

Le plan choc du nouveau patron de SNCF Réseau, Patrick Jeantet « accompagner les régions dans l'expérimentation de la concurrence »

Selon Patrick Jeantet, le nouveau patron de SNCF Réseau, "L'enjeu majeur, c'est de *remettre à niveau le réseau pour qu'il puisse être plus efficace et permette d'augmenter les circulations ferroviaires*. Un très grand retard a été accumulé dans la rénovation des lignes classiques, c'est-à-dire hors TGV. Il y a eu beaucoup de maintenance, mais pas assez de rénovations importantes. *Conséquence, l'âge moyen de notre réseau ferroviaire est de 33 ans, contre 17 ans en Allemagne*. Aujourd'hui, on compte un peu moins de 5.000 kilomètres de voies ralenties, sur les 30.000 kilomètres que compte le réseau, et ce chiffre continue à augmenter."

=> Imaginons Thello décider une desserte Zurich/Milan - Barcelone de jour et de nuit. Lui viendra-t-il à l'idée de desservir des gares excentrées, éloignées des lieux de vie de son cœur de cible (les zones denses urbaines desservies par des étoiles ferroviaires urbaines et péri-urbaines), gares qui mobiliseraient au total 500 millions d'€ sur 200 km alors même que "les montants prévus dans les contrats de plan Etat-Région dédiés aux lignes régionales, (représentent) à peu près 900 millions d'euros ?"

=> "Nous réalisons région par région un diagnostic du réseau, qui dresse un état des lieux avec une vue prospective à cinq ans". Espérons que SNCF-Réseau Occitanie nous communiquera rapidement son diagnostic en attendant de retrouver le dossier Toulouse - Rodez !

<http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0211496069204-patrick-jeantet-nous-allons-accompagner-les-regions-dans-l'expérimentation-de-la-concurrence-2043085.php>

Patrick Jeantet : « Nous allons accompagner les régions dans l'expérimentation de la concurrence »

Le 16/11 à 06:0

Quelles sont vos priorités pour sortir le réseau ferroviaire de l'ornière ?

L'enjeu majeur, c'est de remettre à niveau le réseau pour qu'il puisse être plus efficace et permette d'augmenter les circulations ferroviaires. Un très grand retard a été accumulé dans la rénovation des lignes classiques, c'est-à-dire hors TGV. Il y a eu beaucoup de maintenance, mais pas assez de rénovations importantes. Conséquence, l'âge moyen de notre réseau ferroviaire est de 33 ans, contre 17 ans en Allemagne. Aujourd'hui, on compte un peu moins de 5.000 kilomètres de voies ralenties, sur les 30.000 kilomètres que compte le réseau, et ce chiffre continue à augmenter. Il faut inverser la tendance. Pour cela, nous allons déployer un plan industriel qui mise notamment sur l'innovation technologique, afin de transformer la surveillance et la maintenance du réseau, ainsi que la gestion des circulations.

Aurez-vous les moyens financiers nécessaires ?

Oui. Le contrat de performance que nous devons signer avec l'Etat, qui est essentiel pour nous donner une visibilité de long terme, est en voie de finalisation sous l'impulsion d'Alain Vidalies. Il confirmera au soutien une augmentation progressive des [sommes consacrées à la régénération, qui atteindront 3 milliards en 2020](#), dont 100 millions de productivité dégagées en interne. Dès 2017, nous serons à 2,6 milliards, auxquels s'ajouteront [les montants prévus dans les contrats de plan Etat-Région dédiés aux lignes régionales, soit à peu près 900 millions d'euros](#). Si l'on inclut 2,3 milliards environ de maintenance courante, cela fait au total près de 6 milliards par an.

Serez-vous en capacité de réaliser ces travaux supplémentaires ?

La réforme ferroviaire de 2014 a réuni dans une même structure tous les intervenants dans l'entretien, la régénération et l'exploitation du réseau. Sans cela, il aurait été illusoire de vouloir être plus productif. J'ai également pu constater, depuis ma prise de fonctions, le degré d'expertise des équipes de SNCF Réseau et leur très fort engagement. Les agents ne comptent pas leurs heures, pas seulement quand il y a des crises. Nous allons aussi poursuivre les recrutements. Par ailleurs, le [recours](#) à l'externalisation va être accru. Le poste d'aiguillage de Vitry-sur-Seine, qui a été détruit par un incendie en 2014, va par exemple être reconstruit par Thales. Nous externalisons également des travaux sur des parties entières de rénovation de ligne, tout en conservant la maîtrise d'ouvrage des opérations. Ces partenariats industriels sont un élément structurant de

notre stratégie. Sans sacrifier évidemment la sécurité, qui demeure le fondement de nos actions.

Pour faire circuler plus de trains, il faudrait aussi que cela coûte moins cher...

