

**OPSTE**

**Observatoire des Politiques**

**et des Stratégies de Transport en Europe**

# **Le système ferroviaire français**

Novembre 2014

**Antoine BEYER**

IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux)

SPLOTT (Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail)

## **1. Introduction**

Le système ferroviaire français est à la recherche d'un nouveau modèle. Les voyants se sont allumés au rouge les uns après les autres : avec une situation qui n'a cessé de se dégrader dans le fret d'abord, puis est venu sur le devant de la scène l'état déplorable des infrastructures négligées au profit d'une fuite en avant dans avec le réseau LGV, enfin se dessine de manière toujours plus nette la question de la dette comme un horizon infranchissable. Aujourd'hui la grogne des AOT régionale se fait plus pressante et la politique du développement des services de la grande vitesse font l'objet de critiques institutionnelles. La situation du ferroviaire est d'avis unanime préoccupante au plus haut point. Si les avis sont convergent sur le diagnostic, ils ne le sont pas forcément sur les remèdes à adopter, d'autant que le nœud, celui de la dette et de son financement est plus en plus pesant à mesure qu'elle grossit : l'Etat a cherché à s'en défaire, mais avec la suppression de l'écotaxe, le système risque rapidement de se trouver dans l'incapacité d'assurer les transferts minima pour la survie du système. Longtemps, le TGV a tiré le rôle ferroviaire français, aujourd'hui la dette a toute les chances de faire dérailler le système.

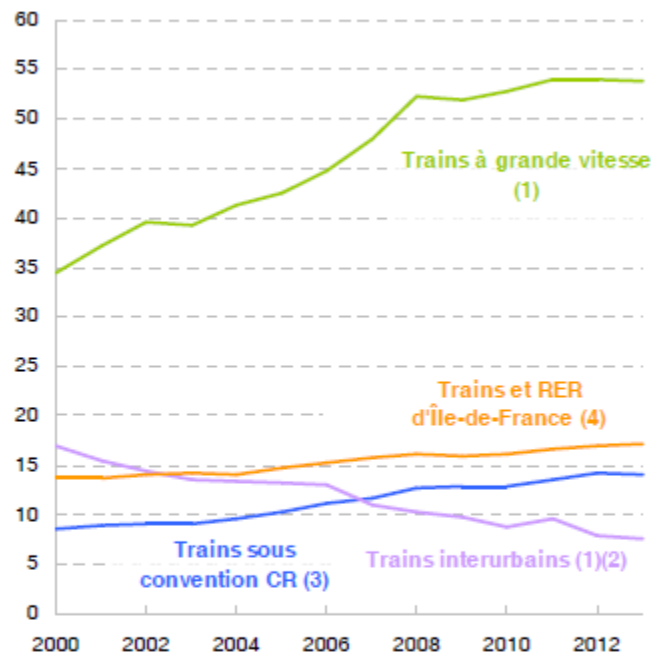
## **2. Les trafics**

### **2.1 Trafic de voyageurs : l'essoufflement de la grande vitesse**

Exprimée en voyageurs.kilomètres, la part du transport ferroviaire représente 10,4% du marché, une part qui s'est stabilisée à partir du milieu des années 1990 creux à 8%, dans un marché des mobilités en rapide croissance. Cette évolution est essentiellement tirée par la grande vitesse qui est passée de 34,5 Md voy.km en 2000 à 54 Md voy.km en 2012 (en partie réalisée à vitesse normale). Elle compense très largement le recul des grandes lignes auxquelles elle se substitue du fait d'une substitution de l'offre TGV aux offres classiques (choix du consommateur poussé par les services commerciaux de la SNCF). 2008 marque une rupture plus tardive que dans le développement de la mobilité dont l'inflexion se situe au début des années 2000. Les trafics locaux enregistrent une croissance régulière avec développement des trafics franciliens et TER. La montée en puissance des TER ne semble pas entamée par la crise et poursuit sa progression de 10 Md voy.km en 2005 à 14 Md voy.km en 2012 sous l'effet conjugué de l'extension des bassins d'emploi, du renchérissement du carburant et surtout de l'effort des Conseils régionaux d'amélioration de l'offre après 2002, date de la généralisation de la contractualisation avec la SNCF.

