



Fédération des syndicats de travailleurs du rail  
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis  
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67  
federation-sudrail@wanadoo.fr - www.sudrail.org



## La lettre économique SUD-Rail

- Comité de groupe SNCF
- Conseil d'Administration SNCF
- Comité Central d'Entreprise SNCF

- Conseil National des Transports
- Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire

Avril 2008

# Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine.

Titre du rapport de la Cour des comptes du 16 avril 2008.

*Le constat dressé par la Cour des comptes, 11 ans après l'éclatement du système ferroviaire français entre SNCF et RFF, est accablant. Il reprend nombre d'arguments, d'exemples, mis en avant par SUD-Rail depuis 1997, et la loi du 13 février 1997 créant RFF.*

La Cour des comptes émet une **première hypothèse**, qui consisterait à **pousser à fond la logique d'éclatement qui est au cœur des difficultés actuelles**, en transférant de la SNCF vers RFF 55 000 cheminot-e-s qui travaillent dans les différents services de l'Infra (Transport, Equipement).

Cette solution est aberrante, et dangereuse puisqu'elle reviendrait à mettre en œuvre en France la séparation totale entre Infrastructure et Exploitation ferroviaire. Cette solution n'a été mise en œuvre que dans un seul pays européen, la Grande Bretagne à compter de 1994, avec les conséquences dramatiques que tout le monde connaît aujourd'hui. Si dramatiques, que le gouvernement britannique a même dû re-nationaliser partiellement l'Infra !

Pour SUD-Rail, cette « solution » n'en est pas une.

- Comment pourrait-on choisir une voie qui a montré ses dangers ?
- Comment pourrait-on choisir d'aller plus loin, dans un sens qui a déjà montré toutes ses limites ?

---

La deuxième option proposée par la Cour des comptes mérite une attention particulière. SUD-Rail n'en partage pas toutes les suggestions, mais il est indéniable qu'elle apporte une rupture avec le consensus stupide que les gouvernements successifs entretiennent autour de RFF depuis 11 ans.

---

## Les gouvernements français ont été au-delà des exigences de l'Europe libérale.

La Cour des comptes le souligne justement, « *tout a commencé avec une directive européenne de 1991 imposant une séparation au moins comptable entre le gestionnaire de l'entreprise et la ou les entreprises ferroviaires qui les utilisent. Paradoxalement, alors que la directive de 1991 n'imposait qu'une séparation comptable entre le gestionnaire du réseau et les entreprises de transport, la France a décidé de procéder à une véritable scission et a créé un nouvel organisme spécifique, RFF, pour gérer les infrastructures* ».

Les organisations syndicales n'ont cessé de le dire : **même la directive européenne libérale n'imposait pas cette cassure en deux entreprises distinctes organisée par le gouvernement Juppé/Pons/Idrac et confirmé sous Jospin/Gayssot/Voynet**. La situation est similaire aujourd'hui : rien ne s'oppose à la réintégration de RFF au sein de la SNCF.

## Un système complexe ... et qui fonctionne très mal.

« L'usine à gaz » créée en 1997, met face à face deux entreprises publiques qui s'opposent à coup d'expertises, contre expertises, rapports et contre rapports. Le résultat, de l'avis de toutes celles et tous ceux qui travaillent dans le secteur est d'une **inefficacité notable**. Les frictions incessantes entre SNCF et RFF péjorent tout développement du service public ferroviaire.

RFF ne compte que 800 salarié-e-s, mais près de 200 « consultant-e-s » à temps plein, très grassement facturé-e-s par des prestataires privés ; et la SNCF a créé environ le même nombre de postes en interne, uniquement pour gérer les relations avec RFF ... faisant ainsi exploser les coûts de transaction du système.

La Cour des comptes cite l'exemple de la construction de la LGV est européenne, dont le coût final est 25% plus élevé que ce qui était prévu, avec un retard de 18 mois sur le planning initial. C'était la première opération de cette envergure, où la dualité « maîtrise d'ouvrage à RFF », « maîtrise d'œuvre à SNCF » était mise en œuvre... Les exemples de tels gâchis pullulent, pour des projets de moindre ampleur.

