

Audit



Audit du réseau ferroviaire en Île-de-France - 2007



Le réseau ferré d'Île-de-France

7 500 trains/jour
3 800 km de voies
6 grandes gares parisiennes



Le réseau ferré

Le réseau audité correspond à celui sur lequel circule Transilien, c'est-à-dire les trains de la « vie quotidienne » d'Île-de-France. Il s'agit d'un réseau complexe constitué de 13 lignes de service, dont 5 lignes RER (en partage avec la RATP pour trois d'entre elles). Elles représentent au total 3 800 km de voies principales et 450 gares.

Point de convergence de l'ensemble du réseau national avec les 6 grandes gares parisiennes, ce réseau est extrêmement sollicité avec 7 500 trains/jour dont les 2/3 relèvent de la seule activité Transilien. Il peut être considéré, à juste titre, comme le « cœur du réseau national ».

L'état physique du réseau

Un effort significatif de renouvellement ou de gros entretien doit nécessairement être entrepris dans les prochaines années



L'état physique

Les principaux composants de l'infrastructure concernent les voies et les appareils de voies (aiguillages), les ouvrages d'art ou en terre, les installations d'alimentation électrique, la signalisation...

L'étude du réseau a montré que son état matériel était, aujourd'hui, globalement correct en comparaison du reste du réseau national et répondait, malgré certaines difficultés, aux exigences requises pour un trafic ferroviaire urbain et périurbain dense.

Pour autant, cet état général ne doit pas occulter le vieillissement continu de l'infrastructure depuis un certain nombre d'années.

Ceci concerne en particulier les appareils de voies qui pour 25 % environ ont déjà dépassé leur durée de vie théorique. De même, les ouvrages d'art présentent un manque d'entretien certain avec notamment un retard pris dans la remise en peinture des ouvrages métalliques sujets à corrosion.

L'objet de l'audit



L'objet

Améliorer le service offert par l'infrastructure tant en qualité qu'en capacité

Le STIF et Réseau ferré de France (RFF) ont lancé en partenariat, au cours de l'année 2007, un audit sur l'état du réseau ferré en Île-de-France et sur son équilibre économique et financier.

Cet audit a été confié à un groupement composé d'un bureau d'études techniques (Egisrail) et d'un cabinet spécialisé dans le domaine financier (Finance Consult).

Il constitue la première étape d'une démarche de contractualisation entre le STIF et RFF lancée dans un souci partagé d'amélioration du service offert par l'infrastructure, en termes de qualité et de capacité.

L'objectif était de rechercher les conditions les plus favorables à l'établissement de politiques efficaces d'exploitation et de maintenance ; à cette fin, une organisation plus formelle des rapports entre les deux partenaires dans un souci de meilleure coordination s'avérait souhaitable.

L'audit a donc consisté à analyser différentes données techniques et financières complétées par des entretiens et visites de terrain en vue de tirer les enseignements utiles, tant pour la qualité de l'exploitation de l'infrastructure (pour une plus grande régularité) que pour la programmation des investissements nécessaires au renouvellement et à la modernisation des installations et des équipements.

L'audit s'est également attaché à apprécier l'adéquation entre le coût du réseau ferroviaire exploité par RFF et les péages versés par le STIF.



Sans un effort particulier, les conséquences dommageables de ce vieillissement apparaîtront, sans aucun doute, à court ou moyen terme. Par conséquent, un effort significatif de renouvellement ou de gros entretien doit nécessairement être entrepris dans les prochaines années.

Parallèlement, une maintenance accrue doit être prévue pour certains équipements à la fois vulnérables et stratégiques pour le fonctionnement du réseau, et dont la mise en défaut serait inacceptable, eu égard aux enjeux de déplacements en Île-de-France.

L'organisation de la gestion des circulations



La commande centralisée du réseau apparaît aujourd'hui indispensable pour faire face à l'accroissement des circulations ferroviaires

L'audit a porté plus particulièrement sur les conditions de la gestion des circulations, confiée à la SNCF en tant que gestionnaire délégué de l'infrastructure.

Dans un contexte de forte sollicitation du réseau avec des densités de trafic proches de la saturation aux heures de pointe, la qualité de l'exploitation est en effet déterminante.

L'organisation actuelle de l'exploitation repose sur un schéma complexe, largement décentralisé, et multipliant les relations entre de nombreux intervenants. La résolution des incidents qui sont source de perturbations et d'irrégularité des trains, constitue une priorité qui passe par la mise en place d'une nouvelle organisation du pilotage des circulations et par la mise en œuvre de moyens modernes d'automatisation permis par les nouvelles technologies.