**Figure F2-2 Transport ferroviaire de voyageurs**

En milliards de voyageurs-kilomètres

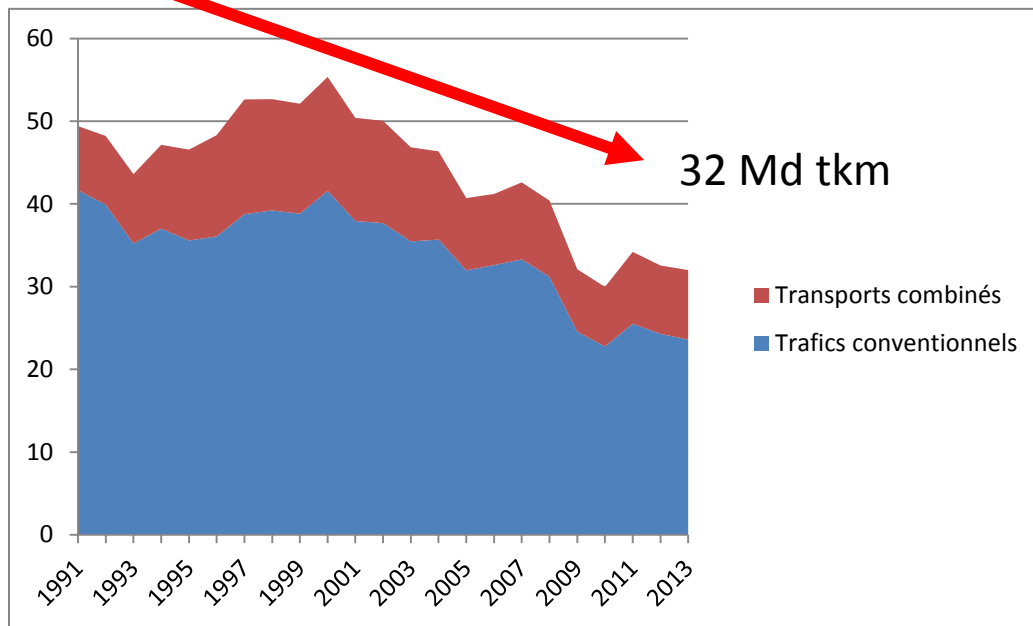


- (1) Y compris trains internationaux.  
(2) Sous convention État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.  
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).  
(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.  
Sources : SOeS, ensemble des opérateurs ferroviaires

## 2.2 La dégringolade ininterrompue du trafic fret

Le fret ferroviaire a connu un déclin continu en valeur relative (part modale, comme en valeur absolue) à tel point que certains mettent en balance sa capacité de survie. Cette évolution est liée à l'évolution de la structure des trafics et à la déprise de l'industrie lourde en France (une étude de SOes montre par exemple que la part modale du fer à périmètre équivalent fait aussi bien en France qu'en Allemagne généralement donné en exemple, dans ce pays c'est la structure industrielle qui a mieux résisté et avec elle une demande ferroviaire). Il faut toutefois aussi rappeler le manque de compétitivité du rail face à la route et son inadaptation à l'attente des chargeurs. Longtemps maintenu à un niveau artificiellement élevé au prix d'importantes pertes financières épongées par la SNCF au titre du service public que l'Etat n'exigeait plus, le réajustement stratégique de Fret SNCF a été particulièrement brutal avec le plan Voiron (2000-2006) et l'abandon du wagon isolé. Le nouveau modèle baptisé Multi-Lots Multi-Clients se fonde sur un double engagement celui de l'opérateur quant aux délais et celui du chargeur quant aux volumes. La situation est cependant loin d'être stabilisée.

50 Md tkm



Données RFF

Depuis 2006, Fret SNCF a connu quatre plans de relance qui n'ont pas enrayeré le recul des volumes. L'Etat est au chevet du fret ; il accorde via RFF des péages subventionnés dont la pérennité n'est pas assurée. En sept. 2009, est instituée par le gouvernement une conférence périodique qui cherche à assurer une continuité dans l'observation des marchés. Mais l'Etat semble finalement impuissant face au recul continu du fret ferroviaire.

TABLEAU D'ACTIVITÉ DE FRET SNCF

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Chiffre d'affaires (en milliard d'euros)</b>	1,8	1,8	1,7	1,6	1,6	1,5	1,1	0,9	0,9	0,8	0,8
<b>Résultat opérationnel courant (en millions)</b>	- 400	- 300	- 150	- 228	- 186	- 254	- 464	-427	-373	-362	-218

Source : SNCF

Malgré le recul significatif des trafics, les comptes d'exploitation restent dans le rouge (les coûts fixes restent importants). Des différentiels de coûts de l'ordre de 30% sont avancés par rapport aux opérateurs privés, mais sont loin d'expliquer la désaffection pour l'offre. La concurrence intramodale a surtout attiré vers le privé (30% des parts de marché), surtout pour la traction de trains complets, même si quelques opérations d'allotissement apparaissent à l'international, donnant un semblant d'activité à quelques gares de triages. Mais on voit aussi des chargeurs revenir vers l'opérateur historique. La fragilité du mode de ce transport est donc plus globale. Il se lit aussi dans le retrait de certains grands acteurs (Veolia) : restent donc surtout actifs deux grands challengers EuroCargoRail (DB) et Europorte (Groupe Eurotunnel) qui parviennent progressivement à équilibrer leurs comptes.

Les OFP (Opérateurs ferroviaires de proximité) souffrent du manque de maturité du marché et de la faible coopération de la SNCF. Si certains opérateurs tendent à se structurer autour de RégioRail (Languedoc, Champagne, Lorraine), les autres acteurs ont beaucoup de mal à percer (50/50 entre un logisticien belge et un homme d'affaire américain).

Outre l'évolution structurelle des chargeurs, le transport ferroviaire de fret semble encore trop peu associé à une offre logistique intégrée. Mais dans son offre même, l'offre souffre du manque de qualité des sillons du fait de capacité insuffisante (étoiles ferroviaires urbaines où la concurrence avec le transport de voyageurs est forte) et la réduction de capacité sur un réseau en cours de rénovation. Dans un contexte de désindustrialisation des activités fortement consommatrices de transport et de très intense concurrence de la route : repli du pavillon national sur le marché domestique, passage au 44 t, stagnation des trafics nationaux. Le recul sur l'écotaxe routière n'augure aucun rééquilibrage à terme.

