

Si vous ne visualisez pas cet email, [cliquez ici](#)



La lettre confidentielle

Grande Bretagne – Go-Ahead et Keolis remportent un contrat record à 1,36 milliard d’euros par an

Dernière heure. Keolis (groupe SNCF) a annoncé que Govia, le partenariat qu’il forme avec l’entreprise britannique Go-Ahead, avait remporté l’exploitation de la franchise Thameslink Southern and Great Northern (TSGN) pour sept ans. Le contrat « *le plus important jamais signé au Royaume-Uni* », avec un chiffre d’affaires annuel de 1,1 milliard de livres sterling (1,36 milliard d’euros). TSGN porte sur la desserte entre Londres, son bassin sud (Brighton, Portsmouth) et le nord (Cambridge), ainsi que les aéroports de Gatwick et Luton et la gare de Saint Pancras. Cette franchise regroupera les actuels réseaux First Capital Connect (First Group), Southern et une partie de Southerastern (actuellement exploitées par Govia), totalisant 22 % des trajets ferroviaires effectués en Grande-Bretagne, soit actuellement 273 millions de voyages annuels.

Rames « trop » larges.

Comment un coup de com politique est devenu une affaire d’Etat

*On commence à avoir une petite idée de la façon dont la « rocambolesque » affaire des rames dites « trop larges » est arrivée dans les colonnes du **Canard Enchaîné**.*

C’est du côté des régions qu’il faut chercher la source d’une information qui était connue de tous les acteurs depuis plusieurs années.

Retour sur un vaudeville républicain qui se produit à la veille de l’examen du projet de loi de réforme ferroviaire devant le Parlement. Un projet dans lequel les régions se plaignent de ne pas avoir leur place.

Les régions sont les grandes gagnantes de cette affaire.

La plupart des régions savaient que les nouveaux matériels TER nécessiteraient des travaux d’adaptation des quais. « *Nous avons été informés de ce problème depuis plusieurs mois* », indique à la *Nouvelle République* du 22 mai François Bonneau, président de la région Centre, en rappelant que les travaux sur les quais ont déjà été effectués sur les zones concernées.

De son côté, Alain Le Vern, ancien président de la Haute Normandie, désormais directeur général SNCF Régions et Intercités, affirme savoir depuis deux ans qu’il y aurait des aménagements à prévoir. Le 18 février dernier, l’ARF (Association des régions de France) a d’ailleurs demandé dans une lettre à RFF (que s’est procuré *Ville, Rail & Transports*) d’en donner le montant précis à chaque région. Jacques Rapoport a répondu le 18 mars, évaluant à 50 000 euros en moyenne le coût de chaque intervention.

En période de disette budgétaire, ce n’est jamais une bonne nouvelle. Elle alimente les craintes des régions qui craignent de devoir encore mettre la main à la poche, alors que les relations avec la SNCF sont déjà extrêmement tendues. Parmi les récriminations, elles jugent les factures de leurs TER trop chères et surtout trop opaques.

La montée au créneau des régions faisant mine de découvrir des trains « trop larges » leur a finalement permis d’obtenir la promesse que RFF ne répercuterait pas ce coût dans leurs factures. Jacques Rapoport s’est engagé à ce que les dépenses soient imputées sur le budget d’investissement de RFF qui est de 3 milliards d’euros. « *Nous ne demanderons rien en complément aux régions* », a-t-il assuré.

La réforme ferroviaire en ligne de mire... et la revanche des régions

Tous les acteurs de cette histoire « rocambolesque » pour reprendre l’expression de Frédéric Cuvillier, en ont

profité pour justifier le prochain projet de réforme ferroviaire qui va profondément chambouler le système. A la veille de l'examen du texte à l'Assemblée nationale à partir du 17 juin, les partisans, à commencer par le secrétaire d'Etat aux Transports qui porte le projet, ont eu beau jeu d'expliquer combien le rapprochement SNCF-RFF permettra de donner plus de cohérence à l'ensemble. Et de contrer ainsi tous ceux qui le critiquent.

Les syndicats de cheminots en revanche, qui ont manifesté le 22 mai contre le projet se sont appuyés sur ce couac pour demander une vraie réunification et le retour à une entreprise totalement intégrée.

