

Décryptage de l'état du réseau ferroviaire Français

Dès Décembre 2001, nous avons dénoncé l'épuisement des réserves de maintenances du réseau ferré Français. Cette alerte, mal perçue par les responsables en place avait été confirmée en début 2002 par le déraillement de Mérens. Aussitôt des mesures de restriction de vitesse à 60km/h avaient été édictées sur l'ensemble des voies équipées de rails dits à « double champignon ». Ces mesures ont été des plus efficaces car, quelques mois plus tard, dans les Causses, elles ont limité les conséquences du déraillement du train Aubrac à des dommages matériels. Dans les Pyrénées, RFF et la SNCF avaient à cette époque été contraints d'engager une remise à niveau entre Tarascon et Ax les Thermes par « vignolisation » des courbes ce qui avait permis de retrouver une sécurité acceptable.



Ces deux mises en garde sans frais et confidentielles ont toutefois attiré l'attention des personnes aux responsabilités et ont provoqué l'audit des infrastructures confié à l'Ecole Polytechnique de Genève. Dès 2006, les conclusions révèlent un état du réseau alarmant. Pourtant en 2012, RFF et la SNCF conviennent que les préconisations de régénération du réseau adoptées en 2006, n'ont pu enrayer l'aggravation de la dégradation du réseau conventionnel. En cause : la faute de moyens financiers adaptés à la situation. Obligées, les Régions de France et en particulier Midi Pyrénées, particulièrement sensibilisée, se sont engagées à investir sur les voies en complément de l'Etat alors que ces missions relèvent exclusivement de ce dernier. Il a fallu attendre l'accident de Brétigny pour révéler l'état catastrophique du réseau ferroviaire Français et provoquer une prise de conscience citoyenne. **Notre alarme de 2001 ne peut être que maintenue.**

Réseau ferré français : Commentaire 2006

Ralentissements croissants, déraillements inquiétants : les signes de vétusté du réseau ferré français se multiplient... L'audit réalisé par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne le confirme : des moyens financiers insuffisants consacrés à sa maintenance ont mené à une dégradation de l'infrastructure en tous points comparable à l'exemple anglais. Sans un sursaut rapide et à la hauteur du retard accumulé, la pérennité du réseau est en danger...

D'où vient cet épuisement de ressources pour les lignes ferroviaires du quotidien ?

Le modèle ferroviaire Français est au bord de l'épuisement car le TGV a été mis en avant dans la stratégie industrielle nationale. Or le système TGV ne peut fonctionner que si ses caractéristiques sont optimisées en permanence et en particulier la vitesse. Si la vitesse devait être dégradée pour un problème de dérèglement d'infrastructure, la performance des TGV serait impactée et le tassement actuel des fréquentations serait fortement amplifié.

Devant de telles contraintes techniques, **la SNCF, Gestionnaire d'Infrastructures Délégué de par RFF, doit impérativement et sans délai effectuer tous les correctifs sur les lignes TGV, sans incidences sur le trafic et les horaires.** Ce sont donc des moyens considérables qui sont affectés à l'entretien des voies à grande vitesse. Cette consommation de moyens disproportionnée au trafic, oblige la SNCF à simplement assurer un entretien du réseau conventionnel à minima. Pour ces lignes, la réserve de maintenance permettant de conserver les vitesses nominales étant épuisée, c'est par des limitations de vitesses que la SNCF maintient son niveau de sécurité. Des limitations de vitesses successives conduisent, après l'application du concept de « renoncement à maintenance », à la fermeture de lignes. Volvic – Lapeyrouse ou Montluçon – Ayguerandes Merlines et plus récemment Alès – Bessèges en ont fait les frais et sont des friches industrielles. En fret, Revel – Castelnaudary est aujourd'hui interdite à la circulation, ce qui en dit long sur l'importance qu'accordent au fret les responsables du réseau ferré.

Au printemps, de passage à La Motte Achard, nous avons pu constater que sur une voie de service, les joints de rails avaient une géométrie angulaire, au droit des éclisses, qui ne maintenaient plus une bande de roulement cintrée. Cela peut être parfois le cas sur des voies de garage fret entretenues à minima, mais quelle ne fut pas notre surprise de constater qu'il s'agissait d'une voie de croisement pour les TER voyageurs. Nous sommes obligés de constater que 12 ans après notre alerte officielle, les circonstances nous donnent raison et que hélas, la situation, sauf exceptions, est très nettement plus dégradée pour l'infrastructure que ce qu'elle l'était en 2001.

TRAIN ■ Près de 800 personnes ont répondu à l'appel pour sauver la ligne des Cévennes, hier, à Langogne

Le Cévenol acclamé par les manifestants

Près de 800 personnes ont applaudi le Cévenol, hier en gare de Langogne (Lozère). Les manifestants venus de tout le sud-ouest français ont répondu à « la motte achard » de la ligne des Cévennes, programme selon eux par RFF et la SNCF.

Dernier d'été, hier, à Langogne, un petit millier de personnes ont profité de l'occasion pour applaudir le passage du Cévenol, l'unique train à passagers sur toute la plus longue et la plus rapide des lignes de France.

Venu de Lozère, de Haute-Loire, d'Ardeche, du Gard, du Puy-de-Dôme ou de l'Hérault, des dizaines de manifestants ont répondu à l'appel pour sauver la ligne des Cévennes et des usagers ont fait



du Cévenol. « Nous sommes là pour faire reculer RFF et la SNCF et dénoncer leur attitude double : d'un côté, ils annoncent des moyens financiers pour cette ligne des Cévennes et de l'autre, ils prennent des décisions insensées pour la mener à sa fermeture », clame Jean-Jacques Faucher, entre deux annonces du chef de gare. Un représentant de la CCF continue : « Il y a de vrais besoins au niveau du trafic voyageur et du fret, mais toutes les décisions prises vont à leur rencontre ».

Audit L'opposition semble plus que jamais indispensable à autant que chaque mobilisation suite aux menaces de suspension, de fermetures de certaines pertinence de certains travaux à toujours porter ses fruits. Pour peser dans les discussions en apparence des aménagements, etc.

En 2010 déjà, lors d'une manifestation bien sympathique nous avons proposé d'attribuer le trophée du train inter cité le plus lent d'Europe au Cévenol. En effet il s'agissait de récompenser la constance des clients et du conducteur qui acceptaient de parcourir 45 kilomètres à 30 km/h.

Cette même année, nous avons constaté les difficultés sur Alès – Bessèges à circuler avec un autorail du type X 73500 à des vitesses très basses. Le compresseur ne pouvant assurer le remplissage des cuves d'air car il était en sous régime. Cela imposait de neutraliser les suspensions pneumatiques et de s'arrêter en pleine voie pour refaire de la pression. Ces désagréments sont symptomatiques d'un réseau épuisé qui utilise des matériels en sous régime et cause des avaries importantes avec parfois des incendies liés à la surchauffe pour certains types de matériels.

Ces situations dégradées limitent les vitesses et donc en « couchant les sillons », limitent le nombre de train et le débit du réseau. Dès lors, sans une reprise en main énergique, il semble illusoire d'écrire l'avenir du fret ferroviaire sur notre territoire. Ce constat semble agréer la SNCF car les convois lourds demandent un entretien des voies plus onéreux. Dans l'impass ferroviaire actuelle, les camions de GEODIS semblent une alternative acceptée. Pour les voyageurs, Brétigny, vient de rappeler les exigences de la sécurité. Ce ne sont pas la communication organisée et les explications atypiques de cet événement qui occulteront l'état réel du réseau Français.