

FINANCEMENT ET TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES : PREMIERS EFFETS DE LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 1997

CLAUDE MARTINAND*

Il a présenté contribution part d'une analyse des caractéristiques principales du financement des infrastructures ferroviaires et de la situation au début des années 1990, et vise à mettre en évidence les premiers effets constatés ou prévisibles de la réforme de 1997.

Cette réforme a procédé à une séparation institutionnelle entre la SNCF, entreprise ferroviaire, recentrée sur sa fonction de transporteur, et un nouvel établissement public, Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et chargé de l'aménagement, du développement et de la mise en valeur du réseau ferré national. L'institution d'un péage ou redevance d'infrastructures rend plus visible le lien étroit entre le financement et la tarification des infrastructures.

La réforme doit modifier en profondeur les processus de choix et les modalités de financement des infrastructures ferroviaires. Toutes les conséquences de la réforme n'ont pas encore été tirées, mais dès à présent, une description des modalités de poursuite, à un rythme mesuré, du programme de liaisons à grande vitesse et d'élaboration des volets ferroviaires des futurs contrats État-Régions peut être présentée à titre d'illustration.

LES PRINCIPALES QUESTIONS POSÉES PAR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

De quoi s'agit-il ?

Le présent article porte sur l'investissement et non sur le fonctionnement, mais la frontière entre l'entretien courant et le renouvellement de tout ou partie d'éléments du réseau («régénération» dans le vocabulaire ferroviaire) peut être fixée de manière relativement arbitraire et a été

* Président de Réseau Ferré de France.

déplacée vers l'investissement, depuis une dizaine d'années. Il est question en outre d'infrastructures au sens de la directive européenne 91-440, c'est-à-dire de l'infrastructure et du système d'exploitation et de signalisation ou «infostructure» selon la terminologie de Nicolas Curien, mais pas de matériel roulant. Pour autant, il faudra continuer à choisir la meilleure combinaison entre ce qui relève du gestionnaire d'infrastructures et ce qui relève du transporteur, ce qui nécessitera coordination et arbitrage éventuel entre RFF et la SNCF.

Qui doit payer ?

Cette question, de nature politique, conduit à des réponses variées selon les époques et selon les pays.

Il n'y a que trois sources de financement possibles :

- le bénéficiaire direct (l'usager ou le client final), qui permet au transporteur d'acquitter la redevance d'usage de l'infrastructure à travers le prix qu'il lui paie ;

- le contribuable via les différents concours publics apportés en investissement ou en fonctionnement, soit au transporteur, soit au gestionnaire d'infrastructures ; le contribuable concerné peut être national, voire communautaire, ou local et surtout régional ;

- **les tiers ou bénéficiaires indirects, au titre de dispositions particulières** : par exemple les employeurs, à travers le versement de transport (pour les transports urbains) et les propriétaires de certaines implantations (bureaux en Ile-de-France avec le FARIF).

8

En outre, un fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables (FITTVN) a été institué en 1995, alimenté par des redevances perçues notamment sur le trafic autoroutier et l'hydroélectricité et permet de financer des infrastructures ferroviaires ou routières et des voies navigables.

Le principe du cofinancement des investissements d'infrastructures peut être mis en avant d'un double point de vue :

- cofinancement entre les bénéficiaires directs et éventuellement indirects ainsi que les contribuables, les cas de financement intégral par les seuls bénéficiaires directs étant rares dans le chemin de fer aujourd'hui ;

- cofinancement à travers des contributions publiques de différentes origines, dans le cadre notamment de conventions spécifiques ou des contrats Etat-Régions. En effet, même si les financements croisés sont régulièrement dénoncés, les investissements d'infrastructures concernent souvent plusieurs niveaux territoriaux, de l'agglomération à l'Union européenne et font, plus que jamais, l'objet de « tours de table » pour rassembler les financements publics nécessaires.

