

La Cour des comptes critique le plan de rénovation du rail

Par Lionel Steinmann | 27/09 | 07:00

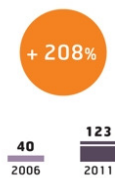
Une enquête menée à la demande de la commission des Finances du Sénat et rendue publique hier révèle que l'effort de rénovation du réseau ferroviaire a paradoxalement privilégié les lignes les moins fréquentées, au détriment des axes les plus utilisés.

L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT DES VOIES

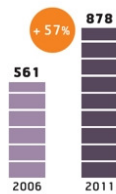
EN MILLIONS D'EUROS COURANTS

■ 2006 ■ 2011

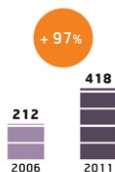
LIGNES À GRANDE VITESSE



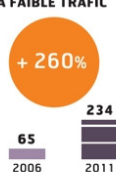
GRANDES LIGNES



LIGNES TRANSVERSALES



LIGNES LOCALES À FAIBLE TRAFIC



* LES ÉCHOS - / SOURCE : DONNÉES RFF RETRAITÉES COUR DES COMPTES

En 2005, un audit indépendant avait conclu à un constat « *alarmant* » dû à la chute des investissements durant les deux décennies précédentes. Le nombre de kilomètres de voies rénovées avait chuté de 1.000 à 500 par an en moyenne. En réaction, les moyens ont été augmentés, l'Etat et Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures, signant notamment en 2008 un contrat pluri-annuel de performance, avec à la clef un effort budgétaire envisagé de 13 milliards d'ici à 2015.

Dépenses en hausse de 88 %

Le rapport de la Cour en convient, les moyens engagés pour renouveler le réseau sont « *significatifs* ». Les dépenses ont globalement augmenté de 88 % entre 2006 et 2011. Mais cet effort est « *déséquilibré* », pointe la rue Cambon : en proportion, les crédits alloués ont beaucoup plus augmenté pour la rénovation du réseau secondaire (+ 260 % sur la période) que pour les grandes lignes (+ 57 %), alors même que ces dernières sont bien plus utilisées, et devraient donc être prioritaires dans l'élaboration des plans de travaux.

Plusieurs facteurs expliquent ce « *problème d'allocation des moyens* », relève la Cour. D'abord, la tentation de commencer par ce qui est le plus simple : il est beaucoup plus facile de changer les voies ou le ballast d'une ligne qu'on peut fermer plusieurs heures sans gêner la circulation, ce qui n'est pas le cas des axes principaux. De surcroît, cet accent mis sur les dessertes les moins fréquentées était fortement demandé par les régions, qui lançaient au même moment une modernisation de leur matériel roulant. Elles ont donc poussé RFF à privilégier le réseau emprunté par leurs nouveaux trains, même s'il s'agissait de lignes fréquentées moins de dix fois par jour. Ces demandes ont fini par pénaliser l'attention qui devait être portée aux axes les plus utilisées.

Au final, « *le retard pris sur la régénération des voies au trafic le plus important est en cours de rattrapage, mais cet effort prendra plusieurs années* », conclut la Cour.

LIONEL STEINMANN

48.000 kilomètres de voies ferrées

Le réseau ferré français comptait 29.273 kilomètres de lignes fin 2011, pour un total de 48.000 kilomètres de voies, auxquels s'ajoutent 15.000 kilomètres de voies de service (gares et triages), ce qui représente un patrimoine considérable à entretenir.

80 % de voies sont parcourues par moins de 20 trains par jour et 32 % d'entre elles sont faiblement électrifiées. Le réseau compte également 46.000 ponts et viaducs, dont l'âge moyen est de 86 ans, ainsi que 1.660 tunnels.