

AUDIT FERROVIAIRE : remettre le réseau sur de bons rails

Un audit pour le compte de SNCF Réseau dresse un constat inquiétant sur l'état actuel du réseau ferroviaire. Il souligne des besoins d'investissement liés au renouvellement très élevés : il faudrait investir, en plus de ce qui est déjà prévu, 520 M€ par an entre 2017 et 2026. Par ailleurs, la facture pourrait même s'avérer plus lourde : les besoins de renouvellement des lignes de desserte fine du territoire, les « petites lignes », n'y sont pas pris en compte.

Avec 49 000 kilomètres de voies, 25 000 appareils de voies, près de 32 000 ponts ferroviaires, 10 500 ponts routiers, 15 500 passages à niveau, 1 570 tunnels, 1 200 passerelles... le patrimoine du réseau ferroviaire français est colossal.

Mais après une période de 30 ans de sous-investissement important, le deuxième réseau le plus long d'Europe est aujourd'hui en danger.

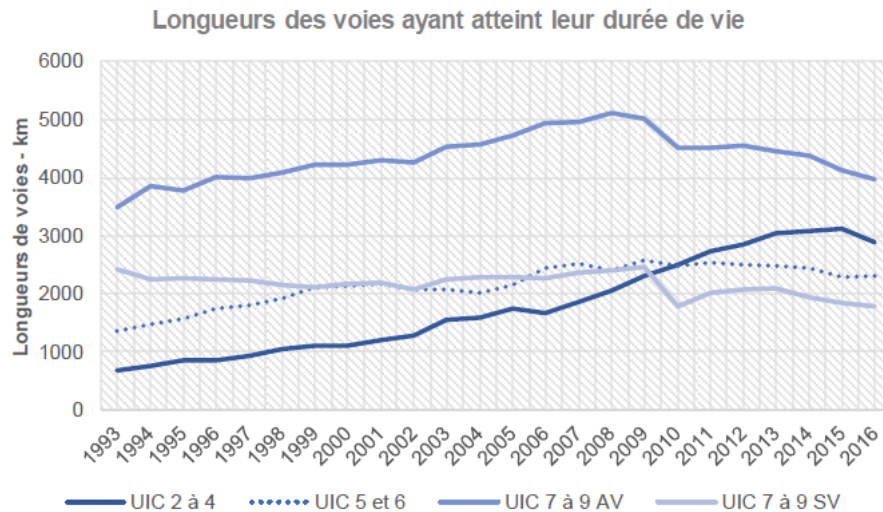
Une dégradation des infrastructures sur la quasi-totalité du réseau

Que l'on s'intéresse aux ouvrages d'art, aux ouvrages en terre, aux voies et appareils de voies, aux caténaires, aux installations de signalisation ou aux équipements de télécommunication, le constat est le même : le patrimoine français ferroviaire est mal en point.

Le nombre d'ouvrages d'art présentant un état dégradé ou très dégradé par exemple, n'a cessé de croître depuis 2014. Ils représentent ainsi environ 25 % des ouvrages dont 10 % présentant de fortes voire de très fortes avaries. Quant aux tunnels classés en état dégradés ou très dégradés, ils représentent 7,4 % du parc en 2016.

Le manque d'investissement a également entraîné une augmentation du vieillissement des voies depuis le début des années 90. La longueur des voies « nationales » (UIC 2 à 4, hors TGV) qui ont atteint leur durée de vie a triplé en 20 ans, passant de 1 000 km en 1998 à environ 3 000 km aujourd'hui. En 2016, environ 11 000 km de voies ont ainsi atteint leur durée de vie (voir graphique 1).