Dans la mesure où la gestion de l'infrastructure donne lieu à une gestion d'entreprise autonome (avec un compte d'exploitation et un bilan), les investissements peuvent être financés, pour partie au moins,

par l'autofinancement et l'emprunt à moyen terme qui devra être remboursé (intérêts et principal) sur la base des recettes propres futures (et non pas sur des concours publics ultérieurs accrus d'autant). Il n'est en effet pas anormal d'utiliser l'épargne présente pour financer des investissements de longue durée de vie.

Pourquoi des concours publics ?

Compte tenu des contrôles des aides d'Etat opérés aujourd'hui par la Commission européenne au titre des dispositions du Traité, la justification des concours publics doit être plus solidement établie. Pour le chemin de fer, les justifications suivantes peuvent être avancées :

- mise en œuvre du « droit au transport » pour des raisons géographiques (éloignement, isolement, faible densité) et/ou sociales (« tarifs sociaux ») ;
- aménagement équilibré du territoire pour donner une égalité de chances à toutes les zones (accessibilité de qualité suffisante, équité territoriale) favorisant une meilleure répartition des activités ; la grande vitesse soulève des questions difficiles et nouvelles à cet égard ;
- anticipation des trafics futurs par une politique de structuration de l'espace européen (maillons manquants des réseaux transeuropéens, indivisibilité de certains investissements...) ;
- harmonisation des charges d'infrastructures entre les différents modes conduisant à l'internalisation de coûts externes ou, à défaut, à des concours publics. Devant les difficultés à faire progresser cette question au niveau européen et national (incertitude sur la nature de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ou (TIPP) en particulier) peut-être faudrait-il affirmer (cf. *affirmative action*) que le « tout routier » mode de transport sans doute durablement dominant n'est pas viable à long terme dans les grandes agglomérations, les corridors et les vallées alpines ou pyrénéennes et qu'il faut soutenir les modes alternatifs (ferroviaire et fluvial notamment) par des concours publics suffisants. Une telle politique recouvre non seulement la priorité aux transports collectifs, mais également le *fret*, notamment à travers le transport combiné ;
- assainissement financier du système ferroviaire (apurement du passé) dans le cadre de la directive 91-440 : apurement de la dette, dotations en capital...

Des concours publics sous quelle forme ?

Ces concours publics sont mis en œuvre dans des conventions de service public (Ile-de-France, services régionaux de voyageurs, tarification sociale...) ou dans des dotations ou subventions publiques au gestionnaire d'infrastructures ou, enfin, dans des mécanismes transitoires autorisés par la directive 91-440 de désendettement ou de dotations *ad hoc*, pour assainir financièrement les sociétés ferroviaires.

Il n'est pas indifférent de subventionner l'investissement ou le fonctionnement et de le faire à travers le transporteur (convention de service public) ou le gestionnaire d'infrastructures.

Les Britanniques subventionnent les transporteurs franchisés pour leur permettre de payer des péages au « coût complet » et, le cas échéant, les investissements d'infrastructures (cas de la ligne nouvelle Douvres-Londres).

Les Allemands subventionnent les services régionaux (par les *Länder*) et l'investissement en infrastructures (prêts à long terme à taux zéro de l'Etat fédéral) et ont profondément assaini les comptes de la Deutsche Bahn AG.

Dans les deux cas, le système ferroviaire a été mis à l'équilibre par la privatisation ou par la reprise totale de la dette.

Il paraît plus clair et plus pertinent, pour les services publics, que « la vérité des prix » prévale à travers le péage d'infrastructures en subventionnant les transporteurs comme c'est le cas pour les transports publics en Ile-de-France.

Comment tarifier l'usage de l'infrastructure ferroviaire ?

C'est la séparation infrastructures/services dans le transport ferroviaire qui a conduit à instaurer une redevance ou un péage d'infrastructures.

Une fois fixées les dotations publiques au système ferroviaire, la tarification devrait assurer l'équilibre immédiat et dans la durée du système ferroviaire.

10

Entre une tarification au coût marginal social, pratiquée par les Suédois et préconisée par la Commission et une tarification au « coût complet » appliquée par les Britanniques et les Allemands, il y a place pour des choix intermédiaires envisagés en France.

