

# Le système ferroviaire français onze ans après la réforme : cent fois sur le métier... ?

**T**ransports Urbains a eu l'occasion dans son numéro 108 (2005) de consacrer un dossier à la question des infrastructures ferroviaires. Le rapport Rivier avait en effet montré les risques liés à la perpétuation d'une politique de maintenance du réseau trop focalisée sur le maintien en vie d'installations largement obsolètes, sans espoir de régénération complète dans un délai raisonnable. Par ailleurs, la politique de péages menée, surfant sur le succès du très rémunérateur TGV tout en étant très défavorable aux trains classiques à arrêts fréquents, l'irrégularité des financements d'État et la persistance d'une dette difficile à résorber côté RFF constituaient des facteurs très défavorables à une pérennisation du réseau. On aurait pu imaginer qu'une action corrective déterminée, à la britannique (un effort remarquable a été engagé au Royaume-Uni après la « réforme de la réforme » de 2004), suive ces constats alarmants. Il n'en a rien été et les augmentations de crédits de régénération ont été trop symboliques pour permettre un traitement de fond de l'ensemble des plaies du réseau.

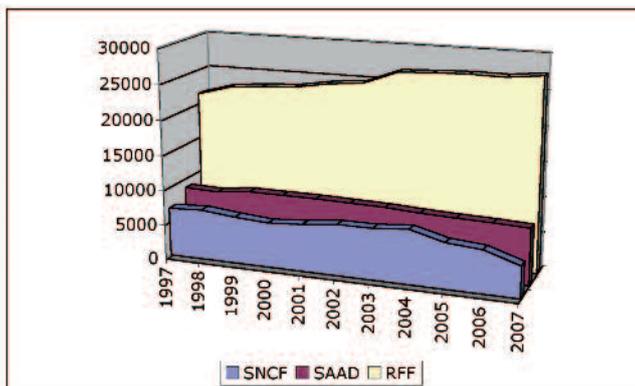
Trois ans plus tard, deux rapports officiels viennent rappeler nos décideurs à la réalité. La Cour des Comptes (1) dresse le constat d'un réseau « utile » limité (30% du linéaire ferroviaire français acheminent 78% des tonnages) et pose la question de la pérennité du reste. Elle questionne la logique de tarification des sillons, qui soumet la grande vitesse et la banlieue parisienne à des tarifications supérieures au coût complet et qui épargne largement le fret, qui n'est même pas taxé à hauteur du coût marginal. Enfin, elle pose la question cruciale de la gestion de la dette, en augmentation constante, avec un report de sa charge de la SNCF (qui se désendette largement) à RFF, qui ne parvient plus à contenir la progression de son encours et qui se voit imposer par l'État des investissements insuffisamment rentables.

Le rapport rendu par le sénateur Hubert Haenel (2) le 8 octobre dernier, dans un registre plus politique, est tout aussi sévère. C'est la façon dont la réforme a été menée en 1997 qui est la source d'une grande partie des maux endurés actuellement par le système ferroviaire français : le législateur, qui partait d'un bon sentiment et qui ne voulait pas paraître maximaliste, n'est pas entré dans le détail de la répartition précise des responsabilités entre RFF et la SNCF. Quand des conflits sont survenus entre ces derniers, l'État n'a pas joué le rôle d'arbitre qui lui incombait et n'a pas veillé à la cohérence globale du système. La répartition des responsabilités entre les deux entités pour ce qui concerne l'attribution des sillons n'est pas davantage satisfaisante, la « muraille de Chine » séparant SNCF-Infra des directions commerciales n'ayant pas une étanchéité garantie (3). Enfin, la rigidité du système entraîne une sous-utilisation du réseau. Les recommandations vont donc dans le sens d'un assouplissement des modes de gestion, assorti d'une meilleure définition des responsabilités et des périmètres d'intervention de chacun sur la base de trois scénarii contrastés.

Au-delà de nécessaires ajustements du cadre juridique qu'il ne s'agit pas d'aborder ici, les deux rapports se rejoignent sur la nécessité de soulager RFF du poids de la dette contractée antérieurement à sa création (estimée à environ 13 milliards d'€), la contribution d'État ne permettant pas de l'amortir. Faute de quoi, la structure de portage financière prendra le pas sur le gestionnaire d'infrastructure, au risque de voir des investissements pourtant nécessaires différés et la régénération définitivement compromise. Le déficit actuel d'exploitation (200 millions d'€ en 2007) constitue un bien mauvais signal.

