant les « blancs travaux » interdisant toute circulation. Il préconise des modernisations (possibilité de rouler sur l'autre voie par IPCS), le travail de nuit des cheminots... et une augmentation de 20% de la productivité.

Dans sa conclusion, l'audit évacue 2 propositions et n'en retient qu'une

La première proposition examine les conséquences de la continuation de la politique actuelle, c'est-à-dire une baisse du budget de 3% chaque année. Elle aboutit dans 20 ans à l'abandon total de 2 lignes sur 3 et la diminution de moitié des effectifs.

La deuxième maintient le réseau dans son état actuel, ce qui nécessite d'augmenter légèrement le budget de 0,5 à 0,55 milliards d'euros (afin de passer de 2,5 à un peu plus de 3 milliards). Elle aboutit à des dépenses énormes pour réparer uniquement, sans renouveler les installations.

La troisième, préconisée par l'audit, reste la seule réaliste. Malgré l'augmentation très forte de la productivité, elle coûte 3,1 à 3,5 milliards d'euros par an, soit un surcoût de 16 milliards sur 20 ans. Elle permet d'améliorer l'état du patrimoine, de le rajeunir... et ainsi de diminuer progressivement le budget nécessaire à l'entretien d'infrastructures neuves (de 2,5 milliards actuellement à 1,9 dans 20 ans).

Les efforts de renouvellement portent essentiellement sur les voies et plateformes (celles qui restent...), les postes d'aiguillages, le remplacement des caténaires anciennes conservées, les ouvrages d'arts utiles...

Les effectifs de gestion de l'exploitation modernisée baisseront « de façon substantielle ». Les effectifs de maintenance se maintiendront... grâce au recours accru du privé pour les travaux.

SUD-rail doublement inquiet

Bien sûr la confirmation de l'état lamentable du réseau ne nous rassure pas. Mais nous sommes encore plus inquiets des conclusions que va vouloir tirer le gouvernement :

- **Les moyens financiers des pouvoirs publics continuent de baisser**, par les baisses d'impôts et la vente des autoroutes dont les recettes devaient alimenter le développement du ferroviaire. L'Etat fera tout pour ne pas verser ces 16 milliards supplémentaires en 20 ans, soit 800 millions d'euros en moyenne par an sur un budget de 10 milliards pour l'ensemble des transports.
- **Même si l'Etat acceptait de payer, cette augmentation de 32% du budget laisserait la France derrière les autres pays** qui dépense plus au Km de voie. Elle laisse toujours un budget entretien supérieur à celui du renouvellement...

Cet audit va servir de prétexte au gouvernement pour réduire fortement le réseau ferroviaire, exiger de la SNCF qu'elle mette en place toutes les économies suggérées, notamment sur les agents de l'Équipement. C'est pourquoi SUD-rail :

- **prend acte de l'état lamentable du réseau ferré**, qui malheureusement ne nous surprend pas. Nous dénonçons les politiques anti-ferroviaires de tous les gouvernements précédents qui, au-delà de leurs belles paroles sur le développement du chemin de fer, ont tous diminué les budgets indispensables au maintien d'un réseau ferroviaire efficace ayant un avenir.
- **s'opposera de toutes ses forces**, dans l'unité la plus large et avec les usagers, à toute remise en cause d'un patrimoine utile aux usagers et à la société. Nous agirons avec la même énergie contre toutes les mesures de productivité mettant en cause la sécurité, les conditions de vie et de travail.
- **exige des pouvoirs publics qu'ils prennent enfin leurs responsabilités financières.** Les 16 milliards supplémentaires, nécessaires sur 20 ans, représentent un minimum, car nous voulons aussi le renouvellement et le maintien des voies principales en gare, des voies de service qui restent utiles à la SNCF et aux populations.

Le gouvernement ne cédera pas facilement ce minimum de 16 milliards. Une action unitaire et large sera nécessaire, pour la survie de la SNCF, du réseau ferroviaire et des cheminots.