### **3. L'infrastructure : priorité à la rénovation**

Le programme du tout TGV avec un accroissement de 2000 km des LGV défini en 2008 est abandonné avec la crise. La priorité est passée à la rénovation du réseau (Rapport Duron Mobilité 21 de juin 2013), l'amélioration prioritaire doit désormais être accordée à la mobilité quotidienne pour permettre aux usagers une meilleure connexité aux pôles d'emploi. Au-delà des coups partis (LGV Bretagne, 2<sup>ème</sup> tronçon LGV Est et en PPP Tours/Bordeaux), la rénovation des voies classiques (suite aux deux versions des audits EPFL en 2004 et 2012 (Rapports Rivier) qui préconise la rénovation du réseau et qui fait état du redressement de la situation, même si l'effort doit être maintenu. En octobre 2014, le premier ministre Manuel Valls a déclaré de manière fort inquiétante que la ligne Lyon-Turin, un chantier de 8,5 Md€ dont 2,2 Md€ pour la France serait indispensable. Les travaux de rénovation engagés portent sur 1000 km de voies annuels (soit 2,2 Md€ contre 900 M€ en 2005) ce qui semble être le maximum réalisable. Il n'en demeure pas moins que le réseau continuera à vieillir jusqu'en 2020 (avec un âge moyen de 18 ans). Pour le moment, ce sont surtout les tronçons secondaires menacés de disparition qui ont été rénovés ceux dont la rénovation perturbent le moins les circulations mais apportent aussi le moins de péages. Dans certains cas (Aquitaine et Midi-Pyrénées), les régions ont participé au financement. Certains nœuds durs de transit en zone urbaine (par ex. Lyon, Bordeaux Rouen) doivent être traités, mais l'essentiel par un investissement dans les nouvelles technologies sur les appareils de gestion de voie permettant d'accroître le débit à infrastructure constante.

Une nouvelle priorité s'impose désormais : le réseau francilien. L'accident de Brétigny sur Orge de l'été 2013 (7 morts, 69 blessés) a mis en lumière l'épuisement d'un système qui est particulièrement sollicité. Pour les nouvelles réalisations, on peut citer le doublement de la ligne entre Mantes et Paris. 1 Md€ par an (contre 100 à 140 M€ depuis 2000) sera investi dans le renouvellement et la maintenance des chemins de fer en IdF, notamment pour les

voies, les caténaires, les systèmes de commandes, la signalisation ont besoin de soins urgents. Parallèlement, les travaux du Grand Paris Express, le métro automatique circulaire vont débiter avec du retard (mise en service entre 2018 et 2030 pour un coût de 26 à 30 Mrd €), alors que la capitale envisage sa candidature à l'exposition universelle de 2025.

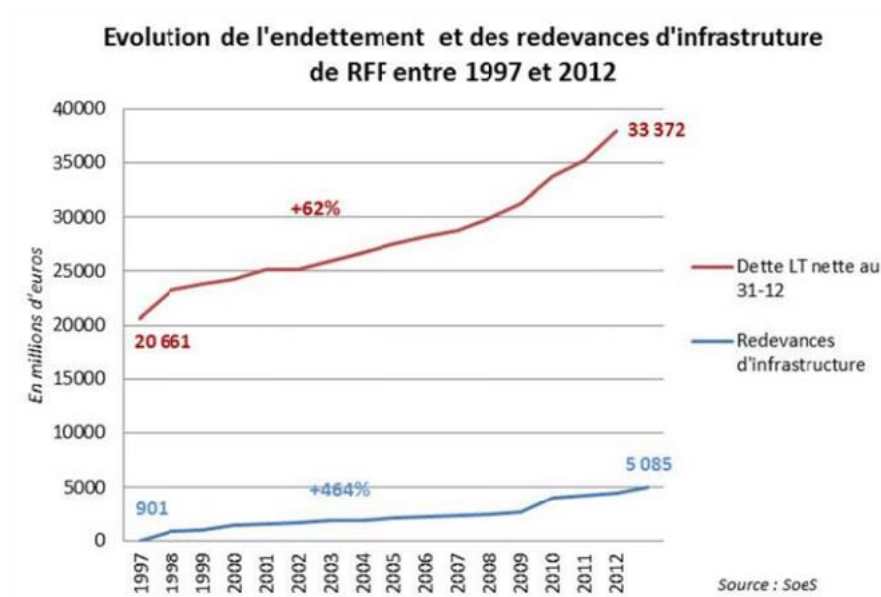
#### **4. Une montagne de dettes**

Malgré des concours publics cumulés de l'ordre de 13 milliards d'euros par an, le système ferroviaire français est en déficit annuel de financement de l'ordre de 4 Md€. La règle d'or qui limitait la participation financière de RFF à l'équilibre par rapport aux recettes attendues (obligation de chercher des financements directs des collectivités) n'a pas été tenue. La dette du système ferroviaire s'élève à 40 milliards d'euros, dont 32 milliards pour RFF et 8 milliards pour la SNCF. Le système ferroviaire affichait un besoin de financement net (comblé par endettement) de 1,5 milliard d'euros par an jusqu'en 2013 où il est passé à près de 4 milliards d'euros du fait des quatre chantiers LGV engagés (Tours-Bordeaux, Pays de la Loire-Bretagne, contournement de Nîmes-Montpellier, phase 2 de la LGV Est). La dette n'a donc cessé de croître mécaniquement.

Les fondations de RFF ont été conçues en murant la dette de la SNCF d'alors, de 20 Md€, impossible à effacer. Il s'agit de la mauvaise dette des origines qu'on ne sait pas comment rembourser. La «bonne dette», d'environ 10 Md€ investie après dans de nouvelles infrastructures ou la rénovation serait amortissable à moyen et long terme par les péages versés par les opérateurs ferroviaires lorsqu'ils empruntent le réseau. Le problème est que les trafics stagnent voire diminuent et que les prévisions de trafics ont été souvent optimistes.

