

La Cour des comptes appelle l'Etat à augmenter son soutien financier au rail

FERROVIAIRE

Dans un rapport publié mardi, l'institution plaide également pour une amélioration des performances de SNCF Réseau.

Faute de quoi, « le risque existe de voir se reconstituer un endettement excessif ».

Lionel Steinmann
@lionelSteinmann

La réforme ferroviaire menée par le gouvernement ce printemps était indispensable, mais elle reste insuffisante pour sauver le rail français de la faillite. Ce jugement, formulé par la plupart des experts, est désormais partagé par la Cour des comptes, dans le cadre d'un rapport publié mardi sur SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires. Cet établissement public est au cœur du système, puisqu'il organise la circulation sur les voies (en définissant les horaires) et assure la maintenance des infrastructures.

Mais SNCF Réseau (qui s'appelait auparavant « Réseau Ferré de France ») est également le réceptacle du déséquilibre financier structurel du système. Les redevances versées par les opérateurs pour circuler sur le réseau sont en effet très en deçà des investissements néces-



Avec un âge moyen des voies qui atteint 30,5 ans, « l'état du réseau ferré national demeure encore très fragile », pointe la Cour des comptes.

saires pour entretenir les voies. Et à partir des années 1980, l'Etat a taillé dans les subventions qui couvraient la différence.

« Dégradation préoccupante »

Les infrastructures ont donc commencé à vieillir, jusqu'à atteindre au milieu des années 2000 un état de « *dégradation préoccupante* », rappelle la Cour. Les budgets d'entretien ont alors recommencé à croître, mais cela s'est traduit, « en

l'absence d'un soutien de l'Etat », par « *une fuite en avant par l'endettement* », pointe l'institution.

La dette de SNCF Réseau atteignait 46,6 milliards en 2017, et elle devait même atteindre 62,6 milliards en 2026 selon le contrat de performance signé en 2017 par le dernier gouvernement Hollande, qui se contentait d'acter la dérive financière du système.

Pour sortir de cette impasse, le gouvernement a décidé d'alléger le fardeau de SNCF Réseau dans le

500

MILLIONS D'EUROS/AN

Les investissements nécessaires estimés par l'établissement public, alors que Matignon n'a promis que 200 millions à partir de... 2022.

cadre de la réforme ferroviaire, en reprenant 35 milliards de dette entre 2020 et 2022. La Cour des comptes salue une décision « *indispensable* », qui aura pour effet « *d'alléger significativement les charges d'intérêt de l'entreprise* ».

Pour autant, malgré les efforts réalisés ces dernières années, « *l'état du réseau ferré national demeure encore très fragile* », avec par exemple un âge moyen des voies qui atteint 30,5 ans. Mais alors qu'il faudrait accentuer encore les

investissements, le contrat de performance 2017-2026 entérine un fléchissement en euros constant à partir de 2020, relève le rapport.

Et le gouvernement actuel ne compte pas infléchir la tendance : là où l'établissement public estime avoir besoin de 500 millions de plus par an, Edouard Philippe a promis 200 millions à partir de... 2022. Ce sera insuffisant, estime la Cour : « *Afin d'éviter que la dette de l'entreprise ne se reconstitue, il reviendra à l'Etat d'accompagner SNCF Réseau dans le financement de ces investissements.* » Une recommandation de Bercy, qui a encore en travers de la gorge les 35 milliards de reprise de dette, n'appréciera que modérément.

« Organisation du travail rigide et peu adaptée »

Le gestionnaire des infrastructures a lui aussi sa part d'efforts à faire. La Cour pointe, entre autres, « *des outils informatiques obsolètes et coûteux en maintenance* » pour construire les horaires de circulation. Elle souligne aussi la nécessité de moderniser massivement le fonctionnement de SNCF Réseau.

Enfin, elle appelle à « *obtenir de véritables gains de productivité* » (ceux annoncés jusqu'à présent n'ont jamais été démontrés), notamment « *en réformant une organisation du travail rigide et peu adaptée* ». La nouvelle mouture du contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau, attendue dans les prochains mois, « *devra répondre à l'ensemble de ces enjeux* », conclut la Cour. ■

Pierre Gleizes/REA