Nous avons effectivement besoin de baisser les coûts du ferroviaire si on veut rester compétitif avec l'avion et la route. Pour cela, il faut jouer sur tous les leviers. Nous allons réduire les frais de structures, dans le cadre du plan lancé avec Guillaume Pepy, qui prévoit 5 % de baisse par an sur quatre ans dans tout le groupe SNCF. Nous devons également être plus productifs. Je souhaite pour cela maximiser les plages de travaux de nuit. Souvent, celles-ci sont réduites à moins de 5 heures de travaux effectifs, alors que les équipes sont mobilisées 8 heures. Si l'on systématise des plages travaux avec des circulations qui s'arrêtent un peu plus tôt dans la soirée, on pourra rénover plus vite. [L'arrivée de la concurrence dans le secteur voyageurs permettra aussi de baisser les coûts. Les économies réalisées pourraient, comme cela a été le cas en Allemagne, être réinvesties dans l'accroissement du trafic, ce qui enclencherait un cercle vertueux.](#)

Concrètement, quel rôle pouvez-vous jouer ?

Plusieurs régions veulent expérimenter la concurrence dans le transport de passagers. J'ai proposé de leur apporter notre expertise. Avec notre connaissance fine du réseau, nous pouvons leur conseiller quelles lignes elles pourraient mettre en appel d'offres. Nous pouvons les accompagner sur les choix et l'organisation d'un plan de transport robuste tenant compte des capacités des lignes lors de cette expérimentation.

Cela ne doit pas être facile à faire passer en interne...

Les équipes de SNCF Réseau vivent déjà la concurrence dans le transport de marchandises, et elles traitent leurs interlocuteurs avec les mêmes attentions, qu'il s'agisse de SNCF fret ou d'un opérateur privé. Sur ces sujets, nous prenons nos décisions en pleine indépendance.

Les régions, justement, font souvent preuve de scepticisme face au groupe SNCF. Comment restaurer la confiance ?

En jouant la transparence et le partenariat. [Nous réalisons région par région un diagnostic du réseau](#), qui dresse un état des lieux avec une vue prospective à cinq ans. Cela dira, ligne par ligne : voilà ce qui va se passer si on ne fait pas de travaux, [voilà les investissements qu'il faut réaliser pour maintenir, voire augmenter leur capacité](#). Cet exercice va aider les régions à prendre les décisions les plus rationnelles sur le développement du réseau. Cet engagement de transparence vaut également pour les opérateurs.

Comment comptez-vous réduire la dette de SNCF Réseau, qui dépasse les 40 milliards ?

C'est évidemment un sujet majeur, mais ce qui m'importe plus en tant que [PDG](#) de SNCF Réseau, c'est le niveau de la trajectoire d'investissements. Son financement relève plus de l'Etat que de moi

<http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0211495557614-le-plan-choc-du-nouveau-patron-de-sncf-reseau-2043049.php#xtor=RSS37>

Le plan choc du nouveau patron de SNCF Réseau

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires présente sa stratégie. Externalisation accrue, éloge de la concurrence : le discours ne plaira pas à tous.

Six mois après son entrée en fonction, Patrick Jeantet [précise sa stratégie dans une interview aux « Echos »](#). Le nouveau [PDG](#) de SNCF Réseau, l'établissement public chargé de gérer les infrastructures ferroviaires, a décidé de réformer en profondeur sa nouvelle maison. Quitte à bousculer un certain nombre de susceptibilités.

[L'heure, il est vrai, n'est pas aux demi-mesures : miné par des décennies de sous-investissements, le réseau ferroviaire français](#)

continue de se dégrader malgré la relance récente de travaux. Les trains doivent circuler à vitesse réduite sur près de 5.000 kilomètres de lignes, et des milliers d'autres sont menacées de fermeture.

Des moyens accrus

Pour enrayer ce déclin, [Patrick Jeantet](#) va pouvoir s'appuyer sur des moyens financiers accrus, grâce au contrat de performance pluriannuel que l'Etat s'apprête (enfin) à signer, et qui prévoit 2,6 milliards consacrés à la régénération dès 2017, et 3 milliards en 2020.

Mais cela ne suffira pas : SNCF Réseau doit gagner en efficacité industrielle. Les nouvelles technologies vont permettre de repenser les manières de travailler, grâce notamment à des capteurs le long des voies, ou à l'usage de drones pour surveiller les ouvrages d'art. Le [recours](#) à l'externalisation va être renforcé, ce qui fera sans doute bondir les syndicats. Et les usagers râleront sans doute eux aussi, car Patrick Jeantet veut que les plages de travaux de nuit (les deux tiers des 1.500 chantiers annuels) soient plus efficaces, ce qui suppose d'interrompre les circulations plus tôt dans la soirée.

Faire baisser les coûts

Surtout, le dirigeant appelle de ses voeux l'arrivée de la concurrence dans le transport de voyageurs, qu'il voit comme un levier pour faire baisser les coûts. [Au point de proposer aux régions de l'aider à mettre en concurrence SNCF Mobilités](#), l'entité du groupe chargée de faire circuler les trains.

En tant que gestionnaire du réseau, il est tout à fait dans son rôle : [plus de trains, même si certains sont opérés par le privé, c'est plus de péages, donc plus de ressources pour rénover le réseau](#). Mais cette démarche proactive ne sera sans doute pas appréciée par tous les cheminots de SNCF Mobilités.

16/11/2016