Depuis 1991, la SNCF a également reconstitué une dette de 8 Md€ qu'elle doit théoriquement rembourser en accroissant sa productivité. Or RFF a augmenté les péages et son chiffre d'affaire stagne.

Si entre 2008 et 2012, les péages acquittés par les opérateurs ferroviaires ont augmenté de 40 %, soit 1 Md€ (essentiellement TGV et TER), cette augmentation n'est pas venu soulager la dette mais a permis à l'Etat de diminuer d'autant ses contributions. Les prélèvements de péage semblent avoir désormais atteint un maximum et les marges de manœuvre sont désormais tarées de ce côté-là.



A terme, le système ferroviaire n'est donc pas en mesure de rembourser la dette, ce dont tout le monde était conscient dès 1997. La situation ne pourra trouver d'issue qu'en la transférant à l'Etat (comme en Allemagne pour les 35 Md€ de la DB en 1994). Mais entretemps, la dette ne cesse de croître mécaniquement et les gouvernements ne montrent aucun empressement.

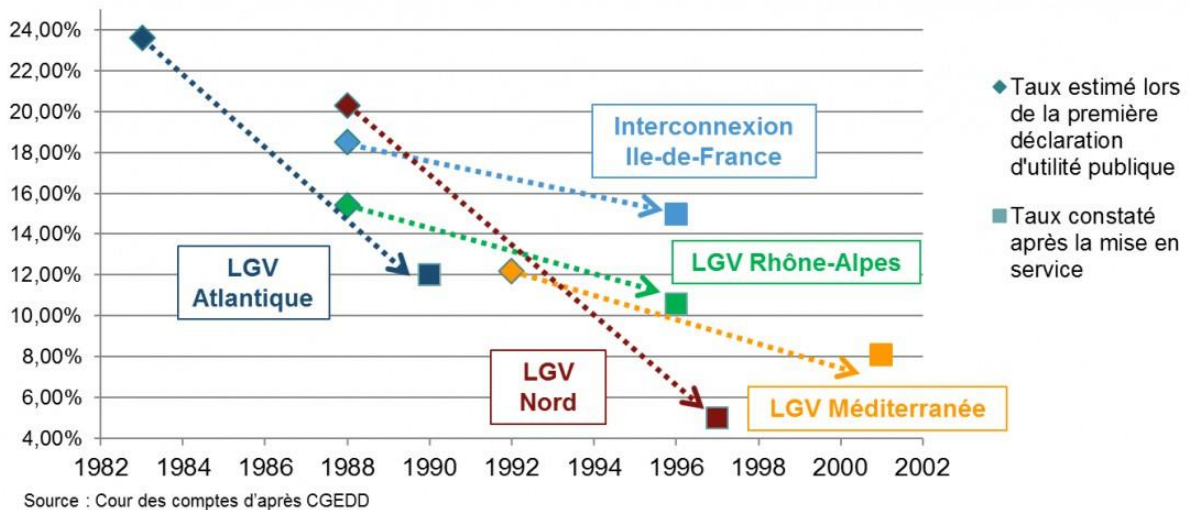
### **5. La refonte du management du système ferroviaire, une réponse sans doute insuffisante**

Les incohérences économiques et financières issues de la réforme de 1997 n'ont cessé d'être soulignées. Non seulement, elle entraînait des tensions préjudiciables au système ferroviaire. Par ailleurs, les programmation soutenues par l'État à ses deux EPIC (SNCF et RFF) sur des bases d'opportunités politiques non validées économiquement ont constitué le facteur essentiel de déstabilisation financière. L'essentiel de la mesure visait à remplir a minima la Directive 91-440 et ainsi à soulager la SNCF de sa dette. Conçue presque comme une structure de défaillance, RFF était une coquille qui a toutefois fini par s'affirmer dans le paysage ferroviaire, non sans mal.

L'incertitude relative du périmètre d'action des deux structures a poussé à des précisions quant à la répartition des emprises ferroviaires dans les gares, la gestion des circulations, conduisant à des incertitudes et des luttes de prééminence qui a conduit à une sourde guerre de tranchée. Les tensions peuvent aussi s'expliquer par les divergences d'intérêt structurelles entre RFF et SNCF quant au niveau de péages, aux charges d'entretien, aux priorités d'investissement et à la définition dans la programmation des travaux. Ces derniers, placés sous la responsabilité de RFF, ne sont pas toujours idéalement coordonnés avec la stratégie de la SNCF. On a pu reprocher à RFF d'être trop éloigné des clients (chargeurs/usagers) et de se limiter à une logique financière, mais il faut dire que ses

marges de manœuvre étaient assez étroites. Enfin, l'Etat reste très influent ainsi dans la fixation des dessertes et des arrêts TGV souvent décidée politiquement « sans l'aval de l'exploitant, et sans considération de ses équilibres économiques » (G. Savary, 2013). Sous la pression des élus locaux et d'une partie de la SNCF, dans son rôle d'arbitre, l'Etat a soutenu jusqu'au milieu des années 2000 soutenu l'extension des LGV au détriment de l'entretien du réseau (Le Grenelle 2, envisageait une extension de 2000 km !).