Le manque de visibilité financière se double de l'absence d'une véritable politique nationale des transports ferroviaires : Hubert Haenel relève à juste titre que l'État n'a jamais joué le rôle d'autorité organisatrice que lui conférait la LOTI. Nous pourrions aller plus loin en disant que l'État ne crée pas les conditions d'une ouverture pleine et entière du marché en cautionnant une utilisation du réseau trop concentrée sur un petit nombre d'axes et de nœuds aisément saturables, et une politique de maintenance calquée sur cette stratégie d'usage qui est avant tout celle de l'opérateur historique !

**Évolution comparée des trois composantes de l'endettement du système ferroviaire français. La dette globale est passée de 36,8 à 39,9 milliards d'€. La part de RFF augmente régulièrement tandis que la SNCF se désendette et le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) de la SNCF, créé en 1991, disparaît fin 2007 pour être fondu dans l'encours de la dette d'État, suite à la requalification demandée par Eurostat. Sources : Minefi, Sénat, SNCF et RFF.**



1) Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine. Rapport public thématique, avril 2008.

2) Une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions.

3) C'est le sens du courrier très officiel de mise en demeure adressé par la Commission Européenne le 26 juin 2008 au gouvernement français.

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

<b>Tarifs:</b>	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12,50 €	13,50 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	45 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	33 €	37 €

(\*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie IMP Val de Loire 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 2

#### Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Pierre-Henri ÉMANGARD  
Vincent KAUFMANN  
Philippe MENERAULT  
Alain MORCHEOINE  
Marie-Stéphanie NOCQUET  
Michel QUIDORT  
Alain RICHNER  
Jean-François TROIN  
Philippe VENTEJOL  
Michel VRAC  
Pierre ZEMBRI

#### Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

#### Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

#### Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat  
78100 Saint-Germain en Laye

#### Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE  
Pierre Zembri - 33 Bd du Port  
95011 Cergy-Pontoise cedex

#### Maquette

COEPT - MÉTROPOLIS

#### Site internet

<http://olegk.free.fr>

#### Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

#### Fondateur

Sylvain ZALKIND

#### Président d'honneur

Maurice PLANTIER

#### Siège social

5, rue Danès de Montardat  
78100 Saint-Germain en Laye

#### Président

Francis BEAUCIRE

#### Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS  
Michel QUIDORT

#### Secrétaire général

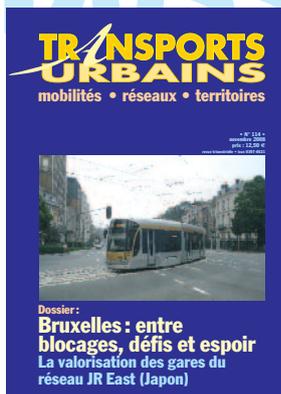
Alain RICHNER

#### Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

## Dossier



Couverture Tramway Flexity Outlook (T4000) récent sur la ligne 23, dans un cadre représentatif de la réalité bruxelloise : carrefour à feux où le tramway n'est pas prioritaire, entre deux sections de site propre axial aisément pénétrable, sa matérialisation se limitant à des lignes peintes et à un revêtement de couleur légèrement différente de celle de la voirie courante.  
*Photo Pierre Zembri*

**Le numéro est coordonné par Frédéric Dobruszkes et Pierre Zembri**

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).

### 1 Éditorial de la rédaction

## Le système ferroviaire français onze ans après la réforme : cent fois sur le métier... ?

### 3 Introduction

Frédéric Dobruszkes

### 4 Le poids des héritages

### 4 De l'urbanisme ferroviaire industriel à l'urbanisme autoroutier international

Christian Dessouroux

### 7 La mobilité bruxelloise en quelques chiffres

Thierry Duquenne

### 8 Un cadre peu propice à l'utilisation des transports collectifs

Frédéric Dobruszkes

### 14 Du SAE à la radiographie du réseau de la STIB

Xavier Courtois

### Les enjeux

### 16 Revaloriser les transports collectifs urbains

Frédéric Dobruszkes

### 20 Entre crainte et espoir : Le projet RER et quelques enjeux de développement autour des gares bruxelloises

Patrick Frenay

### 28 Conclusions : une capitale européenne peut-elle être mauvaise élève ?

Frédéric Dobruszkes

### 29 Le projet « Tokyo Station City » et le programme « Station Renaissance » de JR East : une valorisation commerciale exemplaire des gares par l'opérateur ferroviaire

Naoya Koide

### 34 Les chiffres des... effets de la hausse du coût des carburants sur la mobilité des Américains. Le prix de l'essence, révélateur de tendances lourdes ?

Xavier Desjardins

### 36 Bibliographie

Francis Beaucire