L'idée d'intégrer en partie les coûts de congestion en plus des coûts d'entretien et d'exploitation et de refléter la qualité du service offert au transporteur, apparaît judicieuse pour freiner l'apparition de la saturation et pour dégager un autofinancement suffisant pour les investissements de capacités indispensables. Il s'agit alors de « coût marginal social de développement ». En outre, si la question de l'équilibre des comptes des opérateurs se pose, la « théorie » préconise un *optimum* de second rang (Ramsey-Boiteux).

La tarification doit rester lisible, donc relativement simple et inciter à un bon usage du réseau. Les finalités de cette tarification seront donc en nombre limité et compatibles entre elles, mais l'essentiel consiste à couvrir la totalité des coûts par le produit des redevances et par les dotations publiques au risque, sinon, de déséquilibres durables.

Qui décide quoi ?

Pour éviter de graves dérives, il est souhaitable que les opérateurs publics (ou privés) soient assujettis à des règles de bonne gestion, les pouvoirs publics devant veiller à l'équilibre de gestion des entreprises sous tutelle. Cette obligation devrait normalement empêcher les autorités publiques de reporter leurs difficultés budgétaires ou financières sur

les opérateurs et, surtout, de laisser se développer une « fuite en avant par l'endettement » dans le financement d'investissements, dont la rentabilité financière n'est pas suffisante ou qui ne bénéficient pas de concours publics appropriés, pour éviter les déséquilibres ultérieurs. Cette situation prévalait depuis de nombreuses années pour les chemins de fer et c'est pourquoi la directive 91/440 a invité les États-membres de l'Union européenne à assurer l'assainissement financier de leur compagnie ferroviaire.

Quel apport du financement de projet ou du partenariat privé/public ?

Les techniques de financement de projet ou de financement à risques ont l'intérêt de mettre l'accent sur l'analyse des risques d'un projet, sur la manière de les réduire, de les répartir rationnellement entre les différents acteurs et de les couvrir par des mécanismes de garantie appropriés.

Même si l'Etat ou ses opérateurs publics sont leur propre assureur, les disciplines associées au financement de projet méritent d'être transposées aux financements publics.

Pour autant, le financement privé ou mixte, s'il peut faciliter un financement, pour un coût financier non négligeable, en allégeant les besoins de financement public, ne rend pas un projet plus rentable et ne résout pas le problème des concours publics le plus souvent indispensables. Les réseaux transeuropéens illustrent bien cette analyse et évitent de nourrir illusions et désillusions.

11

LA RÉFORME FERROVIAIRE FRANÇAISE DE FÉVRIER 1997

Compatible avec la directive 91-440, la réforme française a procédé à une séparation institutionnelle entre RFF, gestionnaire d'infrastructures créé à cette occasion, et la SNCF, entreprise ferroviaire, maintenue dans son unité en continuant à entretenir et exploiter le réseau pour le compte de RFF.

Des responsabilités clarifiées

RFF, propriétaire du réseau ferré national, est chargé de l'aménagement, du développement et de la mise en valeur de l'infrastructure et, à ce titre, est le maître d'ouvrage des investissements. RFF constitue une sorte d'agence d'un nouveau genre, pour maîtriser le compte d'infrastructures et veiller à l'accès au réseau, à son bon usage et au niveau de service qu'il offre au(x) transporteur(s). Il propose à l'Etat, qui l'approuve, le barème des péages d'infrastructures. La transposition de la directive 95-19 lui reconnaît clairement le rôle directeur dans la gestion des capacités d'infrastructures (sillons), celui d'instruction des demandes étant confié à la SNCF.

La SNCF, entreprise ferroviaire, recentrée sur le transport ferroviaire, garde les moyens et la responsabilité d'entretenir et d'exploiter le réseau,

à travers une convention de gestion déléguée avec RFF et reçoit des mandats de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de RFF, pour la plus grande part des projets d'investissements. Mais elle est invitée à séparer clairement en son sein les responsables de ces deux fonctions. Pour les lignes nouvelles et quelques grands projets, RFF assumera directement les fonctions de maître d'ouvrage, celles de maître d'œuvre étant confiées, après mise en compétition, à différents prestataires dont la direction de l'ingénierie de la SNCF.

