

SNCF Réseau compte réduire ses investissements sur le réseau ferroviaire « structurant »

C'est un changement majeur dans la stratégie suivie jusqu'à présent par SNCF Réseau et un signal particulièrement inquiétant pour le transport ferroviaire : le gestionnaire des infrastructures s'apprête à réduire drastiquement son périmètre d'intervention sur le réseau ferroviaire. Selon nos informations, SNCF Réseau a calculé que l'inflation va représenter dans ses comptes un surcoût annuel récurrent de 400 millions d'euros. Il va donc devoir faire moins de travaux pour rester dans la même enveloppe financière.

Le budget alloué par l'Etat pour renouveler les voies ferrées est de 2,8 Mds d'euros annuels, comme l'indique le **contrat de performance** signé avec Réseau -en toute discrétion- le 8 avril dernier. Mais ce montant est déjà considéré de toutes parts comme insuffisant pour permettre de régénérer suffisamment vite un réseau ferroviaire vieillissant : son âge moyen tourne autour de 30 ans, soit deux fois plus que chez nos voisins allemands par exemple.

Lors d'une réunion du Comité des parties prenantes organisée le 8 juin, Luc Lallemand a confirmé que le niveau de financement prévu par le contrat – 2,8Mds€ donc- n'est pas suffisant, selon des propos qui nous ont été rapportés par plusieurs sources, notamment régionales. Selon le PDG de SNCF Réseau, l'actualisation des données d'audits démontre un besoin de 3,7Mds€.

Aujourd'hui, avec l'inflation qui réduit les marges de manoeuvre de SNCF Réseau, la « seule variable d'ajustement » est de « réduire le montant de régénération sur le réseau classique », a encore affirmé Luc Lallemand, en précisant qu'il s'agit de « maintenir le niveau de qualité et de sécurité, mais de réduire le périmètre d'activité »

Des discussions seraient actuellement menées sur le sujet avec les services du gouvernement. Mais selon le PDG, « si l'Etat n'intervient pas au plus tard en septembre », il faudra « diviser le réseau en deux parties » : avec d'un côté, le « réseau super-structurant, qui regroupe les lignes UIC 2 à 4 » sur lesquelles SNCF Réseau continuera à investir, et d'un autre côté, le « réseau structurant », rassemblant les lignes UIC 5 à 6, « sur lesquelles nous allons désinvestir ».

» On ne sait pas jusqu'où vont aller les coupes sur les lignes UIC 5 à 6.... Et que va-t-il se passer pour les lignes fines de dessertes du territoire reprises par l'Etat car considérées comme structurantes », s'interroge un connaisseur du ferroviaire, en ironisant sur cette « nouvelle notion inventée : le réseau super-structurant » .

Rappelons qu'aujourd'hui, le réseau ferré est officiellement classé en deux catégories : les lignes à fort trafic, regroupées dans la classification UIC 2 à 6, et celles à faible trafic, dans la classification 7 à 9 (qui représentent environ 9000 km, sans compter les 3000 km de capillaire fret). Une nomenclature qui ne satisfaisait pas jusqu'à présent SNCF Réseau en raison notamment de l'hétérogénéité des lignes UIC 7 à 9, mais qui lui sert aujourd'hui de base pour rétrécir un peu plus le réseau structurant.

De son côté, Michel Neugnot, le vice-président chargé des Transports de la région Bourgogne-Franche Comté, rappelle que SNCF Réseau est tenu par les objectifs fixés par l'Etat de parvenir à un cash flow à l'équilibre en 2024. D'où de multiples économies et « renoncements » en cours chez SNCF Réseau. L'élu régional regrette aussi fortement l'absence actuelle de débat politique portant sur les questions d'investissements dans les infrastructures. Il est fort possible que Régions de France demande assez rapidement des explications à SNCF Réseau.

Contacté, SNCF Réseau n'a pas souhaité réagir.

Marie-Hélène Poingt