

Position

Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

Recommandations de l'UTP pour un réseau ferroviaire performant et pérenne dans le cadre du réexamen des projets d'infrastructures de transports

adoptée le 11 avril 2013

Position

Dans sa dernière version adoptée fin 2011, le Schéma national des infrastructures de transports¹ (SNIT) recensait une soixantaine de projets d'infrastructures dont devrait se doter la France d'ici à 2030 pour un montant de plus de 245 milliards d'euros.

Outre l'ampleur des moyens à mobiliser, l'UTP avait identifié plusieurs manques dans le document :

- un recensement incomplet des projets, notamment ceux déjà mis en œuvre,
- une carence dans l'analyse de la « viabilité » des infrastructures, la notion de rentabilité économique et écologique des projets ne figurant pas dans le SNIT,
- un oubli de l'intermodalité, pourtant souhaitée par tous,
- une absence de programmation des projets, tant calendaire que financière.

Par conséquent, l'UTP a salué la mise en place par le gouvernement, en octobre 2012, de la commission « Mobilité 21 » en charge de réexaminer et de hiérarchiser les projets d'infrastructures de transports inscrits au SNIT.

En effet, la conjoncture économique actuelle rend encore plus urgente la hiérarchisation des projets tandis que l'ambition déclarée d'optimisation du réseau existant et des investissements ne peut que rejoindre les attentes des opérateurs de transport, réunis au sein de l'UTP.

À ce titre, l'UTP souhaite que le transport ferroviaire, qu'il concerne les marchandises comme les voyageurs, reste au cœur de la stratégie nationale :

- l'un des objectifs du Grenelle de l'Environnement est que la part du fret non routier atteigne 22 % à l'horizon 2022. Or, la baisse de l'ordre de 40 % des volumes de marchandises transportés par le mode ferré au cours de la dernière décennie a fait reculer cette part à moins de 15 % à l'heure actuelle (source : Commission des Comptes des Transports de la Nation),
- en donnant la priorité aux transports du quotidien, le gouvernement fait notamment écho à la demande des Français d'un mode de déplacement fiable, économique et respectueux de l'environnement qu'est le transport régional. Pour rappel, ces trafics ont progressé de 69 % en province et de 35 % en Île-de-France au cours des dix dernières années (source : SNCF).

1. Né du Grenelle de l'Environnement, le SNIT visait à traduire les orientations stratégiques de l'Etat pour les 20 à 30 ans à venir en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux de transport relevant de sa compétence, avec une priorité pour les modes alternatifs à la route.

Les trois priorités de l'UTP

L'UTP tient à mettre en avant trois priorités essentielles pour la pérennité du système de transport ferroviaire et de l'activité des acteurs du secteur.

1. Préserver, entretenir et protéger le réseau ferroviaire existant

Pour l'UTP, la remise à niveau du réseau ferroviaire existant relève de l'urgence, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Les difficultés rencontrées par les entreprises ferroviaires pour réaliser leurs trafics, malgré les efforts accomplis jusqu'ici, démontrent l'ampleur de la tâche. Le dernier rapport d'audit de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)² vient d'ailleurs confirmer que l'investissement consacré à la maintenance, bien que substantiel, n'a pas encore permis d'inverser la tendance au vieillissement du réseau. À ce jour, 10 % à 20 % du linéaire des axes les plus chargés du réseau ont dépassé leur durée de vie économiquement raisonnable.

De même, la sécurisation du réseau ferré national est un sujet central pour la profession. Des investissements sont en effet nécessaires dans le domaine de la protection du réseau afin de prévenir des intrusions pouvant s'avérer très pénalisantes pour l'infrastructure, les matériels roulants et la régularité des circulations.

Dans le cadre de la révision des projets inscrits au SNIT, l'UTP préconise par conséquent la planification d'un effort budgétaire amplifié et ciblé sur les lignes qui contribuent de manière déterminante aux objectifs globaux de transport. Les composantes de l'infrastructure en obsolescence critique, comme par exemple les caténaires, doivent en outre faire l'objet d'une véritable stratégie de maintien.

2. Répondre aux enjeux de capacité et de performance du réseau

Les entreprises ferroviaires attendent des améliorations rapides et significatives en matière de disponibilité et de performance du réseau afin de répondre aux exigences du marché et d'augmenter la part du fret ferroviaire :

- des objectifs de productivité du réseau doivent être définis. C'est la garantie d'une véritable maîtrise des coûts de l'infrastructure que l'UTP appelle de ses vœux. Celle-ci permettra de disposer d'un modèle économique transparent et représentatif de l'évolution réelle des coûts. Il en va de la mise en œuvre de l'exigence, prévue par les directives européennes³, d'incitation à réduire les coûts de l'infrastructure et le niveau des redevances,

2. Audits EPFL revisités, synthèse des travaux du groupe d'études – septembre 2012.

3. Article 30 de la directive 2012/34/UE, établissant un espace ferroviaire unique européen.

Position

- dans un contexte de travaux importants sur le réseau, l'innovation technologique et la modernisation de certains processus d'exploitation devraient répondre à la demande urgente de performance du réseau. L'attractivité du mode ferroviaire, tant pour le fret que pour les voyageurs, dépend aussi de la capacité du système à savoir gérer simultanément les besoins de travaux et les besoins de circulation.