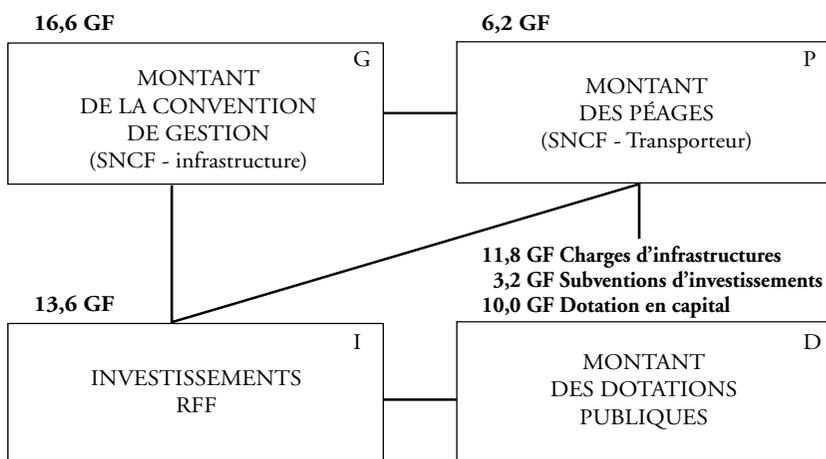
Cette séparation devrait entraîner clarification et responsabilisation pour les différents acteurs, et favoriser de meilleurs choix sur les grandes questions, en éclairant mieux les enjeux et les choix possibles et en nourrissant un débat public plus transparent : lignes nouvelles ou lignes aménagées sur place, conditions d'une priorité accrue au fret ferroviaire ou au transport combiné, par exemple.

L'équation financière de RFF

L'équation financière de RFF en 1998 met clairement en évidence la répartition des responsabilités et les enjeux financiers associés : la SNCF gestionnaire d'infrastructure délégué (16,6 MMF de convention de gestion), la SNCF transporteur (6,2 MMF de péages), les pouvoirs publics (dotations allouées : 11,8 MMF pour les charges d'infrastructures, 3 MMF environ pour les subventions d'investissements, 10 MMF de dotation en capital) et RFF, notamment à travers son programme d'investissements (13,5 MMF en 1998 dont 10,4 MMF financés sur fonds propres). La diagonale de ce carré montre le lien étroit entre le niveau des péages et l'autofinancement des investissements, de nature à alléger le besoin de subventions publiques.

12

Graphique 1
L'équation financière



L'équilibre de la SNCF ayant été recherché en priorité (dès 1999) pour mieux motiver et mobiliser l'entreprise, la question de celui de RFF reste posée à moyen terme. Les concours publics doivent être fixés à un niveau tel que, compte tenu des efforts de performance demandés par l'Etat à la SNCF, notamment par la fixation du niveau global des péages, la perspective d'équilibrer les comptes de RFF et de stabiliser sa dette, voire de la réduire, soient susceptibles d'être atteinte dans un délai de quelques années. Les dotations en capital d'un montant de 53,5 MMF sur cinq ans, l'accroissement envisagé des péages, l'amélioration des trafics, rendent l'atteinte de ces deux objectifs plausible à moyen terme.

L'équilibre du système ferroviaire à terme implique des gains de performance substantiels du gestionnaire d'infrastructures délégué et un accroissement notable des péages et des trafics, fondé sur l'amélioration de la performance du (ou des) transporteur(s).

Des règles de financement plus strictes

L'équilibre du système ferroviaire suppose que le financement des investissements soit rapidement conforme aux règles fixées à RFF dans ses textes institutifs et notamment l'article 4 du décret 97-444 : « RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet, de la part des demandeurs, d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ».

13

Il s'agit non seulement d'apurer le passé à travers le traitement de la dette héritée, mais surtout d'éviter de recréer une situation analogue dans quelques années.

La réforme ayant été réalisée en vue du renouveau du transport ferroviaire, cela bouleverse les conditions de financement des investissements de développement et exige un accroissement substantiel des crédits publics en faveur du transport ferroviaire.