Mais là encore, dans le débat qui s'ouvre sur la réforme, ce sont peut-être les régions qui ont le plus à gagner. Estimant qu'elles sont les laissées pour compte de la réforme, elles vont tenter de faire passer l'idée qu'elles sont des acteurs incontournables du système ferroviaire. « *Aujourd'hui, nous finançons les deux tiers du ferroviaire. Il serait normal que nous soyons représentés à proportion dans l'Epic qui va gouverner le système* », assure l'un de ses représentants. Or, le projet de loi n'en dit pas un mot.

L'ARF, qui a publié en mars dernier un « *manifeste du nouveau ferroviaire* » comportant une trentaine de propositions, souhaite les voir intégrées dans la future loi. Elle compte bien profiter de cet emballement médiatique qui a permis de ridiculiser la SNCF pour faire passer ses messages et se rendre incontournable à l'avenir.

La SNCF a agi en toute connaissance de cause

En commandant en 2009 les nouvelles rames Régiolis à Alstom et les Regio 2N à Bombardier, la SNCF a agi en toute connaissance de cause. « *Elle a commandé, pour le compte des régions, des matériels modernes en tenant compte des normes imposées pour la circulation sur le réseau. Ces normes internationales référencées impliquent un gabarit (gabarit n°1 de l'UIC) c'est-à-dire que le matériel ne doit pas dépasser un certain contour* », explique Claude Solard, le directeur général chargé du Matériel à la SNCF.

La SNCF commande du matériel sur la base de normes d'interopérabilité conformément à la législation européenne. Le but est à la fois de permettre la circulation des trains en Europe (même si dans la réalité, on en est loin) mais aussi de permettre aux constructeurs de pouvoir vendre des trains standardisés et donc d'élargir leurs marchés.

Reste que, comme c'est le cas à chaque fois qu'elle commande des matériels, une adaptation des infrastructures s'imposent. Pourquoi ?

D'abord parce que les infrastructures, qui ont plus de 150 ans, ont été construites à une époque où on ne souciait pas de l'accessibilité. D'où une grande diversité de situation : il n'est pas fréquent d'avoir des quais de même hauteur.

De même pour assurer l'accessibilité, il faut avoir une distance faible entre le quai et le train pour pouvoir embarquer. Or, même si les trains s'inscrivent dans le gabarit des quais en théorie, dans la réalité, l'infrastructure « vit », vieillit, bouge, les voies s'usent, des travaux effectués sur les voies peuvent contribuer à de légers mouvements.

C'est le cas de 15 % des 8000 quais auscultés avant la mise en service des nouveaux matériels. Soit 1300 quais sur lesquels il faut intervenir.

Non, les trains ne sont pas « trop » larges !

Les nouvelles rames TER ont été conçues pour être accessibles comme l'impose la loi. « *Pour nous, l'accessibilité est un minimum que nous devons à nos clients. Nous entendons ce concept au sens large : il s'agit de permettre à tous de prendre facilement le train, que ce soient les personnes avec poussettes ou ceux qui ne marchent plus aussi bien que quand ils avaient 20 ans. Dans ce cadre, nous laissons aux constructeurs une marge de liberté pour qu'ils nous proposent des solutions innovantes* », rappelle Claude Solard. « *Les trains que nous avons choisis offrent plus de surface, ce qui nous permet d'avoir des WC handicapés plus larges ou encore 5 places de front pour les configurations péri-urbaines de nos trains. Tout cela apporte un confort accru aux voyageurs* ».

Par ailleurs, ces rames plus « larges » vont permettre de transporter 15 % de voyageurs en plus, alors que le trafic régional « *a fait un bond de 40 à 50 % dans toutes les régions, y compris en Ile-de-France, au cours des dix dernières années* », a rappelé Jacques Rapoport. Et le président de RFF ajoute : « *Si nous n'avions pas commandé ces rames plus larges, nous aurions dû acheter 15 % de trains en plus, ce qui aurait nécessité un surcoût de 400 millions d'euros. Finalement, la dépense que nous faisons pour aménager les infrastructures, qui est de 50 millions d'euros, nous permet d'économiser 400 millions* ».

La situation était connue depuis plusieurs années

Au moment où la commande a été faite en 2009, personne n'avait connaissance du nombre de quais à modifier, reconnaît la SNCF. Mais on savait qu'il faudrait intervenir classiquement sur les infrastructures comme cela a été le cas en 2003 pour la mise en service des Z RER, du Francilien en région parisienne ou

encore pour les TGV.