Ainsi, un consensus s'est dégagé lors des travaux d'audit pour que l'ambitieux projet de commande centralisée du réseau (C.C.R.) que RFF a décidé de réaliser sur la totalité de son réseau, soit programmé pour l'Île-de-France dans les délais les plus courts possibles. Par les avantages qu'elle peut apporter

en termes d'efficacité, de souplesse, de contrôle et de fiabilité, la commande centralisée du réseau apparaît aujourd'hui

indispensable pour faire face à l'importance des circulations ferroviaires à gérer. Ce système qui est adopté dans d'autres pays étrangers et par la RATP depuis de nombreuses années, est seul de nature à apporter un gain véritablement significatif en termes de régularité des circulations et de résorption rapide des perturbations. En effet, quelle que soit l'origine des incidents, c'est la capacité de l'exploitation ferroviaire à revenir rapidement à la situation normale qui doit être aujourd'hui principalement visée. Ce projet majeur est un investissement lourd de plus d'un milliard d'euros qui, compte tenu du rythme du renouvellement des diverses installations avec lequel il s'articule (en particulier les postes d'aiguillage) ne serait déployé totalement qu'à l'horizon de 20 ans, une accélération du projet n'étant envisageable que s'il existe une volonté partagée et continue, accompagnée d'un effort financier important.

Le diagnostic économique et financier



Les péages versés par Transilien couvrent l'ensemble des charges d'infrastructures

Au plan national, RFF couvre ses charges au moyen des péages versés en contrepartie des sillons alloués. Il reçoit en outre des contributions de l'État. Tarifée selon le principe du coût complet, l'activité de Transilien était réputée générer des recettes pour RFF qui couvrent l'ensemble des charges induites par l'utilisation de l'infrastructure.

Un des principaux objectifs de l'audit était d'identifier, le plus précisément possible et de façon partagée, l'équilibre économique de la gestion par RFF du réseau parcouru par Transilien. Dans le cadre de cet exercice, il a été confirmé que l'activité Transilien couvre son coût complet, bien que les approches du STIF et de RFF aient pu diverger sur les modalités d'évaluation des charges de capital. Les travaux actuellement conduits en vue d'une contractualisation permettront de lever cette divergence.



Les orientations majeures proposées par l'audit



La mise en place d'un programme d'actions réaliste

Les orientations

À la lumière des investigations menées, des avis formulés, des constats opérés, il est apparu pertinent aux auditeurs de privilégier un scénario réaliste, intermédiaire entre, d'une part, une évolution au fil de l'eau qui ne peut conduire qu'à un vieillissement inéluctable du réseau engendrant à la fois une augmentation des coûts de maintenance et une dégradation de l'exploitation et, d'autre part, un scénario très ambitieux de rajeunissement rapide du réseau, hors de portée financière des acteurs.

Ces orientations visent principalement à :

- Mettre en œuvre un programme de renouvellement ciblé sur les appareils de voie en vue notamment de contenir leur vieillissement.
- Fournir un effort accru sur l'entretien des ouvrages d'art (remise en peinture anti corrosion) et des ouvrages en terre (assainissement) et prévoir le remplacement des tabliers métalliques à l'horizon 2018 (fin des travaux du tronçon central de la ligne C).
- Réaliser la mise en place de la commande centralisée du réseau en 15 ans maximum.

À cela, s'ajoutent des actions concrètes à court terme contribuant directement à l'amélioration de la régularité : maintenance complémentaire ciblée sur certains équipements, télésurveillance, sécurité du réseau en cas de graves intempéries ou de malveillance.

La perspective d'un contrat entre RFF et le STIF



Une contractualisation entre les deux partenaires est actuellement en cours de discussion

La perspective

La contribution de l'infrastructure à la qualité du service de transport proposé aux usagers sera au cœur de ce contrat, qui devrait prendre en compte notamment la maintenance et le renouvellement du réseau, sa modernisation avec le projet de commande centralisée du réseau, et ses performances en matière de capacité et de régularité, d'accessibilité et de disponibilité des équipements en gare.

Le contrat reposera sur les perspectives d'augmentation de l'offre que l'autorité organisatrice envisage de mettre en œuvre et tiendra bien entendu compte de l'évolution des barèmes de péage suite à la réforme de la tarification.

Quelques chiffres significatifs concernant le réseau parcouru par Transilien

- 13 lignes de service dont 5 lignes de RER
- 3 800 km de voies
- 7 500 trains par jour dont 5 000 relèvent de l'activité Transilien
- 450 gares desservies
- 5 200 ponts, 270 ouvrages en terre, 75 tunnels
- 260 postes d'aiguillage et de signalisation (voies principales)
- 500 passages à niveau
- 5 centres régionaux opérationnels pour la gestion des circulations
- 20 % au moins des causes d'incidents relèvent de l'infrastructure au sens large
- 660 M€ de péages dont 515 M€ proviennent de l'activité Transilien (2005)
- 400 M€ de charges d'entretien et d'exploitation (2005)
- 135 M€ de dépenses de renouvellement (2005)
- 4,03 Mds€ de valeur d'actifs nets de subventions (2005)