DES INFLEXIONS DANS LES CHOIX D'INVESTISSEMENTS

Il faut rappeler que les choix d'investissements sont des « choix publics » fondés sur une approche socio-économique. Ces principes inscrits dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI de 1982), ont été approfondis par le rapport Boiteux de 1995 et traduits par une instruction relative à l'ensemble des modes de transport.

Comme indiqué plus haut, RFF est protégé, par son décret institutif, des dérives nouvelles qui résulteraient d'un financement des investissements de développement par l'emprunt, au-delà de ce qui peut être rentabilisé. Cette rentabilité financière résulte, soit d'un accroissement des péages, soit des économies d'entretien ou d'exploitation. RFF n'agit

pas pour autant selon une logique purement financière. Il oblige simplement les demandeurs à mettre en place les financements publics nécessaires pour éviter une nouvelle fuite en avant dans l'endettement.

Cette situation nouvelle place les financements publics en position centrale, une fois le niveau global des péages fixés. A l'évidence, la contrainte principale des programmes d'investissements ferroviaires risque de se trouver principalement dans les limites des budgets de l'Etat et des collectivités locales.

Ces nouvelles règles de financement doivent conduire à rechercher en priorité les projets dégagant un autofinancement suffisant de manière à faire davantage de projets avec les mêmes enveloppes de crédits publics.

La logique de la demande, de la qualité de service, de l'efficacité économique doit donc prévaloir sur une logique technique et une logique d'offre.

Une meilleure utilisation du réseau existant, en assurant son entretien et sa disponibilité à un niveau suffisant, doit redevenir prioritaire. Il s'agit à la fois d'une remise à niveau du réseau classique et du traitement prioritaire des goulots d'étranglement du réseau, situés en général dans les nœuds (Lyon, Nîmes et Montpellier, Bordeaux, région parisienne). Une logique patrimoniale, fondée sur des analyses à moyen et long terme, doit être dégagée. La tarification d'infrastructures, à travers des incitations (prise en compte de la congestion) et la gestion des priorités dans l'attribution des capacités d'infrastructure (sillons), sont de nature à entraîner une meilleure utilisation du réseau. Retrouvant ainsi des marges de manœuvre et permettant de différer, voire d'éviter, des investissements lourds, ou d'améliorer leur autofinancement et facilitant leur programmation, un véritable cercle vertueux serait ainsi dégagé.

Dans cet esprit également, la meilleure combinaison entre des investissements d'exploitation, de matériel roulant et d'infrastructures doit être recherchée : les TGV duplex ou les trains de banlieue à deux niveaux permettent, à coût limité, d'accroître la capacité de 60 % sans dépenses d'infrastructures. Des systèmes futurs d'exploitation sont de nature à permettre des trains plus rapproché, donc plus nombreux, en toute sécurité, sur une infrastructure inchangée.

Des analyses par axe et une coordination des investissements sur ces axes dans les programmes doivent être recherchées pour éviter des investissements inutiles tant que l'aménagement complet n'est pas réalisé (gabarit par exemple).

Dans d'autres cas, des phasages doivent être systématiquement recherchés, y compris en orientant les choix des tracés (lignes nouvelles par exemple) pour permettre ces phasages.

Il est également possible que la recherche de solutions intéressant simultanément des questions de grandes lignes, de services régionaux et de fret, s'avère intéressante et économique : plutôt qu'une ligne nouvelle évitant Nîmes et Montpellier avec une gare dans les « garrigues » n'échangeant pas avec les TER, il est envisagé un contournement fret de ces deux

viles permettant le passage des TGV directs, les autres TGV s'arrêtant dans les gares existantes de Montpellier et de Nîmes.

Plus généralement, une grande rigueur doit présider à la conception des projets en évitant tout perfectionnisme technique, toute fuite en avant coûteuse des normes et en procédant à des évaluations sérieuses, à tous les stades des études et des procédures.

