

Adoption du méga-plan américain sur les infrastructures

C'est signé ! Le 15 novembre, Joe Biden a apposé la signature présidentielle sur la nouvelle loi régissant le méga-plan sur les infrastructures adopté dix jours plus tôt par le Congrès américain. Soit 1200 milliards de dollars pour « mieux reconstruire » les réseaux de transports, d'énergie et de communications des Etats-Unis. Rappelons que le transport de voyageurs par rail s'est vu attribuer 66 milliards, contre 39 milliards de dollars pour les transports publics et leur accessibilité.

Et alors que la tâche s'annonce immense, les projets ne manquent pas. Le département des Transports des Etats-Unis (USDOT) dispose désormais de 180 jours pour fournir au Congrès un plan détaillé des budgets alloués lors de la première année, ainsi que chacune des quatre années suivantes. De même, le budget d'Amtrak devra être fourni en détail aux membres du Congrès.

Dans les grandes lignes, les priorités ont déjà été cernées : sur les moyens mis à disposition pour Amtrak sur cinq ans dans le projet de la nouvelle loi sur les infrastructures, 12,5 milliards de dollars sont destinés en particulier au corridor nord-est (NEC), artère vitale entre Washington, New York et Boston, la plus rentable pour Amtrak, son propriétaire. Mais le NEC fait face à de grands besoins en termes de

maintenance, en particulier sur des ouvrages d'art centenaires (tunnels à New York, ponts sur les estuaires...), qui n'avaient jusqu'à présent pas pu être financés faute de visibilité sur plusieurs années consécutives.

Si le NEC est le grand bénéficiaire du plan, les trains de voyageurs sur les autres lignes (dont l'infrastructure n'appartient pas à Amtrak) n'ont pas été oubliés et font même l'objet d'une attention renforcée, puisqu'en vertu de la nouvelle loi, Amtrak doit par exemple rétablir au moins un train par jour sur ses dessertes, renforcer les liaisons avec le Canada, respecter la loi sur l'accessibilité par les handicapés, maintenir un service de restauration même sur les lignes où cette offre n'est pas rentable, ou encore fournir du personnel au guichet dans les gares voyant passer plus de 40 voyageurs par jour, tout en se voyant interdire des fermetures de lignes ou des allègements de dessertes tant que les subventions accordées par le Congrès sont suffisantes...

Enfin, la composition du conseil d'administration d'Amtrak devrait être revue, avec au moins deux membres pour représenter le corridor nord-est, deux membres pour les dessertes subventionnées par les Etats et deux autres pour les lignes de longue distance, qui assurent la continuité territoriale des Etats-Unis.

P. L.

Montée en puissance du plan de démantèlement du matériel roulant de la SNCF

Plus de 12000 éléments radiés, matériels remorqués ou moteurs, doivent être démantelés d'ici à 2028, selon le plan stratégique de démantèlement de la SNCF (2018 à 2028). 3000 éléments ont déjà été traités, et actuellement 3400 sont stationnés en attente de leur démantèlement.

S'y ajouteront plus de 5700 éléments encore en circulation, qui seront radiés d'ici 2028. Cela représente environ 1000 caisses démantelées chaque année. Le rythme devrait encore augmenter de 20 % dès l'année prochaine, pour atteindre 1200 par an.

Pour réaliser cet objectif, plusieurs sites de démantèlement et des entreprises spécialisées dotées des agréments nécessaires sont mis à contribution. Il s'agit de deux usines à Grémonville, en Seine-Maritime, dont la seconde a été inaugurée le 12 octobre. Là, le démantèlement

de 900 caisses TER en inox en 8 ans et de 1290 caisses TGV (soit 129 TGV) en dix ans, a été confié à Baudalet Environnement qui s'est associée au groupe Snadec pour le désamiantage. Un autre site privé, à Chalindrey assure le recyclage des rames Corail. DI Environnement démantèlera 1300 voitures d'ici 2028.

Deux autres usines sont en construction sur des anciens sites SNCF. A Romilly-sur-Seine, où l'entreprise Wig est en cours d'installation. Et enfin un dernier site à Saintes, également SNCF, où le démantèlement sera confié à DI Environnement. Ces deux usines devraient être prêtes au premier semestre 2022. La SNCF aura alors atteint la pleine puissance du recyclage de son matériel produit avant l'interdiction de l'amiante en France en 1999, à quelques exceptions près comme les 20900. Ensuite, le recyclage du matériel sera moins contraignant. Yann GOUBIN