

Réseau Ferré de France – 1996 (notice Wiki)

Au début des années 1990, la directive européenne 91/440¹⁸ vise à permettre une ouverture à la concurrence. Elle impose la séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation des services de transport . L'année 1996 voit l'arrivée de nouvelles réformes à caractère législatif. Elles sont portées par Anne-Marie Idrac, alors secrétaire d'État aux Transports. Elles comprennent la création d'un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial chargé de gérer le réseau et l'infrastructure. C'est ainsi que Réseau ferré de France (RFF) est créé le 13 février 1997 par scission de la SNCF. RFF devient alors propriétaire de l'infrastructure et décideur en matière d'aménagement, de développement et de valorisation du réseau, mais son exploitation et son entretien sont délégués à la SNCF.

En 1997, la propriété du réseau est donc transférée à Réseau ferré de France, qui reçoit également la charge de la dette liée à l'infrastructure. La SNCF conserve la mission d'exploiter les services de transport et la partie « commerciale » des gares, et doit acquitter à RFF une redevance pour l'utilisation des voies et de la partie « ferroviaire » des gares. Par ailleurs, bien que la gestion de la circulation et l'entretien du réseau soient de la compétence de RFF qui est le gestionnaire de l'infrastructure, c'est en pratique la SNCF, gestionnaire délégué de l'infrastructure, qui exécute ces tâches pour le compte de RFF, dans le cadre d'une convention entre les deux EPIC.

Les années 2000 sont marquées par la chute de l'activité fret. Les volumes transportés passent de 50,03 milliards de tonnes kilomètres en 2002 à 19,5 milliards de tonnes kilomètres en 2013.

Cependant, la dette de la SNCF n'a pas disparu : elle a simplement été transférée à RFF. De plus, cette organisation complexe débouchait sur un système absurde : la SNCF payait à RFF le droit d'utiliser le réseau et les infrastructures et RFF payait à la SNCF l'entretien et la gestion de ces derniers.

Le 2 avril 2013, la SNCF lance Ouigo, sa marque de TGV à bas coûts²⁵.

La nouvelle réforme du système ferroviaire est adoptée par le Sénat et l'Assemblée nationale en 2014 et prévoit la réunification de la SNCF et de RFF au sein d'une même entité au 1^{er} janvier 2015. À cette occasion une nouvelle organisation est mise en place. La SNCF s'articule autour de trois EPIC : un EPIC de tête SNCF qui gère le gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau et SNCF Mobilités chargé de l'exploitation des trains²⁹.

RFF cesse d'exister le 31 décembre 2014. La nouvelle organisation de la SNCF est effective le 1^{er} janvier 2015. La SNCF, par l'intermédiaire de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, devient propriétaire du réseau ferré national et de l'ensemble des gares et infrastructures ferroviaires.

Selon le rapport d'une commission d'enquête parlementaire La SNCF doit se réorganiser en profondeur

Pour sortir de l'ornière, la SNCF doit réformer son fonctionnement, son organisation et son financement en profondeur. L'Etat doit prendre ses responsabilités et augmenter sa contribution financière. A moyen terme, la gestion des infrastructures pourrait être dissociée de leur exploitation, estime le rapport d'une commission d'enquête parlementaire sur la SNCF.

Le Monde, 23 juin 1994

L'Etat doit aussi assumer ses responsabilités financières pour la construction et l'entretien des infrastructures, dont la charge (7,2 milliards en 1993) représente à peu de chose près le déficit enregistré par la SNCF l'an passé.

"J'éprouve des réticences majeures à l'égard de l'extrémisme européen", nous déclare M. Bergougnoux

Le Monde, 23 juin 1994

M. Bergougnoux plaide comme son prédécesseur Jacques Fournier pour un "réseau intégré". Pas question de créer trois sociétés distinctes qui seraient chargées des infrastructures, du fret et des voyageurs. "Il ne faut à aucun prix briser les synergies qui existent sur le terrain entre les gens qui développent et entretiennent les réseaux et ceux qui sont chargés de faire circuler les trains", estime le président de la SNCF. "J'éprouve des réticences majeures à l'égard de l'extrémisme européen qui souhaiterait une libre circulation sur les réseaux ferroviaires, considère M. Bergougnoux. Je vois une injustice flagrante dans le fait de déposséder une entreprise de son infrastructure. Une telle décision bloquerait toute possibilité de développement de nouveaux équipements". Elle entraînerait "l'implosion du trafic ferroviaire".

Le projet de réforme ferroviaire en quatre questions

La SNCF prévoit d'« importantes perturbations » mercredi 11 juin en raison de la grève organisée par quatre syndicats de cheminots pour protester contre la réforme ferroviaire.

Le Monde, 16 octobre 2013

Cette réforme est supposée préparer l'ouverture à la concurrence, en 2019, du transport de voyageurs en France, en facilitant un accès libre au réseau ferroviaire aux futurs possibles rivaux de la SNCF.

Quelle est la principale mesure de ce projet ?

Après la séparation, décidée en 1997, entre la SNCF, l'opérateur historique, et Réseau ferré de France (RFF), le gestionnaire des rails, le gouvernement propose de réunir ces deux établissements dans un même groupe public, baptisé "SNCF". Cet EPIC coiffera deux filiales : SNCF Mobilités, l'opérateur, et SNCF Réseau, le gestionnaire. Ce dernier réunira non seulement l'actuel RFF, mais également les agents de la direction Infra et ceux des circulations ferroviaires (DCF) de l'actuelle SNCF.

Quel est l'objectif poursuivi par cette réforme ?

En recréant un seul groupe, le gouvernement veut en finir "*avec les rivalités passées*" et obtenir des synergies économiques afin de mettre un terme à la dérive de la dette du système ferroviaire. Alors qu'elle était au total de 20 milliards d'euros en 1997, la dette de RFF (32 milliards) et de la SNCF (7 milliards) augmente chaque année de 1,5 à 2,8 milliards d'euros.

Réseau ferré de France : la dette s'accroît toujours

En raison de l'accélération des investissements et du manque d'autofinancements ou de subventions compensatrices, l'endettement du gestionnaire public des rails a augmenté de 2,2 milliards d'euros en 2013, à 33,7 milliards.

Le Monde, 25 mars 2014

Dans le même temps, RFF doit financer les chantiers de création de près de 700 km de lignes à grande vitesse (LGV) et 100 km de lignes de raccordement à ces LGV. Le gestionnaire d'infrastructure finance ainsi la deuxième phase de la LGV Paris-Strasbourg (106 km), qui ouvrira en 2016, ou encore les lignes qui doivent relier les LGV vers Bordeaux, Rennes et Montpellier. La création d'un gestionnaire unique d'infrastructures, rassemblant RFF et les personnels de l'« infra » de la SNCF, doit en particulier apporter une économie annuelle de 500 millions d'euros d'ici à 2020, grâce à une rationalisation de la politique d'achat et une hausse de la productivité des équipes.