Enfin, une approche réellement plurimodale (concurrence entre modes) et intermodale (complémentarité et coopération entre modes) paraît devoir s'imposer pour les projets qui le justifient : pôles multimodaux dans les gares, maillage suffisant du territoire par des chantiers rail-route, renforcement des liaisons ferroviaires préalablement à la réalisation d'autoroutes nouvelles, pour les différer (Lyon-Saint-Etienne), voire les éviter.

De ce fait, une politique privilégiant sans doute à l'excès les lignes nouvelles de TGV devrait être rééquilibrée au profit d'investissements pour le réseau classique aussi bien pour le fret, le périurbain que les liaisons intercités.

*EFFETS DE LA RÉFORME POUR LES PROGRAMMES
DE LIGNES NOUVELLES (TGV) ET LES FUTURS CONTRATS
ÉTAT-REGIONS (XII^{ÈME} PLAN)*

L'analyse des programmes d'investissements 1997 et 1998 de RFF montre la prépondérance de deux postes : le TGV (plus de 5 MMF) et la régénération du réseau classique (4 MMF), les autres programmes (Ile-de-France, contrats Etat-Régions, réseau classique et sécurité) représentant entre 850 MF et 450 MF chacun.

15

Tableau 1
Investissements de RFF en 1997 et 1998 (en MMF)

	1997	1998
Régénération	4 050	4 300
TGV	6 045	5 532
Programme spécial Ile-de-France	881	1 007
Autres investissements sur le réseau classique	2 228	2 416
Opérations pour tiers	94	220
Total	13 299	13 475
Subventions	2 825	3 093
Dépenses sur fonds propres de RFF	10 474	10 382

Le financement sur fonds propres de RFF de ce programme de 13,5 MMF s'élève à 10,4 MMF et traduit l'inertie des modes de financement antérieurs de la SNCF. Dès l'achèvement du TGV Méditerranée, la poursuite du programme de lignes nouvelles s'effectuera sans peser sur les comptes de RFF. La remise à niveau du réseau classique (régénération) devrait être couverte, soit par des dotations

publiques, soit par les péages et par les économies d'entretien courant et d'exploitation du réseau ou par une combinaison intermédiaire entre ces deux situations extrêmes.

En ce qui concerne les investissements de développement, notamment de désaturation du réseau, les règles nouvelles de financement impliquent qu'au-delà de la part autofinançable par RFF, les projets fassent l'objet de cofinancement dans le cadre des futurs contrats Etat-Régions. Le volet ferroviaire de ces contrats devrait s'en trouver sensiblement accru.

Poursuite du programme de lignes nouvelles à un rythme mesuré

Les décisions gouvernementales du 4 février 1998 ont ouvert la perspective du lancement effectif du TGV Est européen (8 MMF de crédits de l'Etat), dans la mesure où les autres financeurs apporteront 8 autres MdF et de la poursuite des études et des procédures du TGV Rhin-Rhône. RFF, avec le concours de la SNCF, a été chargé de faire des propositions sur les modalités de poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur des lignes nouvelles.

Le rapport Rouvillois avait mis en évidence l'impasse dans laquelle la SNCF et l'Etat s'étaient trouvés progressivement placés.

Les nouvelles règles de financement de RFF l'ont amené à étudier une hypothèse pour les dix ou quinze prochaines années : sélectionner la phase la plus intéressante de 5 à 7 MdF au maximum sur chacune des lignes à l'étude soit vraisemblablement :

- le contournement du Mans et la section jusqu'à Laval, pour le TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire ;
- Angoulême-Bordeaux pour le TGV Aquitaine ;
- la section frontalière Perpignan-Figueras et les sections de contournement (fret et TGV direct) de Nîmes et de Montpellier, pour le TGV Languedoc-Roussillon ;
- la section Satolas-Lepin-le-Lac, pour le TGV Lyon-Turin ;
- la section Besançon-Mulhouse pour le TGV Rhin-Rhône.

Au total, trente milliards, s'ajoutant à la vingtaine de milliards du TGV Est européen, pourraient être envisagés pour les deux prochains plans.