Graphique 1 : Evolution du linéaire de voie hors d'âge



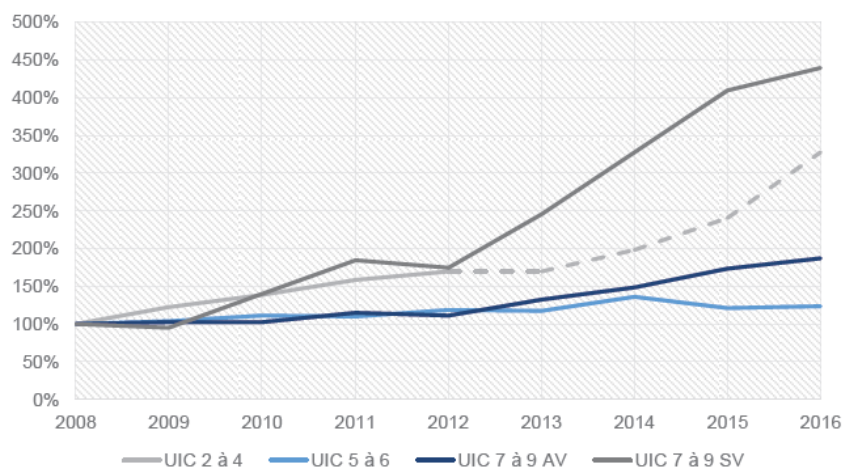
Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

La pyramide des âges des équipements de signalisation du réseau vieillit aussi considérablement : les postes électriques approchent ou ont dépassé leur durée de vie, les postes informatiques en ont atteint les 2/3, tandis que l'âge moyen du parc des installations de signalisation augmente de façon continue.

Un impact sur la qualité de service

Ce sous-investissement pour le renouvellement et la modernisation du réseau ferré entraîne une baisse générale de la qualité de service. Par exemple, le nombre de ralentissements liés à la voie n'a cessé de croître depuis 2009 sur la plupart des lignes. Il a été par exemple multiplié par 2 sur les lignes les moins circulées (UIC 7 à 9 AV).

Graphique 2 : Evolution du nombre de ralentissements liés à la voie

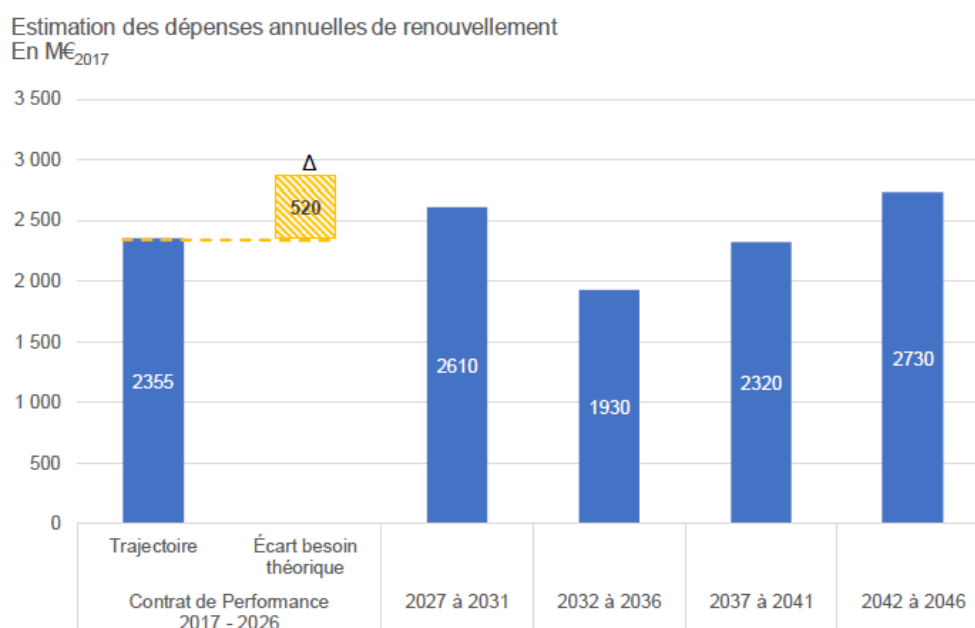


Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Des besoins d'investissement supérieurs aux investissements prévus dans le réseau

Le rapport estime que l'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures du réseau ferroviaire (hors lignes de desserte fine du territoire) et la trajectoire définie par le contrat de performance de SNCF Réseau se monte à environ 520 M€/an en moyenne sur la période 2017 - 2026.

