

# TER trop larges : l'enquête interne remise à Cuvillier pointe les ratés du système ferroviaire

M.L. | Publié le 26.05.2014, 10h05 | Mise à jour : 19h41



Dans le collimateur des pouvoirs publics après la révélation de la commande de trains régionaux trop larges pour les quais de certaines gares, la SNCF et Réseau ferré de France ont remis ce lundi les conclusions du rapport réclamé par le secrétaire d'Etat aux Transports, Frédéric Cuvillier.

Selon nos informations, l'enquête interne ne relève pas de dysfonctionnements majeurs du système ferroviaire. Mais elle impute au manque de communication et de coordination entre la SNCF et RFF la découverte tardive que les nouveaux matériels excèdent de quelques centimètres la largeur de certains quais.

Après avoir pris connaissance du fameux rapport, Frédéric Cuvillier a assuré qu'il n'y avait «pas eu d'erreur dans les commandes», mais a réclamé l'instauration de nouvelles mesures pour éviter que cela se reproduise.

Le document fait valoir que les 182 rames TER Regiolis et 159 Regio 2N, commandées respectivement à Alstom et Bombardier, sont parfaitement conformes aux normes internationales UIC et d'interopérabilité. A ce titre, elles ont été homologuées par l'établissement public de sécurité ferroviaire.

## **VIDEO. TER trop larges : pas d'erreur dans les commandes selon Cuvillier**

### Des données sur la largeur des quais «ni complètes, ni à jour»

Selon un haut responsable de la SNCF contacté par nos soins, RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, «s'est aperçu tardivement des ajustement à faire car ses données sur la largeur des quais n'étaient ni complètes, ni à jour. On a constaté lors des essais que les rames engageaient le gabarit dans certaines gares.» En clair, qu'il fallait «raboter» les quais pour laisser passer les trains.

Aussi étonnant que cela puisse paraître, «il a fallu aller sur terrain faire des mesures car il n'existait pas en 2009 de référentiel précis au centimètre près» des dimensions des quais, confirme-t-on chez RFF. Cela n'étant pas «obligatoire légalement », RFF n'avait jamais procédé à la mise à jour de ce référentiel. Ce que n'a pas manqué de relever le secrétaire d'Etat ce lundi : «Le rapport relève quelque chose d'assez curieux (...), RFF n'a pas de registre complet et à jour de l'ensemble de l'infrastructure», a-t-il lancé à ce sujet.

Conséquence, la mise en circulation de nouveaux TER, plus larges que les précédents, va nécessiter des travaux d'élargissement des quais pour un montant de 50 millions d'euros pris en charge par RFF. Les travaux de rabotage ont commencé et quelque 300 quais ont déjà été traités. Le chantier ne devrait pas retarder la mise en service des nouvelles rames mises progressivement en service d'ici fin 2016.

## Cuvillier réclame la mise à jour d'un registre national de l'infrastructure

Frédéric Cuvillier a donc réclamé lundi la mise en place, «au plus vite», d'un «registre national de l'infrastructure» ferroviaire, et la SNCF doit mettre à disposition «l'ensemble des données et documents» nécessaires.

Le ministre a également souligné ce lundi que désormais, toutes les commandes de trains seraient précédées d'études pour mesurer leur impact sur les voies et les gares, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Une réflexion sur la mise du réseau ferroviaire aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite doit également être engagée, a-t-il précisé.

«SNCF et RFF ont reconnu un manque de dialogue évident», a de nouveau soulevé le secrétaire d'État, plaidant une fois encore en faveur de la réforme ferroviaire, qui doit être examinée mardi et mercredi en commission du développement durable à l'Assemblée nationale, avant une première lecture en juin.

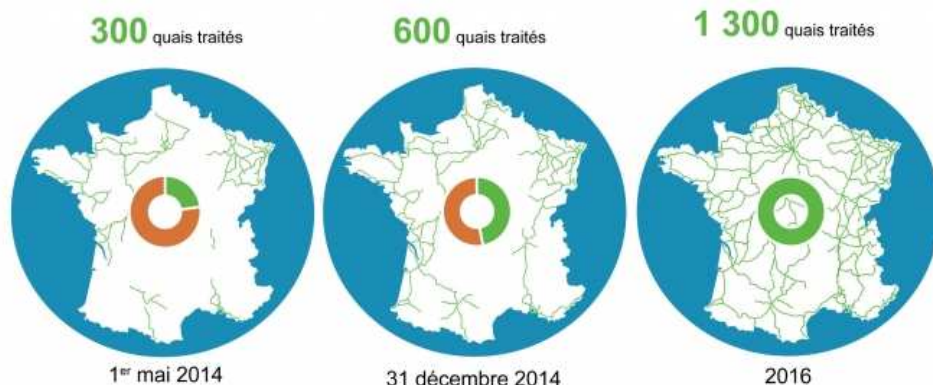
Les deux président de la SNCF, Guillaume Pepy, et de RFF, Jacques Rapoport, devraient par ailleurs être auditionnés «dans les plus brefs délais» à l'Assemblée nationale pour s'expliquer sur cette affaire qualifiée de «rocambolique» par Frédéric Cuvillier. D'ailleurs, le projet de réforme ferroviaire qui doit être examiné le 16 juin par l'Assemblée nationale, prévoit de regrouper l'actuel Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF en un grand groupe public.

### Des travaux jusqu'en 2016 pour le rabotage des quais

Les nouveaux trains régionaux, commandés par la SNCF, plus larges que les précédents, vont nécessiter des travaux pour élargir 1 300 quais sur les 8 700 dans les gares pour un coût de 50 millions d'euros. Les travaux de rabotage des quais vont se poursuivre jusqu'en 2016. D'ores et déjà, 300 quais ont été traités. 600 le seront d'ici la fin de l'année.

Le coût de ces travaux, a confirmé Frédéric Cuvillier ce lundi, sera entièrement à la charge de RFF, et n'aura pas d'impact sur la facture des régions, ni sur celle des usagers.

#### PLAN D'ACTION : Calendrier



**Le calendrier des travaux correspond à celui de l'arrivée des nouveaux trains en région.**

RFF / SNCF INFRA / DCF

Selon la SNCF et RFF qui ont minimisé cette affaire qui a fait grand bruit, ce plan de modernisation fait partie des 4 milliards d'euros consacrés chaque année à la modernisation et au développement du réseau.