



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 70589

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la politique de maintenance de la SNCF. Le rapport d'expertise commandé par le CHSCT suite à l'accident de Brétigny-sur-Orge précise « l'accident survenu le 12 juillet 2013 apparaît comme le résultat des dysfonctionnements organisationnels mis en évidence » et « des désordres et des dérives d'une organisation du travail où les exigences de sécurité et de prévention n'occupaient plus le premier rang ». Les audits de 2005 et 2012 portant sur le paysage ferroviaire français, commandés conjointement par RFF et la SNCF traitaient déjà de la question du vieillissement des infrastructures ferroviaires françaises et préconisaient certaines évolutions en matière de politiques de maintenance (entretien et renouvellement). Ils précisaient « un vieillissement très important du réseau classique, l'infrastructure sur une part importante du réseau se dégrade continuellement et les prémices d'une dégénérescence apparaissent ». Force est de constater que la politique de réduction des coûts et la logique budgétaire mise en œuvre depuis de nombreuses années, dénoncées régulièrement par les représentants des personnels, à savoir baisse des budgets d'entretien, des effectifs qui avoisine le 20 % du personnel des voies depuis 2000, mais aussi l'augmentation du travail de nuit et de la sous-traitance, les restructurations récurrentes éloignant les lieux de décisions du terrain, n'ont fait qu'accentuer ces difficultés. Il lui demande les engagements que le Gouvernement envisage de prendre en lien avec les instances de la SNCF.

Texte de la réponse

A la suite des audits Rivier de 2005 et 2012 portant sur l'état du réseau ferré national, le Gouvernement poursuit une politique volontariste de rénovation du réseau. Afin de rattraper un retard accumulé sur près de 30 ans, le volume des investissements de régénération et de modernisation du réseau existant est en constante augmentation et restera une priorité pour les prochaines années afin de pérenniser l'infrastructure et de garantir ses performances. Cette stratégie de rénovation du réseau existant est d'ailleurs confirmée par le récent rapport de la Cour des comptes invitant à consacrer plus de moyens au réseau existant. Depuis 2013, afin de répondre aux enjeux de pérennité, de capacité et de régularité du réseau ferroviaire national, SNCF Réseau développe un grand plan de modernisation du réseau (GPMR), accentuant notamment l'effort sur la régénération du réseau le plus densément circulé. Concrètement, il s'agit d'un projet structurant mobilisant depuis de nombreux mois l'ensemble des composantes du gestionnaire de l'infrastructure et dont les objectifs sont de se doter d'une vision durable du réseau orientée vers la performance et partagée par tous les acteurs, de renforcer une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant, de moderniser l'exploitation ferroviaire et d'adopter une approche systémique des problématiques rencontrées. Ce sont ainsi au moins 2,5 milliards d'euros par an qui seront consacrés à la régénération du réseau, en traitant en priorité le réseau structurant au service du plus grand nombre des usagers des trains du quotidien. Le secrétaire d'État chargé des transports a approuvé les lignes directrices du projet du gestionnaire de l'infrastructure le 3 octobre 2013, en lui demandant de décliner sur les territoires ce plan, en concertation avec les parties prenantes et notamment les conseils régionaux. La déclinaison territoriale et méthodologique du GPMR doit être parachevée en 2015 ;

elle sera fondée sur les schémas directeurs d'axes et d'étoiles ferroviaires en cours d'élaboration. Cette déclinaison se fera en cohérence avec la mise au point des CPER 2015-2020, de manière à mobiliser les synergies entre régénération du réseau et les projets de développement et d'amélioration de celui-ci qui seront inscrits aux CPER. Le projet GMPR a d'ailleurs vocation à nourrir la constitution du premier contrat État - SNCF Réseau qui définira pour les 10 années à venir les niveaux de performance attendus du réseau ferroviaire et les moyens à consacrer par SNCF Réseau pour y parvenir. Conformément au souhait du Gouvernement inscrit dans la loi portant réforme ferroviaire du 4 août dernier de renforcer le rôle de stratège de l'État en matière ferroviaire, le contrat déterminera les orientations permettant au futur gestionnaire d'infrastructure unifié de disposer d'une feuille de route claire pour la mise en oeuvre opérationnelle du GPMR. Par ailleurs, dans un contexte marqué par les accidents de Breigny-sur-Orge et Denguin, le secrétaire d'État aux transports a rappelé en septembre 2014, à l'occasion d'une visite à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), à Amiens, que la maintenance est une priorité stratégique du gestionnaire de l'infrastructure comme enjeu de sécurité et plus largement en termes de qualité de service. Ces orientations pour la rénovation du réseau et la sécurité ferroviaire interviennent dans un contexte déjà contraint en termes de ressources humaines spécialisées positionnées sur plusieurs opérations majeures en cours ou à venir, en particulier les travaux de raccordement des lignes à grande vitesse qui seront mises en service en 2017. La réunification des acteurs de la maintenance ferroviaire autour d'un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, permettra de mieux partager les besoins de maintenance à long terme et de faire face aux défis du développement et de l'entretien du réseau ferré.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70589

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 décembre 2014](#), page 10031

Réponse publiée au JO le : [3 mars 2015](#), page 1544