Graphique 3 : Besoins estimés de renouvellement des infrastructures ferroviaires



Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Cet écart se décompose en un besoin de 130 M€/an pour les ouvrages d'art, 110 M€/an pour la voie et les appareils de voie, 160 M€/an pour les installations fixes de traction électrique et 120 M€/an pour la signalisation.

Des investissements d'urgence au détriment d'une gestion préventive du réseau

Les politiques de maintenance de la voie jugées les plus pertinentes du point de vue économique orientent deux tiers de l'effort financier sur le renouvellement des équipements et un tiers vers l'entretien. En France, cette répartition des efforts financiers est quasiment atteinte pour les lignes de dimension nationales et régionales (UIC 2 à 6). Cependant, elle reste très éloignée des standards de référence pour les lignes LGV et les lignes de desserte fine des territoires (UIC 7 à 9), reflétant un mode de gestion des lignes qui se traduit le plus souvent par des réparations d'urgence plutôt que par de l'entretien préventif.

Tableau 1 : Rapport entre les dépenses d'entretien et de renouvellement de voies, entre 2009 et 2015

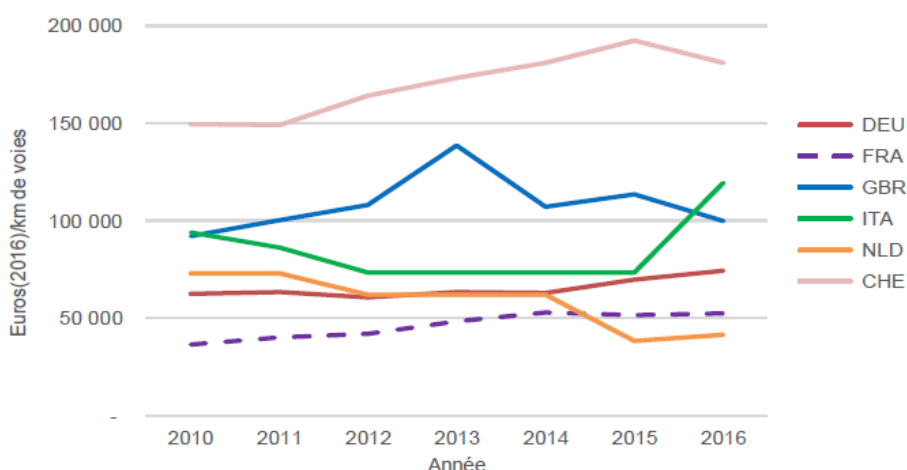
Sous-réseaux	Part de renouvellement	Part d'entretien
LGV	51 %	49 %
Groupes UIC 2 à 6	62 %	38 %
Groupes UIC 7 à 9	31 %	69 %

Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Un effort d'investissement inférieur aux principaux pays européens

Malgré une amélioration ces dernières années, la France investit toujours moins que ces principaux voisins européens dans son réseau ferroviaire. Avec 50 000 € par km de voies investi en 2016, c'est 2,5 fois moins que l'Italie, 2 fois moins que la Grande-Bretagne et 50% de moins que l'Allemagne.

Graphique 4 : Evolution des niveaux budgétaires par km de voies (UIC 2 à 9)



Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Conclusion : renouvellement des réseaux, la prise de conscience ?

Dans le domaine ferroviaire comme pour de multiples autres infrastructures (routes, ouvrages d'art, canalisations, éclairage public...), le renouvellement a été trop souvent le parent pauvre des politiques budgétaires. Cela se traduit aujourd'hui par une forte dégradation de l'état du patrimoine, de la qualité de service, voire de la sécurité pour les usagers.

La prise de conscience des besoins en matière de régénération et de mise à niveau des réseaux est désormais une nécessité.

Pour le réseau ferré, l'effort qui sera pressenti à travers le contrat de performance de SNCF Réseau mais aussi à travers les budgets de l'AFITF qui seront issus de la Loi d'orientation pour les mobilités (CPER ferroviaires notamment), seront déterminants pour enrayer le déclin et permettre au réseau ferroviaire d'assurer dans les meilleures conditions la mobilité de ses 4 millions de voyageurs quotidiens.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22