

POSITION DE L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

*Le contrat de performance
signé entre l'Etat et RFF*

Paris, le 30 janvier 2009

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) représente l'ensemble des Entreprises Ferroviaires (EF) : la SNCF, opérateur historique et les entreprises nouvellement entrantes sur le marché. Elle représente également les entreprises de transport public urbain opérant en France.



L'UTP se félicite que, dans la continuité du « Grenelle de l'environnement », les objectifs de développement du transport ferroviaire fassent l'objet d'un contrat pluriannuel entre l'État et le Réseau Ferré de France (RFF), gestionnaire du réseau ferré national.

Ce document marque **l'engagement de l'Etat sur un programme pluriannuel d'investissements**. Pour l'UTP, ces engagements pris sur la rénovation du réseau (doublement des crédits) et sur les infrastructures nouvelles constituent un progrès et une avancée significative, qui étaient très attendus par les Entreprises Ferroviaires (confère également la position de l'UTP sur la réforme du système ferroviaire, novembre 2008).

L'UTP se montre plus réservée en revanche quant aux dispositions relatives à la politique de tarification de RFF, et ce au triple plan :

- de la prévisibilité,
- du choix du coût complet et de son mode de calcul,
- du lien entre la qualité d'un sillon, son prix, et de l'évaluation de la performance des sillons.

L'UTP tient à rappeler que la prévisibilité constitue un principe prévu dans la réglementation européenne qu'il convient de respecter. La connaissance de l'évolution des coûts et l'engagement ferme des pouvoirs publics sont en effet les conditions indispensables au développement de l'activité ferroviaire, qu'il s'agisse de la fixation des conditions essentielles des contrats passés entre les Entreprises Ferroviaires et leurs clients (prix et durée) ou qu'il s'agisse des investissements à réaliser et à amortir. A l'évidence, les entreprises adaptent leur comportement en fonction de l'évaluation qu'elles font du risque résultant de cette imprévisibilité.

Les péages doivent normalement correspondre au coût marginal d'utilisation du réseau. Ils peuvent être plus élevés que ce coût à la condition que le marché s'y prête dans la limite toutefois du coût complet. Le coût des péages doit en outre être apprécié par segment de marché. **Les Entreprises Ferroviaires seront très attentives au respect de cette réglementation et aux conditions dans lesquelles seront calculés les coûts de référence de leur évolution.**

Elles s'interrogent en outre sur le critère adopté par RFF, orienté sur le seul compte de résultat. S'appuyant sur l'avis du Conseil de la concurrence, **l'UTP demande plus de transparence quant à la règle tarifaire, qui doit être « claire, complète, objective et raisonnablement stable pour plusieurs années ».**

Par ailleurs, les Entreprises Ferroviaires observent que les engagements d'amélioration de la qualité font l'objet d'une évaluation globale de la performance, mais regrettent que le contrat ne fasse pas référence (hormis une expérimentation) à **une évaluation de la performance par ligne ou service, seule capable de lier l'augmentation du prix et l'accroissement de la qualité.** Elles déplorent qu'un système de compensation ne soit pas imposé en cas de non conformité avec le sillou vendu.

S'agissant de l'évaluation de la performance, un gros travail reste à fournir auquel les Entreprises Ferroviaires veulent contribuer. Elles formulent à cette fin une exigence d'association pour, notamment, **la définition des indicateurs de suivi et de qualité.**

Enfin, les Entreprises Ferroviaires constatent et regrettent, qu'à travers le contrat signé, le pilotage du système ferroviaire s'exerce dans **une logique d'accroissement des recettes sans initier une logique de baisse des coûts du gestionnaire d'infrastructure.**

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
tél. +33 (0)1 48 74 63 51
fax +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr

SIRET 784 408 643 00012 APE 9411Z