

**PRENEZ** EN **MAIN** VOS AMBITIONS **POINT S** UN ALLIÉ DE TAILLE POUR VIVRE VOTRE PROJET EN TOUTE INDÉPENDANCE **point S** GROUP

Au détriment des usagers et contribuables

## Quand la SNCF traîne les pieds

La modernisation des aiguillages et systèmes de signalisations n'a quasiment pas avancée depuis quatorze ans



Photo par Neil Mewes, Unsplash



*Mécomptes publics,  
François Ecalle*

En 2008, la Cour des comptes a publié un rapport, dont j'étais rapporteur, où elle soulignait que "le renouvellement et la modernisation des postes d'aiguillage et des installations de signalisation et communication, qui permettrait de diviser leur coût d'exploitation par deux (en supprimant 6 500 postes) et d'améliorer sensiblement la qualité du service rendu, n'ont que trop tardé alors que ces équipements sont parfois dans un état préoccupant. Cette

opération devrait être réalisée sur une durée inférieure aux 20 ans prévus par la RFF et la SNCF”.

Conformément aux recommandations d'un audit réalisé en 2005 par l'école polytechnique fédérale de Lausanne (la meilleure référence en ingénierie ferroviaire), la SNCF et RFF venaient d'engager un projet de “commande centralisée du réseau” consistant à regrouper les quelques centaines de postes d'aiguillage, dont le tiers était obsolète, autour de 17 centres de contrôle permettant de les commander à distance pour gérer le trafic.

### **Un programme achevé entre 2060 et 2070...**

En mars 2022, le conseil d'orientation des infrastructures (placé auprès du ministre chargé des transports) a rendu un rapport où on peut lire que “le projet de commande centralisée du réseau (CCR) consiste à regrouper les 1 500 postes d'aiguillage du réseau structurant au sein de 15 ‘tours de contrôle ferroviaires’ coordonnées et supervisées par un seul et même hub national. Les dépenses afférentes au programme CCR ont représenté, de 2011 à 2021 inclus, près de 2,2 Mds€ qui n'ont permis de réaliser que 16 % du programme. Le développement de la CCR suppose l'informatisation préalable des postes pour les télécommander : seuls 300 le sont en 2021. Le budget inscrit au projet de contrat de performance 2021-2030 ne permettrait d'atteindre que 38 % de déploiement en 2030. Sans accélération du rythme, le programme ne s'achèverait qu'entre 2060 et 2070 alors qu'il est terminé de longue date en Belgique, en Suisse ou en Allemagne”.

“Il est stupéfiant de constater que ce projet de modernisation n'a quasiment pas avancé 14 ans après le rapport de la Cour des comptes alors qu'il est essentiel pour les usagers et les contribuables”

Il est stupéfiant de constater que ce projet de modernisation n'a quasiment pas avancé 14 ans après le rapport de la Cour des comptes alors qu'il est essentiel pour les usagers et les contribuables. Les usagers pourraient en effet bénéficier d'une meilleure gestion des circulations à travers notamment une réduction des retards des trains. Les contribuables pourraient bénéficier d'une diminution des coûts facturés par la SNCF à l'État et aux autorités régionales, donc payés avec leurs impôts (13,5 Md€ en 2020, hors subventions de l'État au régime spécial des cheminots).

Cette modernisation entraînerait des gains de productivité et des redéploiements d'effectifs touchant plusieurs milliers d'agents. Il est malheureusement bien possible que ce soit la principale raison pour laquelle la SNCF préfère les aiguillages centenaires (le rapport de la Cour notait que certains d'entre eux dataient d'avant 1914) aux systèmes automatisés du XXIe siècle

Le site [www.fipeco.fr](http://www.fipeco.fr) développe les analyses de François Ecalle.

### **A lire également**

[Mécomptes publics – les chroniques de François Ecalle](#)