

RFF le nouveau maitre du jeu du transport ferroviaire

Un exemple éclairant, celui de la région Rhône Alpes : entre TGV et TER, RFF choisit TGV

200 à 300 trains TER en Rhône Alpes ont vu leurs horaires modifiés le 12 décembre 2010 parce que la SNCF fait passer chaque jour les 18 TGV de la nouvelle offre Paris – Genève (9 TGV dans chaque sens).

RFF a attribué la priorité au TGV contre les TER car la SNCF a acheté les meilleurs sillons horaires au prix le plus élevé. L'offre TGV proposée est bien ciblée car elle permet à une clientèle à haut revenu française et internationale de voyager au bon moment et avec un haut niveau de services à bord des TGV. La SNCF peut vendre facilement son produit TGV avec une bonne marge.

RFF peut maximiser ses recettes provenant de la vente des sillons. La SNCF pourra obtenir des recettes confortables. Une alliance objective RFF – SNCF Voyageur apparaît car les deux entreprises sont gagnantes. Dans ce cas précis, nous voyons que RFF et SNCF ont des intérêts communs.

Des conséquences qui s'avèrent plutôt négatives pour la Région Rhône Alpes

Ces centaines d'horaires modifiés ont sérieusement perturbés les habitudes de milliers de voyageurs TER. Bien sûr, les modifications sont plus ou moins importantes mais le chamboulement est réel.

La Région Rhône Alpes n'a pas pesé bien lourd face à l'alliance RFF-SNCF Voyage dont les intérêts communs financiers et commerciaux sont très importants.

La région est confrontée aujourd'hui à des choix difficiles. Faut-il payer plus cher les sillons TER achetés à RFF pour avoir l'horaire domicile – travail, domicile – étude le plus adapté aux besoins de ces populations ou faut-il accepter les sillons moins cher découlant des horaires choisis, validés et achetés dans le cadre de la négociation RFF-SNCF Voyage.

Chaque modification du plan de transport risque de tourner à l'avantage de RFF au détriment de la Région. Les voyageurs régionaux pourraient avoir le sentiment d'avoir été trompé si dans l'avenir ils ne bénéficient pas de sillons horaires de qualité.

L'investissement ferroviaire des Régions a-t-il encore du poids pour faire bouger les choses ?

Nous pouvons en douter. La Région a massivement investi dans la modernisation du réseau ferroviaire pour améliorer les voies, refaire des gares, acheter du matériel roulant de dernière génération et favoriser la pratique du TER par des tarifs accessibles à toutes les catégories sociales. Cet effort de la Région ne sera peut être pas payé en retour si la négociation sur le choix et le prix des sillons se fait sur les bases imposées par RFF.

Les logiques suivies par RFF sont dans le prolongement de réglementations européennes qui imposent la concurrence dans le marché des transports ferroviaires et qui poussent à vendre les sillons à celui qui fait la meilleure offre, c'est à dire à l'entreprise qui achètera le sillon le plus cher.

Ceci est d'autant plus important pour RFF. Les ressources principales de RFF viennent de la vente des sillons car la dette de RFF hérité de l'ancienne SNCF n'a jamais été apurée par l'Etat. Ce gros boulet attaché aux pieds de RFF n'a pas la moindre chance, à court terme, de se voir réduit par le gouvernement de Nicolas Sarkozy aux prises avec des problèmes économiques et financiers considérables. RFF assumera seul ses comptes. Le montant des péages perçus devient l'arme fatale pour équilibrer les comptes de RFF. RFF cherche donc à maximiser le montant des péages. Le piège se referme sur les Régions. Mais plus grave, dans ce face à face RFF-Région, nous percevons les signes de l'affaiblissement des Régions face à RFF.

RFF, le maître du jeu et vrai patron du réseau ferroviaire français

Les Régions ont développé avec succès le TER. La demande de transports collectifs de qualité est forte, elle progresse rapidement. L'offre a du mal à suivre.

Et voilà que la concurrence fausse le jeu. L'enjeu des sillons pousse à une alliance RFF-SNCF Voyage pour obtenir les sillons les mieux placés afin que les TGV empruntent ces sillons.

Quel sera l'avenir des sillons pour les TER ?

Les Régions sont des Autorités Organisatrices des transports ferroviaires. Elles ont mis de l'argent dans la modernisation du réseau TER. Les demandes de sillons nouveaux ou à améliorer devraient logiquement être traités comme les sillons TGV. Or ce n'est pas la situation rencontrée en Rhône Alpes. La négociation entre Région-RFF-SNCF n'a pas vraiment profité à la Région qui a du modifier un grand nombre d'horaire de trains. Aux dires de la Région, il n'y a pas eu de vraies négociations et en final RFF a décidé seul.

RFF construit et décide de l'offre ferroviaire TER-TGV-FRET. Il fixe le prix des sillons et oriente l'offre en recherchant le plus offrant. Si la SNCF Voyage trouve son compte dans la négociation avec RFF, la SNCF TER est pris en étau.

La Région n'arrive à peser face au poids grandissant de RFF pour qui les intérêts nationaux passe avant les intérêts régionaux avec pour conséquence une offre TER de moindre qualité. La SNCF a perdu la main, il est devenu un opérateur certes important mais son influence, sa qualité de prescripteur sur le développement du transport ferroviaire a considérablement baissé.

Aujourd'hui, même si cela n'est pas visible pour tous, RFF est en situation de piloter le réseau ferroviaire français. RFF tient les deux bouts de la chaîne ferroviaire. Il a la haute main sur l'attribution des sillons donc sur l'offre ferroviaire. Et il a la haute main sur la consistance et l'entretien du réseau ferroviaire. **Il est le vrai patron.**