

Europe et quais trop larges pour les TER : Décryptage

Une information de presse a révélé l'incompatibilité entre les nouveaux TER commandés par les Régions de France et les quais voyageurs. Cette information qui a fait le « Buzz » pendant quelques jours cache des incohérences que les connaisseurs se gardent bien de révéler. Au tire de ces incohérences, la normalisation Européenne vient de s'inviter dans le ferroviaire et fait sauter un verrou sur le réseau Français. En effet, les nouveaux trains sont bien précisément conforme au gabarit européen et c'est bien la France qui a tardé à mettre les quais à niveau. Ce retard est connu et c'est en toute connaissance de cause que depuis deux ans, les techniciens s'affairent à chiffrer la mise au bon gabarit des quais sur les lignes où devront circuler ces matériels. L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire a également joué son rôle en donnant l'agrément de circulation à ces trains qui ne sont soumis à aucune dérogation.



En ce qui concerne l'inventaire des caractéristiques du réseau, RFF transmet généralement ses demandes à la SNCF qui encore aujourd'hui détient toute les informations. **La polémique SNCF-RFF n'a donc pas cours car ce sont bien les techniciens de la SNCF disposant de tous les éléments, qui ont prescrit les caractéristiques des matériels. C'est de bon droit que les Régions non informées doivent s'exonérer de payer ce coût qu'il était possible d'anticiper depuis de 2 ans s'il n'avait été dissimulé.**

Afin de confirmer le rôle de la SNCF dans cette polémique: Lors du Plan Rail Midi Pyrénées, où 800 millions d'euros ont été investis, **la Région Midi Pyrénées était fière d'avoir délocalisé à Toulouse 70 ingénieurs SNCF** et leurs équipes. Ces ingénieurs n'ont pas anticipé les nouveaux TER et ils ont prescrit la reconstruction des nouveaux quais, tel en 2009, celui illustré qui est situé aux Cabannes sur la ligne Toulouse – Latour de Carol en dérogation aux normes. Ce quai a déjà été raboté deux fois depuis sa construction pour accueillir ces TER. C'est donc la preuve qu'il n'a pas été positionné aux côtes normalisées prescrites par l'Europe. Reste à comprendre pourquoi la France a fait de la résistance pour appliquer ces normes européennes. Normes qui plombent le ferroviaire Français au niveau du gabarit des quais, mais aussi des tunnels, de l'électrification et aussi de la signalisation. Cette démarche protectionniste a permis de protéger les cheminots Français qui seuls disposaient de matériels aptes à circuler en France. Cette démarche a aussi protégé les constructeurs ferroviaires nationaux qui ont ainsi construit des matériels répondant aux contraintes imposées par ce réseau ferré national à accès contraint. La conséquence a été de rendre impossible l'accès au réseau au matériel étranger. Quelques rares exception infirment ce principe : Locomotives Class 66 et 77, quelques locomotives électriques et les ICE Allemands de Siemens sur la relation Est Européenne. Ce protectionnisme technique vient de se transformer en handicap. En effet la mise aux normes va ouvrir les accès au réseau et Alstom remis en concurrence doit maintenant fabriquer du matériel aux normes Européenne car les matériels plus étroits ne trouvent pas de débouchés à l'étranger et Alstom ne peut plus se contenter des commandes SNCF pour compte des Régions.

D'autres arguments sous tendent cette incohérence révélée par ce hiatus de gabarit. Elles sont plus sournoises mais tout aussi lourdes pour les budgets des collectivités. Après avoir engagé les régions à acheter des matériels au gabarit plus généreux, ces dernières sont embarquées à financer les aménagements connexes. Les quais sont le premier aménagement visible. Le deuxième sera révélé par les consommations en exploitation de ces nouveaux matériels. Il conviendra dès lors de renforcer l'alimentation électrique pour pouvoir faire circuler ces rames aux vitesses pour lesquelles elles ont été conçues. Le troisième volet budgétaire concernera les voies des lignes régionales. Elles ont été renouvelées sans tenir compte de caractéristiques optimisées des ces lignes. Malgré la reconstruction des voies, les vitesses sont restées identiques. Or certaines sections pouvaient supporter des relèvements de vitesse significatifs. Hélas le matériel approvisionné n'a pas pris en compte ces possibilités et est souvent trop léger pour passer les vitesses limites par exemple de 140 à 160 km/h. C'est donc sciemment que ces enchaînements sont orchestrés pour imposer aux collectivités une programmation incompressible à moyen terme de leurs dépenses. Ce dispositif arrive fort à propos en relai aux dépenses TER fortement rediscutées. Sous ce mini « Buzz » d'actualité, ces stratégies révèlent des déviances plus profondes du système ferroviaire qui privilégie un fonctionnement incohérent par toutes les inerties que ses gestionnaires imaginent. A défaut d'en titrer les conséquences rapidement la France disposera d'un outil ferroviaire pénalisant et inutile. Le débat sur la largeur des nouveaux TER cache la menace d'un effondrement du système ferroviaire ruineux pour les finances. L'Etat doit en tirer les conséquences et ne pas rechercher à couvrir cette SNCF sans tête ni feuille de route.