RFF a pour activité principale de faire pression sur les services de la SNCF, notamment en matière d'entretien, et ne cesse de faire grimper le niveau des péages exigés pour que la SNCF puisse faire rouler ses trains ... sur les voies qu'elle a construites et qu'elle entretient.

La Cour des comptes résume ainsi : « *L'Etat s'est montré incapable de trancher les conflits entre les deux établissements publics. Il a même alimenté les tensions : en laissant à RFF la charge d'une dette écrasante, il l'a incité à augmenter les péages imposés à la SNCF ou à réduire la rémunération de ses services d'entretien. L'insuffisance des moyens aboutit à une situation insupportable : le réseau est en mauvais état sur la moitié des lignes, dangereux même sur 1 300 kilomètres où les trains doivent rouler « au pas » pour sauvegarder la sécurité.* »

## Depuis la création de RFF, la dette du système ferroviaire s'est alourdi.

La « réforme » de 1997 visait essentiellement à faire semblant de désendetter le système ferroviaire, tout en respectant les fameux « critères de Maastricht » en matière de dette publique. La « dette » n'a donc pas disparu, elle a été divisée entre SNCF et RFF, pour ne pas être comptablement affectée à l'Etat. D'autres gouvernements ont fait des choix différents : ainsi en Allemagne, l'Etat a effacé les dettes des chemins de fer à hauteur de 35 milliards d'euros, dès 1994. La Deutsche Bahn a ensuite pu financer des investissements, se développer.

### Les conflits récurrents entre la SNCF et RFF sont inhérents au système institutionnel

rappelle la Cour des comptes. Ce bilan de l'inefficacité de la « réforme » de 1997, des organisations syndicales comme SUD-Rail l'ont déjà dressé il y a des années, et nous ne cessons de le démontrer à des technocrates qui n'en n'ont rien à faire, appliquant les décisions les plus absurdes qui soient, si c'est ça « la ligne » à suivre !

En 2001, le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire travailla sur une « évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire ». Son rapport était tout aussi négatif, ... et les conseillers ministériels de Jospin et Gaysot s'employèrent surtout à en limiter la diffusion !

Répartie sur la SNCF, le Service Annexe d'Amortissement de la Dette et RFF, la dette globale du système ferroviaire s'est accrue de 3 milliards d'euros depuis 1997.

Comme le rappelle la Cour des comptes, « *une partie de la dette de la SNCF (1, 3 milliard) est souscrite auprès des agents dans le cadre d'un plan d'épargne* ». La dette de RFF est passée de 20,5 milliards fin 97, à 27,9 milliards fin 2007.

A partir de ce rapport de la Cour des comptes deux lectures sont possibles : poursuivre allègrement dans la voie qui mène à la catastrophe, polariser le débat autour de questions biaisées. Par exemple, en s'interrogeant sur le maintien en service des 46% de lignes qui n'assurent que 6% du trafic ... sans poser la question de l'utilité sociale de ces lignes, sans mettre en cause la politique pro-routière menée depuis des dizaines d'années, en occultant les questions écologiques.

Selon la Cour des comptes, « *la deuxième option consisterait à intégrer RFF dans une filiale de la SNCF totalement en charge des infrastructures, en suivant le modèle appliqué dans plusieurs pays européens, notamment en Allemagne ... Cette option suppose toutefois que plusieurs conditions soient réunies, notamment que la dette non amortissable de RFF soit reprise par l'Etat* ».

- L'autre possibilité est de mener le débat de fond sur la nécessaire recomposition d'une entreprise publique de chemin de fer, intégrant toutes ses dimensions. C'est à dire, abroger RFF, réintégrer toutes ses missions au sein de la SNCF. La Cour des comptes propose que ce soit à travers une filiale : quel intérêt si ce n'est celui de casser le Statut de cheminot-e ?
- L'intérêt des cheminot-e-s et des usagers est le retour à l'unicité du service public ferroviaire. SUD-Rail mène campagne en ce sens. A ce sujet, faut-il s'étonner de l'absence d'engouement de la direction SNCF pour une telle hypothèse ? Pourquoi les dirigeants SNCF ne font-ils pas savoir, haut et fort, qu'ils/elles souhaitent cette solution ?