Sous réserve de l'approfondissement et de l'actualisation des études de trafic et de la déconsolidation des rentabilités respectives de RFF et de la SNCF, une fois le barème du péage fixé, ces trente milliards pourraient faire l'objet d'un financement tripartite (RFF, Régions et Etat) susceptible d'être négocié à travers des conventions particulières ou des contrats de plan interrégionaux.

La réalisation de la totalité des liaisons correspondantes du schéma directeur pourrait être ainsi engagée et achevée en une vingtaine d'années (2 ou 3 plans selon les cas).

Les lignes déjà jugées improbables à moyen et même à long terme

(Paris-Rouen, Paris-Limoges, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Narbonne) feraient l'objet d'aménagements, progressifs en cherchant à mettre en œuvre des techniques pendulaires.

La poursuite du TGV Méditerranée vers la Côte d'Azur devrait en revanche mériter l'étude de différentes solutions en vue d'une réalisation durant la même période.

Cette politique de réalisation progressive, de phasage et de cofinancement systématique, constitue une réponse réaliste pour poursuivre le développement du réseau à un rythme mesuré, mais traduit encore une ambition certaine pour notre pays. Sera-t-il en mesure de s'en donner les moyens sans sacrifier à nouveau les autres investissements ferroviaires prioritaires ?

*Faire des contrats Etat-Régions le cadre principal
du développement du réseau ferroviaire*

Compte tenu de la rentabilité limitée des investissements ferroviaires sur le réseau classique et des règles de financement de RFF, aucun investissement de développement ne semble envisageable dorénavant en dehors du volet ferroviaire des contrats Etat-Régions.

C'est dire combien ils seront importants pour mettre en œuvre une politique favorable au fret ferroviaire et aux transports collectifs, jugée prioritaire par le Gouvernement (communiqué du 4 février 1998).

RFF et la SNCF ont proposé les priorités suivantes :

- modernisation et amélioration de la qualité des infrastructures existantes,
- augmentation de la capacité des nœuds ou sections saturés (voyageurs et fret),
- développement du réseau classique en réponse à des besoins avérés,
- opérations spécifiques en matière de sécurité ou d'environnement (bruit notamment).

Une attention particulière devrait être portée aux conditions d'acheminement du fret en garantissant une disponibilité suffisante de sillons sur les axes les plus chargés du réseau.

Le transport combiné continuerait à faire l'objet d'un soutien public, en particulier pour les chantiers rail-route.

Dans le cadre des contrats avec les agglomérations, des investissements pour le transport urbain et périurbain pourraient également être cofinancés.

A ce stade, le Gouvernement a annoncé une enveloppe annuelle du FITTVN de 500 MF au moins pour l'ensemble des contrats Etat-Régions (hors Ile-de-France). Il est probable que les demandes des Régions seront nettement supérieures à ce montant.

Conclusion : le présent article a permis de montrer le lien étroit entre tarification et financement de l'infrastructure ferroviaire, les effets visibles ou prévisibles de la réforme ferroviaire de 1997 sur les différents

acteurs : le cofinancement des investissements avec un rôle central des contrats Etat-Régions devient la règle générale pour les investissements de développement. Protégé par son décret institutif, RFF ne peut financer que la part rentable de ces projets de développement et doit, en priorité, assurer la bonne gestion du réseau (régénération, sécurité...). L'instauration du péage d'infrastructures est de nature à orienter de manière beaucoup plus rationnelle les choix des différents acteurs concernés.

BIBLIOGRAPHIE

- *Rapport de la commission Martinand sur l'avenir du transport ferroviaire* - février 1996.
- *Textes institutifs de RFF : Loi N° 97-135 du 13 février 1997, Décrets 97-444, 97-445, 97-446 du 5 mai 1997, Arrêtés du 30 décembre 1997.*
- « Les réseaux de transport transeuropéens. Le rendez-vous manqué de l'histoire et de la géographie », par Claude Martinand - n° 225 de *Futuribles* - novembre 1997.
- *Document pour la consultation organisée par RFF en mai 1998 : Quelle politique tarifaire pour l'usage des infrastructures ferroviaires ?*
- *Rapport d'activité* - 1997 de RFF (mai 1998).