

Un an après Brétigny sur Orge, la leçon n'a servi à RIEN

Les choses simples s'énoncent clairement. Ce site : intermodalite.com a vu le jour en 2002 après le déraillement de Mérens qui dénonçait une dégradation inéluctable du réseau ferré Français. Un peu plus de 6 ans après la séparation de la gestion du réseau qui a été logée chez RFF, le réseau avait perdu ses réserves de maintenance. Pour le profane, une réserve de maintenance garantit un avenir à court terme sans entamer la sécurité. En 2005, le Rapport de l'école Polytechnique de Genève avait confirmé ce constat en affirmant que si des mesures correctives immédiates n'étaient pas mises en œuvre, le réseau continuerait de vieillir et deviendrait dangereux. 2013, le déraillement de Brétigny sur Orge confirme une catastrophe annoncée.

Quelles ont donc été les évolutions depuis 2002 ?

Sur le réseau, des lignes ont vu leur vitesse de circulation diminuer en leur appliquant des limitations temporaires de vitesses et n'ont pas vu arriver les budgets d'entretien permettant d'apporter les correctifs à ces dérèglements. Un symbole est la ligne des Cévennes entre Nîmes et Clermont Ferrand qui a vu un Express : Le Cévenol, devenir le train Intercités le plus lent d'Europe en parcourant 45 kilomètres à 30 km/h. Pour accéder à Luchon une portion est limitée depuis des années à 10 km/h. Ce nouveau concept est associé à de nouveaux termes inventés par SNCF et RFF : Le renoncement à maintenance. Cela a valu à Volvic – Lapeyrouse puis à Alès – Bessèges, entre autres, une fermeture pure et simple.

Economiser sur ces linéaires aurait pu voir un entretien renforcé sur le réseau restant. Tel n'a pas été le cas puisque le déraillement de Brétigny sur Orge révèle 200 défauts sur la zone de déraillement.

Pourtant au niveau des moyens que RFF et la SNCF jugent insuffisant, l'Etat injecte annuellement 14 milliards d'euros dans le dispositif ferroviaire, soit 20% du déficit de la nation. Mais il est vrai que la notion d'inflation ferroviaire diminue l'efficacité de ce budget qui est géré par une entreprise : la SNCF, qui reconnaît quand même coûter 30% de plus que ses concurrents.

A ces budgets, il faut ajouter les contributions des Régions qui financent des remises en état de voies dont ils n'ont pas la charge. Midi Pyrénées a financé 400 millions un programme quinquennal de 820 millions d'Euros. A cela s'ajoutent les 400.000 euros quotidiens du financement des services TER Midi Pyrénées plus le subventionnement de ses rames qui sont aujourd'hui propriété de la SNCF.

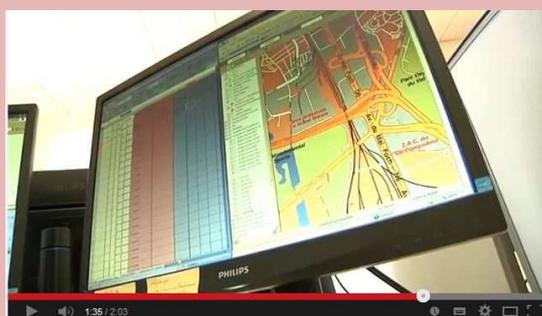


Quel que soient les efforts consentis pour les trajets du quotidien, les trains continuent à dérailler en Midi Pyrénées et le TGV fait encore rêver...

Pendant ce temps, la SNCF et RFF font de la communication et n'apportent que des solutions médiatiques aux problèmes. La dernière en date consiste en l'ouverture à tous de services vers lesquels tout citoyen doit s'adresser s'il découvre un danger imminent sur l'une des voies du réseau Français... C'est le comble de la capitulation.

Devant de telles évidences de carences de gestion, la moindre des choses serait que les Présidents de RFF et de la SNCF présentent leur démission.

Pour les politiques, il est temps de recentrer la SNCF sur le chemin de fer et de financer cette nécessité nationale par la vente d'actifs et de sociétés où ces deux entités n'ont plus rien à y faire. **Géodis et Kéolis semblent être les deux premières entreprises à vendre. Elles peuvent ainsi générer une source de financement pour rénover le ferroviaire.**



ALERTE EXPRESS : LE DISPOSITIF DE SIGNALLEMENT DES ANOMALIES SUR LE RÉSEAU