

# La Cour des comptes pointe l'insuffisance de la rénovation du réseau ferroviaire

La Cour des comptes vient de rendre un bilan sévère de l'activité de SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires qui a succédé à RFF en 2014. Pour l'institution de la rue Cambon, l'entreprise devrait rénover et moderniser le réseau tout en modérant ses dépenses et les redevances facturées à la SNCF.

SNCF Réseau : malgré la vétusté du réseau, les investissements dans les infrastructures baisseront

Si le rythme d'usure du réseau ferroviaire semble enfin se stabiliser, pour la Cour des comptes les nombreux incidents liés aux infrastructures (dont SNCF Réseau est le gestionnaire) sont inacceptables. En effet, entre 2012 et 2017, les retards des trains liés à la mission circulation ont augmenté d'environ 50%. « Ces défaillances induisent des retards chroniques pour la circulation des trains et conduisent à des ralentissements de la vitesse sur certaines parties du réseau », peut-on lire dans son dernier rapport.

Des inquiétudes quant à l'avenir demeurent. En effet, au lieu de mettre les bouchées doubles, le contrat de performance passé entre SNCF Réseau et l'État prévoit de réduire les efforts d'investissement dans les infrastructures dès 2020. Pire, à partir de 2022 ils devraient atteindre un niveau inférieur à celui de 2017. Et pour la Cour des comptes, à moins que l'État n'accorde une aide à SNCF Réseau, l'incertitude sur la rénovation du réseau continuera de planer.

Modérer la hausse des redevances et celle des salaires

Comment donc y remédier ? Pour la Cour des comptes, la hausse des redevances pratiquée jusque-là a montré ses limites dans le sens où elle dissuade les transporteurs à faire circuler certains trains. En plus, les redevances en vigueur en France sont déjà au-dessus de la moyenne européenne. « La hausse des redevances ne peut donc constituer à elle seule la réponse pour financer SNCF Réseau », estiment les auteurs du rapport.

Pour la Cour des comptes, la modernisation des processus industriels de SNCF Réseau reste encore insuffisante ou plus tardive que dans des pays voisins. Les auteurs du rapport saluent néanmoins le recours fait aux sous-traitants, car cela permet à SNCF Réseau de bénéficier des innovations technologiques des entreprises privées et de dégager des gains de productivité. S'agissant des gains de productivité, justement, la Cour pointe l'importance des charges d'exploitation, dont l'essentiel correspond à la masse salariale. Cet état des choses est dû à un déroulé de carrière rapide et à un intéressement trop généreux, estime-t-on rue Cambon.