### Évolution des taux de rentabilité socio-économique des projets de LGV



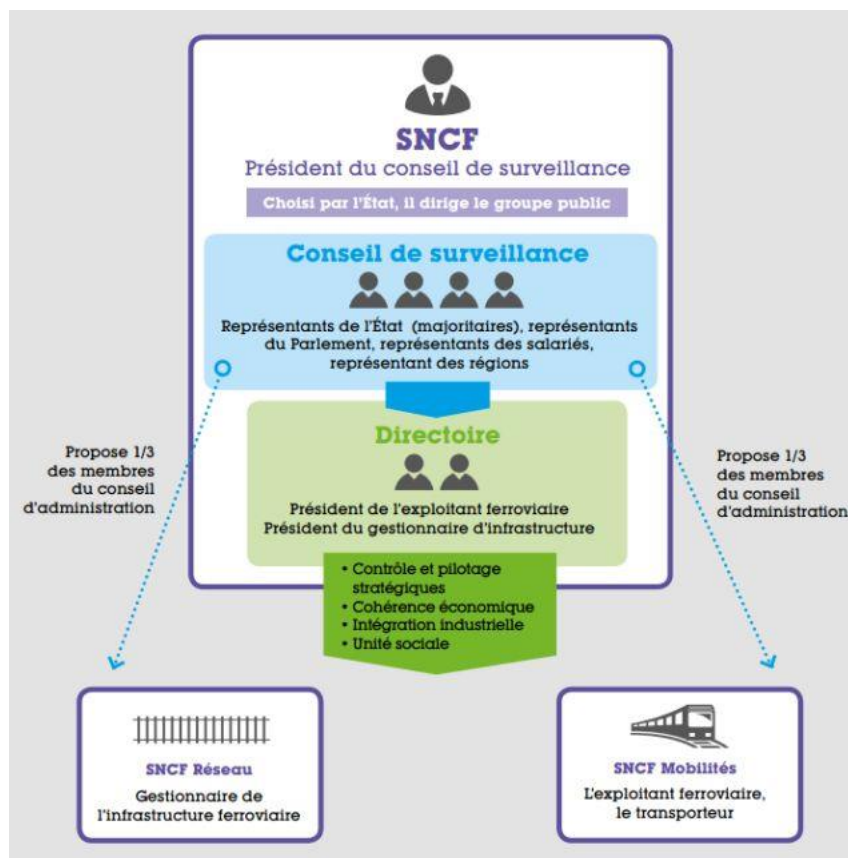
En 2008, la critique de la Cour de Justice de l'Union portait sur l'indépendance insuffisante des deux EPIC a conduit à renforcer la séparation pour assurer l'indépendance et neutralité du gestionnaire d'infrastructure. Cela s'est notamment traduit par la création de la direction des circulations (cheminots détachés auprès de RFF), la gestion des sillons et des redevances d'accès pour RFF et la création d'un recours l'ARAF.

Dans son rapport à l'assemblée nationale sur le projet loi adoptée le 4 août 2014, le député Gilles Savary, un des experts du système, dresse un bilan très sévère de la situation : pour lui le système est dans l'impasse, du fait de l'ambiguïté originelle de 1997 rendu obsolète par l'évolution du contexte européen. L'Etat a failli dans son rôle d'autorité organisatrice : question de la dette toujours ouverte, abandon stratégique du fret ferroviaire et une régionalisation inaboutie.

Les dysfonctionnements du système ferroviaire ont été publiquement actés par les politiques et les experts de tous bords lors des Assises du ferroviaire (déc. 2011, en période pré-électorale) : le constat d'un dysfonctionnement et d'une décapitalisation du système de l'ordre d'1,5 milliard € par an. Deux issues se sont opposées, recoupant en partie le clivage politique classique droite/gauche mais aussi libéralisme et étatisme : la première consistait à entériner la séparation avec un transfert des moyens de SNCF Infra à RFF, le second prenait comme le modèle le système de holding allemand. C'est cette dernière formule qui l'a



emporté, dès lors qu'elle a été reconnue sous la pression politique comme valable par la Commission.



Le véritable enjeu est la réunification des métiers de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sous une même unité de commandement opérationnel, les personnels de l'ex-RFF (environ 1 500 salariés), ceux de l'ex-branche « travaux » de l'ex SNCF – SNCF Infra – (45 000 salariés dont ceux de l'ex-DCF 13 640 salariés), sous les conditions d'indépendance organique posées par la proposition de directive 2013/0029(COD) du quatrième « paquet ». A elle seule, la simplification devrait permettre une économie de 500 M€, à quoi l'État se propose d'ajouter les dividendes qu'elle tire comme actionnaire de la SNCF.

La loi de 2014 marque donc le passage d'une gouvernance de réseau par délégation (GID – Gestionnaire d'infrastructure délégué) à une gouvernance unifiée (GIU – Gestionnaire d'infrastructure unifié). Elle présente le principe de regrouper sous une même bannière RFF et SNCF (infrastructures) et SNCF Opérateurs. La crainte des cheminots qui envisagent une division ultérieure et pointent le handicap de la dette a été peu comprise par le grand public agacé par une grève de 15 jours lors de l'adoption du texte. En face, la critique des opérateurs privés est vive, qui voient se reconstituer l'ombre de l'ancien monopole d'État. Des gains de productivité internes au système ferroviaire, et en particulier en matière de maintenance et d'entretien de l'infrastructure sont attendus, mais aussi d'exploitation des services publics financièrement compensés par l'État et les collectivités locales de l'ordre de 500 M€/an. On peut néanmoins douter que le cadre unifié soit le meilleur moyen

