

Etat réel des infrastructures ferroviaires de Réseau Ferré de France

En 1995, l'Etat a confié la gestion et l'entretien du réseau ferroviaire Français à une structure dédiée, RFF - Réseau Ferré de France. Ce montage juridique devait permettre une meilleure gestion du réseau et une maîtrise de la dette ferroviaire de la France. Le transfert du réseau vers RFF avait été effectué avec un niveau de performances et de sécurité qui devait être la base à maintenir. Or la gestion financière ayant pris le pas sur la maintenance technique, **Intermodalité.com avait alerté dès la fin 2001 de l'épuisement des réserves de maintenance par report d'opérations d'entretien courant.** Ces décisions de gestion furent confirmées dès le début 2002 par le déraillement de Mérens. **Claude Martinand, alors Président de RFF, disait à propos de cet avertissement préalable atypique d'un déraillement : « Celui qui dit la vérité sera fusillé ».** Des mesures de précautions furent immédiatement prises, dont la limitation de vitesse à 60 km/h des circulations sur rails à double champignon. Cette mesure opportune s'est montrée justifiée par un déraillement de l'Aubrac sans qu'aucune victime n'ait été déplorée. Un audit de l'école polytechnique de Genève confirma cette dégradation continue du réseau en 2005 et proposa des mesures correctives urgentes. Aucune suite financière ne fut donnée à ce rapport de sorte qu'aujourd'hui **encore la tendance ne peut être inversée et le réseau ferré continue inexorablement à se dégrader.** Seules des hiérarchisations ont été arbitrées. Sur les lignes secondaires, **des limitations de vitesses ont progressivement été instaurées et au fil des dégradations dues à un « renoncement à maintenance »,** certaines lignes ont été fermées : On peut citer Montluçon - Aygurande Merlines, Volvic - La Peyrouse, Alès - Bessèges, Revel - Castelnaudary. Cela aurait pu se justifier si ces budgets économisés avaient maintenu aux caractéristiques nominales les grandes lignes conventionnelles. Hélas, elles se sont aussi dégradées plus discrètement comme sur Paris - Limoges - Toulouse. Sur cette ligne le Capitole ralliait Paris à Toulouse en 6 h en 1968. La performance actuelle est de 6h20. Le principe qui est affiché voudrait que la limitation de vitesse sur des points particuliers ne dégrade pas le niveau de sécurité. Le fret prouve le contraire avec le **déraillement de wagons de produits DANGEREUX et des survenances très rapprochées.** Le déraillement de Brétigny, dont les causes sont encore obscures, tend à souligner cette situation. Pour comparer l'état du réseau à une situation que tout citoyen saurait mesurer, il suffit de faire un parallèle routier : Que penseriez vous de la circulation routière limitée à 30 km/h pour sécuriser un glissement de terrain ayant déjà emporté une voie de la chaussée ? Que penseriez-vous d'une circulation limitée à 10 km/h sur le pont d'Aquitaine ou le Viaduc de Millau pour ménager leur solidité ? C'est ce qui se passe sur des points singuliers ferroviaires aujourd'hui.

Avant de déplorer un drame, il faut demander l'état réel des lieux aux responsables du ferroviaire Français.



Faute de travaux urgents : Deux lignes de Haute-Normandie seraient menacées de fermeture.

Publié le 9 janvier 2014 par Etienne (*fil-fax 08/01/14*)

La FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) vient de dresser une liste de lignes du réseau ferroviaire qui risquent d'être fermées par défaut de maintenance. Parmi elles, se trouve la desserte de Mers - Le Tréport depuis Abancourt d'une part et Abbeville d'autre part. Sur la carte de France dressée par la FNAUT, apparaissent des sections très courtes mais aussi des lignes emblématiques qui traversent le Massif Central, soit un total de quelque 5.000 km. Le président national de la FNAUT, Jean Sivardière, a accusé sur les ondes d'Europe 1, la SNCF « de préparer le terrain de la fermeture » de ces lignes. La polémique n'est pas nouvelle sur la dégradation des "petites" lignes. La FNAUT cite la ligne Abancourt - Mers (55 km) par Blangy et la vallée de la Bresle à la frontière entre la Seine-Maritime et la Somme, et la ligne Abbeville - Mers (30 km) qui devraient bénéficier d'un programme de travaux. La desserte de Mers - Le Tréport n'est pas la seule concernée en Haute-Normandie. Curieusement la FNAUT ne cite pas le cas de Bréauté - Fécamp (20 km), ligne pour laquelle un comité de défense s'est constitué à Fécamp et exige des travaux en urgence. Il craint que le service voyageurs TER soit menacé et transféré du rail à la route. « L'état des infrastructures contraint RFF à imposer des limitations de vitesse des circulations ferroviaires sur les tronçons les plus endommagés. En l'absence d'intervention pour la remise en état des voies, les restrictions de vitesse seront de plus en plus contraignantes, conduisant inéluctablement à rendre le mode routier plus attractif que le mode ferroviaire », peut-on lire dans le rapport budgétaire 2014 du conseil régional de Haute-Normandie. Celui-ci a donc inscrit une autorisation de programme de 1,6 M€ avec des crédits de paiement de 1,4 M€ dès 2014. Ce type de problème n'est pas une "première" pour le réseau ferroviaire normand qui vient justement de sortir par le haut de la fermeture de la section Serqueux - Gisors (50 km), que l'on vient de rouvrir en décembre. En 2009, la SNCF avait été contrainte de supprimer les trains qui ne pouvaient plus circuler qu'à 40 km/h à certains passages. Les travaux de remise en état ont été entrepris assez rapidement, la ligne s'inscrivant dans le contournement nord de Rouen pour le fret ferroviaire. Le chantier s'est élevé à 100 M€, cofinancés par l'Etat, RFF et la Région. Il permet de rétablir deux allers et retours quotidiens entre Serqueux et Gisors. -Etienne Banzet-