Les études ont été lancées vers la fin 2010 lorsque le matériel était en cours de fabrication. « *Si vous faites stationner un Régiolis sur un quai par exemple : vous ne constaterez aucun problème. Mais si vous le faites rouler à 160 km/h, il faut tenir compte que le train balance un peu. C'est pourquoi un traitement spécifique doit être déterminé pour chaque quai* », explique Claude Solard. D'où des études longues à mener.

Les travaux d'adaptations ont commencé en 2013. Ils devraient se poursuivre jusqu'en 2016. « *La SNCF s'est organisée avec RFF pour que les études et les travaux soient réalisés à temps et soient sans conséquences sur les mises en service commerciales des trains* », rappelle Claude Solard.

300 quais ont déjà été aménagés, en priorité ceux qui vont accueillir les premiers trains qui vont être livrés progressivement aux régions.

Pourquoi ne pas avoir engagé les travaux plus tôt?

Cela aurait retardé les commandes, répond la SNCF : « *Quand nous avons lancé nos appels d'offre, nous avons reçu deux ou trois propositions de la part des constructeurs. Nous avons fait notre choix à l'été 2009. Ensuite, nous avons passé la commande. Nous ne pouvions pas faire les travaux avant, sinon, nous aurions perdu un an à un an et demi. Nous devons paralléliser les tâches. Aurions-nous pu être plus rapides ? Une enquête est en cours pour le déterminer* ». Ce qui est sûr, c'est que les relations exécrables à l'époque entre la SNCF et RFF n'ont pas favorisé la communication entre les deux, ni la réactivité des équipes.

1300 quais à reprendre, c'est beaucoup

Oui, ils représentent 15 % des quais qui accueilleront les nouveaux matériels (12 régions ont commandé 182 Régiolis, 9 régions 159 Regio 2N, certaines ayant commandé les deux types de matériel).

Précisons que les travaux réalisés ne consistent pas à reprendre tout le quai. Ce sont souvent de petites réparations, par exemple la reprise d'une bordure en béton qui se serait un peu affaissée. Les ajustements à réaliser sont de l'ordre de quelques centimètres, voire de quelques millimètres.

La communication a été un ratage

Un appel à la démission de Guillaume Pepy et Jacques Rapoport entendu entre les mots dans les propos de Jean-Christophe Cambadélis, le Premier secrétaire du Parti socialiste, la même demande clairement formulée quelques heures plus tard par Véronique Rabault, la rapporteure générale au budget de l'Assemblée nationale, un rappel au bon sens de Ségolène Royal, la ministre de l'Ecologie, une commission d'enquête exigée par Frédéric Cuvillier, son secrétaire d'Etat aux Transports (les conclusions doivent être remises lundi), la colère de présidents de région, à commencer par le président de l'ARF (Association des régions de France), Alain Rousset, ne voulant plus être pris pour un « pigeon »... si on ajoute les multiples tweets lancés et retweetés sur la Toile qui ont fait se moquer la France entière, l'emballement a été à son comble.

La SNCF et RFF n'ont pas su trouver les mots pour expliquer ce qui aurait dû être une non-affaire. Pis, les responsables ont attendu la fin de l'après-midi du 21 mai pour convoquer au dernier moment les journalistes. Malgré le choix affiché de laisser monter en première ligne RFF et son président Jacques Rapoport, Guillaume Pepy a été obligé de s'expliquer, reconnaissant, entre les mots, un vrai ratage.

Marie-Hélène Poingt

Raboter les quais, on le voit régulièrement ailleurs

Des problèmes de compatibilité entre les nouveaux trains et les infrastructures ? Rien que pour les questions de gabarit, cette situation s'est déjà produite et ne manquera pas de se reproduire. Pas plus tard que fin avril, les médias soulignaient qu'à Montréal, pour accueillir les nouvelles rames de métro à pneus Azur, il avait fallu limer quelque 200 m de voûte sous laquelle le gabarit étant engagé en cas de crevaison. Sans parler des problèmes d'alimentation ou de la masse plus élevée de ces nouvelles rames...