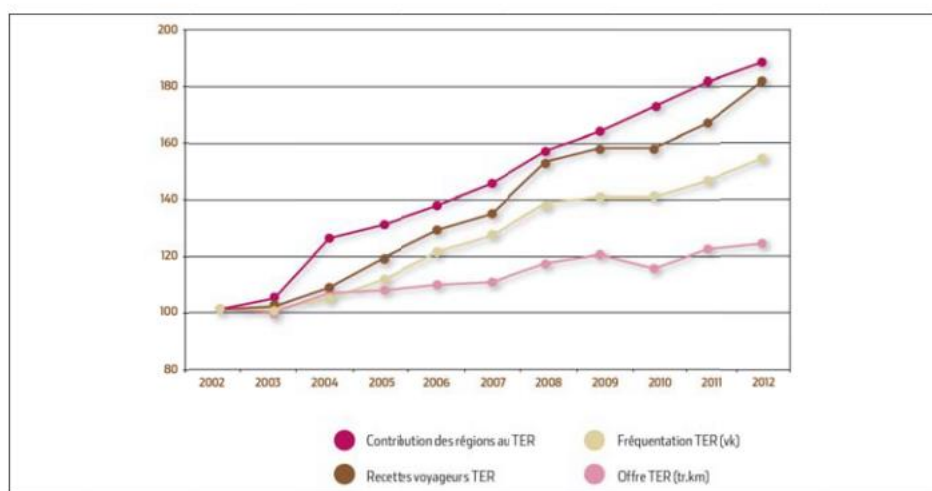
de préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence sur les marchés domestiques de voyageurs.

## 6. Des critiques toujours vives

### 6.1 la grogne des Région et les critiques de la Commission européenne

Savary : « Ne pouvant cependant en établir les tarifs qui restent du ressort national, ni choisir leurs opérateurs et encore moins disposer des gares et du réseau ferré national autrement qu'en acquittant des péages d'accès, les Régions ne sont pas autorités organisatrices de transports de plein exercice, comme le sont les communes et leurs groupements pour les transports collectifs urbains ». Réussite quantitative, mais emballement des dépenses : coûts kilométrique, renouvellement du matériel roulant. Initiative incomplète ; bridée, sans justification des dépenses de la part de la SNCF. Poids extravagant du financement de l'offre ferroviaire (de 20 à 30% des budgets régionaux !). Engagement dans des achats groupé de matériel roulant avec des spécifications nationales qui resteraient leur propriété. Insuffisance des dotations d'Etat : poids croissant sur le budget régional. Contribution de l'ordre de 6 Md€/an dont 10% à RFF et autant pour les gares. Il s'agit d'établir les Régions comme des AOT de plein droit, ce que la réforme territoriale engagée pourrait acter. Cela suppose alors d'envisager la liberté de choix de l'opérateur comme le souhaite la Commission européenne et la possibilité d'en changer. Ce pose alors la question du réemploi des cheminots locaux et du surcoût lié à leur statut.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE, DU TRAFIC ET DES FINANCEMENTS PUBLICS DU TER  
ENTRE 2002 ET 2012 (BASE 100 = 2002)



Source : Manifeste des Régions pour le renouveau du système ferroviaire (2014)

L'éventuel changement de d'opérateur possible à partir de 2019 pose la question de la réaffectation du personnel d'accords toujours non abordée. Un précédent rapport avait soulevé le problème qui n'a pas été diffusé officiellement. On est actuellement toujours en attente de la redéfinition d'une convention collective pour les cheminots actifs dans le

transport de voyageurs qui devrait unifier les conditions salariales. Il est clair que la SNCF ne peut supporter un différentiel trop important avec les futurs privés et les cheminots ne voudront rien lâcher... On peut aussi évoquer ici le rapport du sénateur alsacien Grignon qui n'a jamais été rendu public alors qu'il évoquait les difficultés levées dans le cas d'une ouverture progressive à la concurrence des services des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

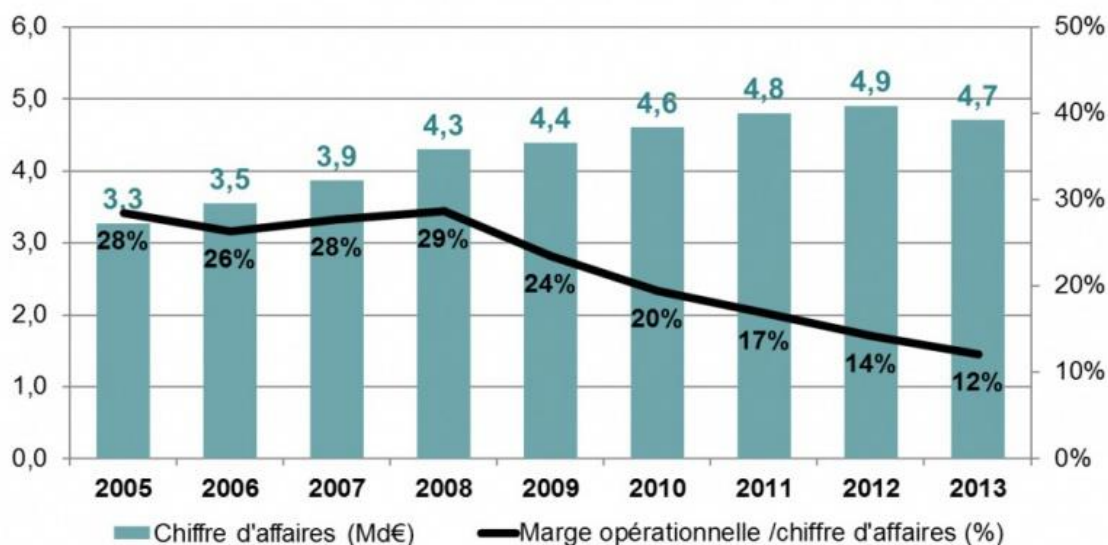
## **6.2 Le TGV descendu de son piédestal.**