Les entreprises ferroviaires rappellent que le transport par train demande une organisation extrêmement rigoureuse qui mobilise des moyens considérables. Un train qui circule peut représenter plusieurs millions d'euros de matériel et de marchandises, de sorte que lorsqu'il est arrêté, retardé ou annulé, les conséquences sont lourdes à porter par les entreprises ferroviaires et leurs clients.

À titre d'illustration, la mise en place d'installations de contre sens (IPCS) est une solution efficace pour minimiser l'impact des travaux sur le réseau mais aussi pour limiter les conséquences en cas d'incident d'exploitation (situation perturbée) et assurer une certaine continuité quand il n'existe pas d'itinéraire alternatif.

De même, des solutions peu onéreuses peuvent être mises en œuvre à très court terme pour augmenter la fluidité des circulations. Celles-ci consistent à moderniser certaines règles d'exploitation sans dégrader le niveau de sécurité exigé.

Par ailleurs, les entreprises ferroviaires relèvent que l'arrêt de l'exploitation de certains raccordements, qui permettraient pourtant de faciliter les circulations à proximité des zones denses et d'apporter des gains substantiels de productivité, donne l'avantage au transport routier.

Enfin, les entreprises ferroviaires espèrent que le Système d'Amélioration des Performances (SAP), dispositif prévu par les textes européens, va amener les acteurs à traiter les causes de défaillance (infrastructure et matériels roulants) pour répondre à l'objectif de performance du réseau.

3. Garantir une desserte des territoires et assurer la qualité du service

La desserte des territoires et la qualité des services offerts aux clients, dans un modèle économique soutenable et intermodal, constituent un enjeu pour le mode ferroviaire, qu'il concerne les marchandises comme les voyageurs.

Un récent rapport du Sénat⁴ souligne une crise particulièrement sévère en matière de transports publics en Île-de-France⁵ : des réseaux saturés, qui vont devoir accueillir toujours plus de voyageurs selon les prévisions, et une dégradation de la qualité de service avec un rattrapage qui n'aura probablement pas lieu avant une dizaine d'années.

La situation des grandes agglomérations de province s'oriente vers les mêmes impasses : avec un accroissement de près de 70 % du nombre de voyageurs transportés sur dix ans, le transport ferroviaire régional est résolument sur une tendance haussière que la crise économique actuelle et l'augmentation des prix des carburants (+ 4,5 % en 2012) va renforcer.

La difficulté d'obtenir des résultats probants malgré les efforts importants déployés par les régions, autorités organisatrices de transport, et les opérateurs révèle, par elle-même, l'ampleur de la saturation du réseau ferroviaire. Le constat est donc unanime : il faut agir d'urgence pour ne pas décourager les voyageurs qui font le choix d'un transport vertueux.

À ce titre, il convient de prendre en compte des besoins de mobilité des voyageurs du quotidien en augmentant la qualité du service, notamment en améliorant la régularité des trains sur l'ensemble du territoire et en décongestionnant les réseaux de transports collectifs franciliens, ainsi que ceux des grandes agglomérations de province.

4. Rapport du Sénat n°370 du 20 février 2013 sur la proposition de loi visant à permettre l'instauration effective d'un pass navigo unique.

5. La région Île-de-France représente 40 % des circulations ferroviaires.

Position

Ces trois priorités nécessitent des décisions claires des pouvoirs publics

Aussi, pour l'UTP, il conviendrait que :

- **la priorité au développement du mode ferroviaire**, affirmée dans le Grenelle de l'Environnement, soit confirmée et que le fret ferroviaire puisse faire l'objet d'un traitement équilibré face au transport de voyageurs,
- l'urgence soit donnée à **l'amélioration de la qualité et de la performance du réseau existant**, compte tenu du retard pris en la matière et jusqu'à sa remise à niveau,
- **les choix des projets d'infrastructure programmés soient partagés avec le secteur**, dans une vision à moyen et long termes de la demande, du développement du trafic et de l'évolution des besoins et fassent l'objet de **révisions régulières**,
- les projets retenus, dans le cadre d'une nouvelle étape de modernisation du réseau, fassent l'objet **d'une planification, d'une programmation et d'objectifs de performance partagés**, en phase avec les enjeux du secteur pour contenir l'impasse financière dans laquelle se trouve aujourd'hui le système ferroviaire. Il est à noter que des solutions peu onéreuses pourraient faire l'objet de plans d'action à très court terme pour des retours sur investissement non négligeables,
- **la maîtrise des coûts de l'infrastructure** aboutisse concrètement à **la réduction des coûts de production**.

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France**. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR. Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

Contacts

- Erika Kaiser (*Département clientèles, exploitation et recherche*), ekaiser@utp.fr - +33(0)1 48 74 73 68
- Stéphanie Lopes d'Azevedo (*Département clientèles, exploitation et recherche*), slazevedo@utp.fr - +33(0)1 48 74 73 31
- Dominique Fèvre (*Communication*), communication@utp.fr - +33(0)1 48 74 73 46

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



Conception graphique : Communication Arts Graphiques (C.A.G.)
Impression : Imprimé sur papier Créator Silk PEFC 100% - Imprimerie de Pithiviers - Édité en avril 2013.

