

# Réorganisation ferroviaire : Un simple bruit de fond ?

**Les rapports s'empilent, les débats s'enchaînent, les intentions s'affichent, et malgré tout, la clarification du système ferroviaire Français s'enlise.** Ce ne sont pas non plus les intentions de rapprochement entre la SNCF et RFF qui apporteront la clé de répartition des domaines de chacun. Preuve en est des derniers rapports, Bianco et Auxiette, qui auraient pourtant dû éclaircir le débat surtout par leur complémentarité. Les compétences des rapporteurs, M. Bianco dans le domaine des transports et M. Auxiette en apportant la voix des Régions de France très impliquées dans les investissements régionaux ferroviaires, semblaient suffisantes pour espérer une clarification. Hélas, face à l'éternel dilemme impliquant l'Etat à tous les niveaux, ces rapports ne proposent encore une fois que d'introduire une couche supplémentaire entre l'Etat et les structures opérationnelles du ferroviaire français dans le seul but d'éloigner l'Etat de ce dossier compliqué. Malheureusement le principe du fusible qui s'intercale entre l'Etat responsable et l'opérationnel déjà appliqué lors de la création de l'ARAF pour éviter l'arbitrage direct de l'Etat s'est avéré inefficace, il faut déjà recommencer. Ce recours permanent aux mille feuilles finit par inquiéter les observateurs car in fine, à ne pas vouloir gérer la situation, ce sont les finances publiques de l'Etat qui se voient engagées avec la caution illimitée de la France. Il devient naturel que les agences de notation internationales soient suspendues à une clarification qui engagera le crédit de la SNCF, de RFF et déteindra sur le crédit de la France. **C'est dans ces conditions que le 4 Mars 2013, Standard & Poor's a maintenu sa surveillance "en développement" (qui signifie que la notation pourrait aussi bien être relevée qu'abaissée, voire ne pas changer) sur la SNCF, le temps que soit clarifiées les modalités de restructuration du secteur ferroviaire hexagonal. L'opérateur est noté "AA". En parallèle, l'agence a confirmé la notation "AA+" de RFF, pour une perspective "négative".**

## Qui sont les acteurs du ferroviaire Français :

- 1- L'Etat qui en est l'actionnaire et dispose des leviers pour gérer ces activités grâce à la surveillance de ses participations et au Ministère des Transports, il est représenté dans les conseils d'administration.
- 2- Les Régions de France qui sont autorité organisatrices des transports Régionaux, financeurs des matériels et cofinancent les infrastructures Régionales.
- 3- L'ARAF, Autorité de régulation des affaires ferroviaires qui doit veiller à l'impartialité de traitement entre les candidats à exploitation de services ferroviaires
- 4- L'EPSF : établissement Public de Sécurité Ferroviaire qui garantit la sécurité des infrastructures, matériels roulants et des circulations.
- 5- RFF qui s'est vu confier le réseau ferré national
- 6- La SNCF omniprésente car encore gestionnaire délégué du réseau, bureau d'études de RFF, Assistant à Maître d'Ouvrage pour les travaux d'infrastructures, entreprise de travaux ferroviaires, exploitant des services de transport, atelier de maintenance des trains, loueur de wagons et de locomotives...



**Dans toute cette opacité, il n'est plus nécessaire d'en rajouter. L'Etat dispose de tous les leviers pour clarifier la situation et remettre le ferroviaire Français en ordre de marche. Il lui suffit de répartir les actifs par fonctionnalité et de donner une feuille de route claire à la SNCF pour ses activités et au GUI, Gestionnaire Unifié d'Infrastructures que devrait intégrer l'Etat. Dans cette répartition, un audit concernant la production des outils jusque là inefficaces pourrait être envisagé. Tout d'abord pour l'ARAF qui après s'être vue dotée de moyens adaptés avoue son impuissance en faisant état d'un budget de près de 20 millions d'euros pour lesquels elle n'a pas trouvé d'utilisation. Accomplir pleinement sa mission aurait déjà facilité le travail des rapporteurs cités plus haut. Peut être cette structure d'arbitrage trop timorée à montrer son indépendance, pourrait mieux fonctionner en se rattachant à une structure européenne mère.**

## Les frontières du partage :

L'ensemble des actifs ferroviaires mobiliers et immobiliers sont en fait propriété de l'Etat, ou des Collectivités Territoriales. Il serait sain dans un premier temps d'attribuer à leurs financeurs et principalement aux Régions, les actifs comptables qu'ils ont déjà payés pour qu'ainsi les rames et ateliers ne soient plus assimilés à des actifs SNCF. Ces rames TER reversées à l'actif des Régions contribueraient à accroître leurs actifs. Pour les gares, ces pôles doivent trouver une structure équitable dans la quelle, l'Etat propriétaire du foncier et de l'immobilier accueillerait l'ensemble des acteurs ferroviaires impliqués aux financements. Aujourd'hui cette appartenance affichée comme patrimoine SNCF impose aux collectivités d'investir sur les biens assimilés à des biens d'un tiers. Leur revalorisation ne générant aucun bénéfice aux financeurs. Une telle gestion de séparation des actifs imposerait à la SNCF de ne disposer que des moyens nécessaires à l'exploitation de ses activités. Elle se retrouverait ainsi locataire de tous les locaux et infrastructures conservés à cet effet et verserait un loyer équitable comme toute entreprise concurrente. Tel n'est pas le cas aujourd'hui et la SNCF bénéficie d'hébergements avantageux et d'une gestion de fait qui entrave même la valorisation par son utilisation du patrimoine de l'Etat. Pour les fonciers industriels, la SNCF a encore conservé des parcelles louées à des chargeurs dont elle tire bénéfice. Les imbrications RFF – SNCF sont aujourd'hui une véritable préoccupation. Tel est encore le cas des taxes d'embranchement lorsqu'elles s'appliquent à un raccordement sur des voies SNCF ou sur des voies RFF. Il sera intéressant de contrôler la redevance d'embranchement que paie la SNCF sur chacune de ses installations ferroviaires en contact avec RFF.

## Infrastructures et superstructures ferroviaires :

Lors de la création programmée du GUI, l'ensemble du foncier qui est propriété de l'Etat ainsi que les infrastructures qui y sont installées doivent sans équivoque lui revenir afin d'uniformiser la gestion des infrastructures et des services qui sont associés au domaine ferroviaire national. Le GUI bénéficierait donc des loyers pour la mise à disposition, tant à des tiers qu'à la SNCF, de tout son patrimoine avec toutes les activités qui lui sont rattachées et qui se rapportent à la gestion de son réseau. Les activités concernées seraient : la gestion du réseau, son utilisation, son entretien, son développement et son exploitation. Sont également à inclure SNCF Infrastructures et ses bureaux d'études. Les horairistes et le guichet de demande des sillons feraient également partie de ce pôle. Cette réorganisation par familles d'activités donnerait lisibilité au système ferroviaire en France.

Intermodalite.com © Mai 2013