La grande vitesse a été depuis 30 ans l'incontestable vitrine de la SNCF (modernité, revenus). Le mythe commence toutefois à se fissurer : très peu de marché à l'export (déception) – coût d'infrastructure en partie reporté sur RFF (vieillesse prématurée des voies), rentabilité en berne. Sur ce dernier point : conjonction de plusieurs phénomènes : multiplication des liaisons directes hors LGV, augmentation des péages, recherche de nouvelles clientèles offre low cost, critique sur la tarification. Modèle se grippe et les trafics stagnent.

Le rapport de la Cours des Comptes, après plusieurs critiques sur la politique du tout TGV. Le réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse en France est trop vaste et "peu cohérent". Par ailleurs, il souligne qu'avec une rentabilité en baisse, il est devenu un coût "non soutenable". Les rames de TGV desservent 230 destinations et passent 40% de leur temps en moyenne sur les lignes classiques.

La rapport préconise, come avant lui le rapport Duron d' « insérer le TGV dans une offre tirant parti de l'ensemble des moyens de transport – ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse (trains à 200 km/h, pendulaires), ferroviaire de proximité, transports collectifs (sur route et en aérien) et coopératifs (co-voiturage, partage, location) – et en levant les restrictions à la concurrence des modes de transport longues distances routiers restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques

On s'acheminerait donc vers une gestion plus métropolitaine de la grande vitesse, à l'image de ce qu'était le service initialement. Il faut rappeler qu'un Parisien utilise 10 x plus souvent le TGV qu'un rural. Réduire la desserte locale et les prolongements conduit, dans une optique financière, à faire le choix qui va à l'encontre des services d'aménagement du territoire, à l'heure où le financement des grandes lignes n'est pas assuré. Maintenir l'accessibilité ferroviaire conduit alors à transférer les charges vers les collectivités territoriales.



Source : Cour des comptes d'après SOeS et SNCF

## 7. Les stratégies des entreprises

La masse salariale constante, alors que nombre de cheminots n'a cessé de décroître. Meilleure rémunération, mais surtout indexation des salaires, mais il sera difficile d'engager ce débat avec les cheminots. Dans le fret, la situation très préoccupante, les espoirs d'une relance semblent désormais épuisés. Même l'Etat a diminué son soutien au transport combiné passant d'un versement de 18 à 12 € par manutention. Application de manière rétroactive pour 2013, cette décision met dans l'embarras de nombreux acteurs du secteur. Pour les voyageurs, le seul grand acteur reste la SNCF dont les marchés se développent beaucoup plus rapidement en Europe. A l'image de son économie, le système ferroviaire français est presque paralysé et sans perspective.

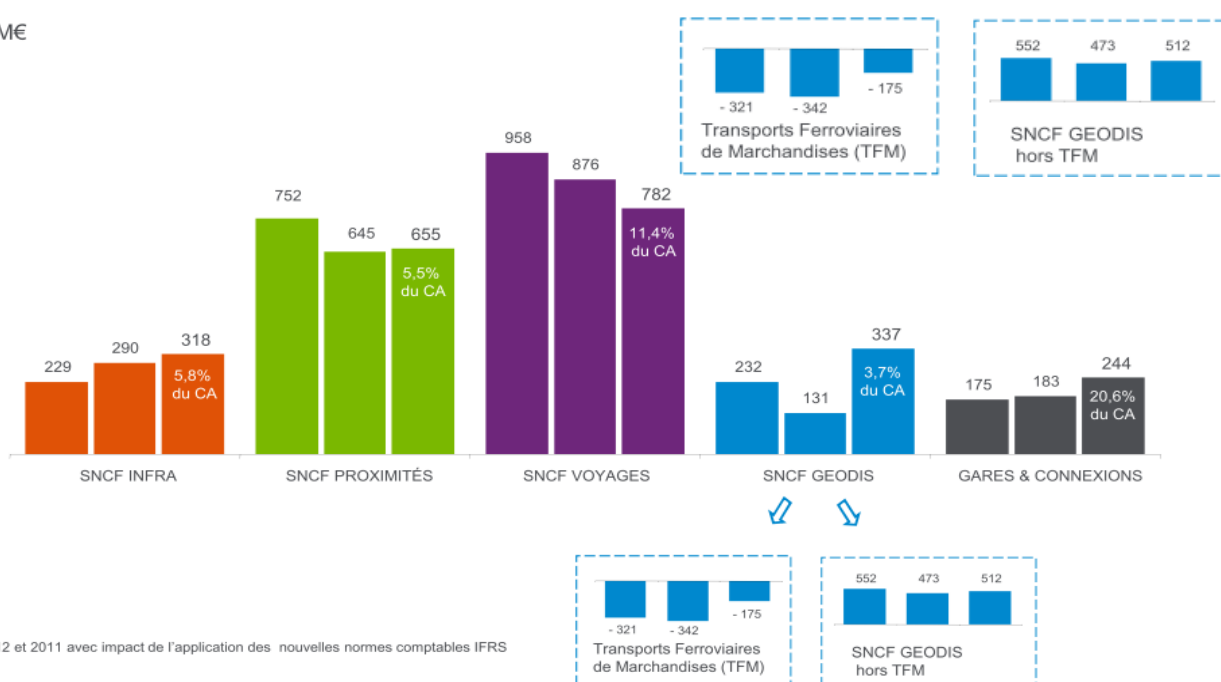
Pour les voyageurs : accentuation de la concurrence et arrivée de nouveaux acteurs via la concurrence est-elle possible ? Le marché français semble peu attractif sauf peut-être pour le marché des TER.