Nos voisins européens sont également coutumiers du fait : l'arrivée de nouveaux trains régionaux outre-Rhin a tout récemment posé des problèmes de gabarit. Alors qu'outre-Manche, la mise en service, en 1999, de nouvelles automotrices pourtant conformes au gabarit britannique a obligé à rogner une dizaine de quais au sud-est de Londres.

Parfois, tout n'est qu'une question de bonne communication : les modifications à apporter *a posteriori* aux installations fixes font évidemment plus « désordre » que celles intervenant en amont d'un projet. Par exemple, lors de l'automatisation de la ligne 1 du métro parisien, on savait d'avance que plus de 50 quais devaient être totalement refaits (rehaussement et renforcement des nez) pour accueillir les indispensables portes palières (là aussi, petite surprise : la note finale a été de 38 millions d'euros, contre 22 millions prévus). Par ailleurs,

l'arrivée de matériels dont on sait d'avance qu'ils seront hors gabarit entraîne des vérifications préalables, voire des travaux. C'est ainsi qu'en 2001, les rames « larges » Regina, hors gabarit (3,45m de large !), sont entrées en service comme prévu sur certaines lignes régionales du réseau ferré suédois après deux ans de préparation. Et en Belgique, Infrabel a procédé en 2013 à la démolition de la dalle recouvrant le souterrain sous la ville de Verviers afin de la rehausser la voûte de 50 cm en vue de l'arrivée de trains à deux niveaux sur la ligne classique entre Liège et Eupen. Soit près de deux ans de travaux pour deux millions d'euros.

Réseau théorique et réseau réel

Comment se fait-il qu'un matériel roulant au gabarit UIC 505-1 ne passe pas sur des voies censées être au gabarit elles aussi ? En fait, au gré du temps, les quais et les voies bougent insensiblement. Et quand les voies et les quais sont refaits, pas forcément en même temps, il peut arriver que les cotes s'en trouvent modifiées. De nombreux cas sont connus par expérience et viennent enrichir la liste des points singuliers (comme certains tunnels et autres ouvrages d'art...) où il convient de faire attention au matériel engagé. Mais l'arrivée de nouveaux trains comme le Francilien ou le Régiolis, qui exploitent le gabarit (théorique) dans une plus grande mesure que les matériels plus anciens, peut mettre en évidence des points singuliers inconnus jusqu'à présent.

En fait, hormis les LGV parcourues la rame Iris 320 et autres lignes faisant l'objet d'une attention particulière, il semble bien que des pans entiers du réseau ferré national français réservaient encore des surprises à la fin de la décennie précédente, lors de la définition des spécifications des nouveaux matériels régionaux.

Pourrait-on mieux connaître l'état du réseau ? Oui, si l'on en croit l'exemple britannique, où l'ancien gestionnaire d'infrastructure Railtrack (remplacé depuis par Network Rail) s'était aperçu en 1999, lors de l'arrivée des premiers nouveaux trains depuis la privatisation, que les données sur le réseau ferré britannique étaient très incomplètes, voire devenues fausses au cours du temps ! Aux grands maux, les grands remèdes : dans le cadre du projet NGP (National Gauging Project) l'ensemble du réseau a été mesuré, filmé et passé au rayon laser en cinq ans afin non seulement de garantir l'insertion des véhicules existants, mais aussi pour préparer la circulation de trains plus larges ou plus hauts que le gabarit britannique (plus restrictif que l'UIC 505-1).

Le gabarit UIC 505-1

On n'a sans doute jamais autant parlé du gabarit UIC 505-1 que ces derniers jours. « UIC » comme Union internationale des Chemins de fer, dont une des missions a longtemps été de définir les normes permettant aux trains de circuler d'un pays à l'autre. Avec le temps, une « *norme passe-partout* » a été définie pour permettre aux mêmes trains de circuler sur l'ensemble du réseaux européens (sauf réseau britannique, au gabarit plus étroit, dont les trains peuvent en revanche circuler partout sur le Continent !) Cette norme, c'est le gabarit UIC 505-1, auquel se conforment la plupart des matériels roulants européens actuels non-spécifiques à un réseau (plus restreint ou plus généreux) ou à un usage particulier (réseaux industriels ou isolés...) Théoriquement, les réseaux français et italiens sont au gabarit UIC 505-1, sans plus, les autres réseaux européens continentaux et nordiques étant plus généreux.

Patrick Laval