

La France est l'un des pays d'Europe qui investit le moins dans le maintien et la modernisation du rail

Des trains plus lents et plus chers

C'est un cheminot du Limousin qui a fait sauter aux yeux ce que l'Autorité de régulation des transports (ART) avait contesté poliment : le contrat de performance 2022-2032 entre l'État et SNCF réseau, signé discrètement à la veille du premier tour de la présidentielle, promet de béants « trous dans la raquette » s'agissant du maillage ferroviaire.

Wilfried Demaret, le conducteur de Brive-la-Gaillarde qui est derrière le populaire compte Twitter BB27000, a simplement juxtaposé deux cartes, celle du réseau ferroviaire français en 2004 et une projection du même réseau en 2032: « Les tronçons ferroviaires sont classés de 1 à 9 en fonction du trafic. Le contrat de performance stipule que SNCF réseau concentrera ses capacités sur les catégories 1 à 4, les plus circulées », explique ce cheminot qui est suivi par 54.000 abonnés.

« Un service dégradé »

Des tronçons actuellement classés 5 et 6, avec moins de trafic que Paris-Lyon mais empruntés par des trains Intercités, seraient ainsi condamnés à « une mort lente ».

Abrupt mais pas forcément exagéré. « Les lignes ne seront peut-être pas fermées du jour au lendemain, mais ce sera un service à minima dégradé », confirme Fanny Arav, administratrice de SNCF réseau (pour le syndicat UNSA). Les péages perçus ne suffisent pas à entretenir et encore moins à régénérer les 28.000 km de réseau ferré. L'État actionnaire (et même propriétaire) du réseau doit donc compléter.

Jusqu'en 2019, SNCF réseau cumulait les exercices déficitaires. « Entre 2018 et aujourd'hui, l'État a quand même effacé une partie de la dette de la SNCF à hauteur de 35 milliards d'euros », rappelle Bruno Gazeau, le président de la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut).

En contrepartie, ce nouveau contrat de performance contraint la filiale « infrastructure » à ne plus finir chaque année dans le rouge. SNCF réseau croyait pouvoir compter sur 36 milliards d'euros sur 10

ans, l'État propose de lui allouer 10 milliards de moins que prévu, ce qui va engendrer ces arbitrages drastiques.

Dans un rapport rendu en mars, les sénateurs Hervé Maurey (Centriste-Eure) et Stéphane Sautarel (LR-Cantal) énumèrent les conséquences de cette pingrerie. « Ce contrat ne porte aucune vision stratégique et industrielle, multiplie les renoncements, prévoit des investissements de renouvellement notoirement insuffisants sans intégrer les enjeux du green deal, fait l'impasse sur la modernisation du réseau et fonde l'hypothétique retour à l'équilibre de SNCF Réseau sur une trajectoire d'augmentation des péages manifestement insoutenable ».

Des péages dissuasifs

Comme les sénateurs, le président de la Fnaut juge ce contrat contreproductif : « C'est insuffisant pour développer, pour maintenir ou régénérer. C'est très embêtant au moment où l'on doit encourager le report modal de la voiture vers le train ». Bruno Gazeau dénonce lui aussi de mauvais calculs : « Il est prévu dans le contrat une augmentation de plus 50 % des péages. Ce qui risque de dissuader les nouveaux entrants, mais aussi la

SNCF ou les régions de faire circuler plus de trains, car ça leur coûterait trop cher ».

Fanny Arav, qui siège également au Cese (Conseil économique, social et environnemental), croit comprendre que « l'objectif du gouvernement, c'est de basculer les petites lignes aux régions, de les sortir du réseau ferré national. Avec une mise en concurrence de l'entretien-maintenance ».

Les régions sont déjà en cours de contractualisation avec l'État pour récupérer certaines petites lignes (celles classées de 7 à 9), mais elles ne vont pas se battre pour en récupérer dans la catégorie au-dessus. Après les routes nationales « rétrocedées », c'est au tour des « ex-grandes lignes » ferroviaires.

« Pour faire circuler des trains ou des cars, pour payer l'augmentation de chauffage dans les lycées, on a déjà des surcoûts énormes », justifie Michel Neugnot, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté. Celui qui suit le dossier des transports à l'association Régions de France est catégorique : « On

n'a pas la capacité à remplacer l'État. On est comme les citoyens, on ne peut pas faire plus avec moins ! » « Les trois quarts du coût d'un billet de TER incombent aux régions », rappelle encore l'élu bourguignon.

La France qui décroche

Les sénateurs Maurey et Sautarel confirment l'envolée de la facture des TER, avec « des coûts de roulage supérieurs de 60 % à ceux de l'Allemagne. Les contributions des régions aux TER ont augmenté de 92 % en France tandis qu'elles ont baissé de 34 % en Allemagne ».

Ce modèle de financement et le sous-investissement ferroviaire qui perdure depuis des décennies sont en train de faire décrocher la France.

« On rate le train de l'histoire. Depuis trois ans, l'Allemagne investit massivement. En 2020, ils avaient déjà fait un plan ferroviaire de 80 milliards. Et ils en ont ajouté depuis », compare Fanny Arav. La Suisse, l'Italie et même le Royaume-Uni investissent bien davantage que la France dans le rail.

Moins de trains, plus chers et ralentis par le mauvais état des voies, une saturation autour des métropoles, c'est le scénario noir qu'envisage la Fnaut en 2032. Le manque d'investissements compromet également les progrès de productivité exigés. La encore, la France est à la traîne. « Notre réseau a besoin d'une signalisation moderne qui permettrait d'augmenter les fréquences et il faut passer à la commande centralisée des aiguillages », développe Bruno Gazeau, qui conclut que ce rail vieillissant et peu attractif accentuera le « basculement modal au profit de la route ».

Ce qui « surprend » Fanny Avar « c'est qu'il n'y a pas de vision économique dans ce gouvernement. En 2018-2019, le rapport Spinetta confiait à l'avion le soin d'aménager le territoire. La question du coût de l'énergie était déjà sur la table [] Il n'y a aucune pensée, aucune projection sur ce qu'est un réseau structurant ou même minimum ». Chance : la planification serait redevenue à la mode.

Julien Rapegno julien.rapegno@centrefrance.com ■