Concurrence intramodale reste très marginale et se limite à des liaisons vers l'Italie. L'arrivée imminente des bus longue distance soutenue par la Cour des Comptes, Autorité de la concurrence avec le soutien du ministre de l'économie qui à ce sujet a évoqué avec un certain retentissement médiatique l'intérêt de cette offre pour « les pauvres », les trajets par autocar étant en moyenne deux fois moins chers. Présentée comme une offre *low cost* complémentaire plus que concurrente, au rail, cette offre est encore marginale (2 % du nombre de voyages, essentiellement des liaisons conventionnées). Dans le cadre européen, il y a depuis 2011, l'ouverture au cabotage des itinéraires internationaux avec un fort développement entre métropoles (cf. Lille-Bruxelles, Toulouse Barcelone). On note l'arrivée

de nouveaux acteurs dans le secteur, notamment une filiale de la SNCF, iDBus et Megabus (Stagecoach), à côté d'acteurs déjà établis comme Eurolines (Transdev). Certains considèrent qu'il s'agit là de la réponse la plus adaptée face au covoiturage qui séduit de plus en plus. Le développement de cette offre pourrait aussi remettre en question le yield management tel qu'il est pratiqué aujourd'hui sur les TGV. Enfin, si cette offre moyenne distance se développait, on aurait deux grands pôles pour le ferroviaire en France : les TER et les TGV au détriment des liaisons Intercités (TET – trains d'équilibre du territoire) aujourd'hui déficitaires et financièrement soutenue par l'Etat (300 M€ en 2012 mais à 89 % par des taxes... acquittées par la seule SNCF. Ce n'est peut-être pas un hasard que le débat intervient alors qu'il faut renouveler une partie importante du parc roulant de cette offre (moyenne d'âge de 35 ans). Si cette évolution se fait de concert avec l'ouverture des services régionaux, voire de la grande vitesse, on peut imaginer une nouvelle intermodalité intégrée par des grands opérateurs. Cette option semble cependant assez difficile à mettre en œuvre hormis pour la SNCF qui dispose d'ores et déjà de tous les éléments pour une telle offre.

## ÉVOLUTION DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE PAR BRANCHE

EN M€



(1) 2012 et 2011 avec impact de l'application des nouvelles normes comptables IFRS

La SNCF a multiplié à l'envi la création de filiales au droit commun du travail (950 filiales environ) qui marginalise le statut du cheminot. Les réserves de croissance sont pour le groupe essentiellement à l'international, aussi bien pour Geodis que pour Keolis qui est très actif et qui pourrait être une solide alternative lors de l'ouverture du marché de transport régional. Sa proximité avec la SNCF est d'ailleurs critiquée car elle semble avoir été un levier pour remporter des appels d'offre contre Transdev ou Véolia (par ex. Bordeaux et Strasbourg).

A l'échelle française, le groupe est présent sur tous les segments de marché du transport terrestre, avec notamment un savoir-faire en termes de *pricing* et de gestion de l'offre en ligne. Un atout est constitué par l'extension de Gare et Connexion qui récupère la gestion du foncier de RFF. Elle vise à valoriser le potentiel immobilier du nouveau pôle constitué, valorisation qui devrait être affecté logiquement au désendettement du secteur mais pourrait apporter de nouveaux moyens au développement de l'offre du groupe ou à son développement international.

## **Conclusion**

Depuis 1997, la politique ferroviaire a été *in fine* très largement modelée par les contraintes budgétaires et les logiques financières, plus que par le souci affiché du service public qui avait été longtemps la doctrine officielle ou la préparation à l'ouverture des marchés. La suppression de l'écotaxe remplacée par taxe additionnelle sur les carburants (4 cts) n'assure aucune pérennité à l'AFITL, structure publique qui abonde le financement des infrastructures de transports en France. Au fond, les réalités financières et la rigueur imposée par l'Euro, plus que la politique européenne des transports aura eu raison de l'ajustement du secteur. La réforme engagée en 2014 corrige les défauts les plus criants de la structure créée en 1997, mais ne prépare pas le secteur aux défis à venir. Reste néanmoins à gérer le poids cumulé de la dette qui est une vraie bombe à retardement que les acteurs du secteur ferroviaire, peinant à stabiliser les comptes ne pourront désamorcer seuls. Sur ce point, peut-être dans l'attente d'une (très hypothétique) situation favorable, l'Etat repousse un problème qui n'en continuera pas moins d'obérer l'avenir du ferroviaire.

## **Bibliographie**

Autorité de la concurrence, *Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ?*, février 2013.

Cour des comptes, *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence*, rapport, 23/10/2014.

Wikipédia, *Le financement et dette du secteur ferroviaire en France*,

Savary G., *Rapport de loi portant sur le projet de réforme ferroviaire*, n°1990, mai 2014.