

Réseau ferré de France (RFF) est un [établissement public](#) à caractère industriel et commercial ([Epic](#)) [français](#) créé en 1997, par une scission limitée à partir de la [SNCF](#). Il est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des [voies ferrées](#) françaises. Document issu de WIKIPEDIA

Objectifs et fonctionnement [\[modifier\]](#)

En créant RFF, l'État français visait plusieurs objectifs :

- Rendre possible l'usage du réseau par d'autres acteurs ferroviaires par la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, conformément aux principes européens¹ ;
- libérer la SNCF de la dette liée à l'infrastructure (notamment celle contractée pour la construction des lignes à grande vitesse), dans le double but de
 - o légitimer un financement public, pour les nouvelles lignes (TGV Est, par exemple) et pour la partie entretien du réseau et circulation.
 - o restaurer la compétitivité de la SNCF à l'égard de ses consœurs européennes ou des nouveaux entrants ;
- renforcer son pouvoir sur la SNCF : le gouvernement dispose maintenant d'une nouvelle variable, le solde des échanges financiers entre RFF et SNCF (redevances d'usage de la SNCF vers RFF, rémunération des services rendus par la SNCF à RFF), qu'il peut moduler soit pour accroître le bénéfice de la SNCF soit pour augmenter la pression sur la SNCF pour la pousser vers plus de rentabilité et compétitivité.
- accessoirement et si possible, récupérer et vendre des terrains historiquement détenus par la SNCF alors qu'elle n'en avait plus l'usage[2].

Par ailleurs, il fallait l'unité de la SNCF, la scission éventuelle (entre la circulation, l'entretien, la gestion du trafic, la commercialisation, etc.) étant considérée comme un *[casus belli](#)* par les syndicats de cheminots ; et comme un désastre éventuel par certains observateurs^{[\[réf. nécessaire\]](#)}.

La **propriété du domaine public ferroviaire** a été transférée pour l'essentiel à RFF lors de sa création en 1997 : 29.000 km de lignes en service et 108.000 [ha](#) répartis sur plus de 10.000 communes³. En tant que [gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire](#), RFF dispose d'une délégation de [service public](#) pour percevoir une redevance des [entreprises ferroviaires](#) utilisatrices. RFF n'en fixe pas le montant, c'est le gouvernement.

RFF est aussi en charge de l'**entretien du réseau** et de la **gestion des circulations**, mais du choix de maintenir l'unité de la SNCF a découlé un montage juridique par lequel RFF est obligé de faire appel à la SNCF pour ces fonctions (art. 11 du décret constitutif). RFF n'a pas le droit de remplir ces missions elle-même et encore moins de faire appel à une autre entreprise que la SNCF. Or ces fonctions sont couteuses (2,7 G€ en 2006), bien au-delà des redevances d'usage perçues par RFF (2,3 G€ en 2006).

RFF est donc une structure *relativement* légère, d'environ 750 personnes, dont la fonction est essentiellement de percevoir des subventions pour

- amortir la dette correspondant aux anciennes lignes,
- financer la dette nouvelle correspondant aux investissements nouveaux,
- financer l'entretien et la régulation, déficitaires, du réseau

Ouverture à la concurrence [\[modifier\]](#)

La constitution de RFF en tant qu'entité juridique indépendante de la SNCF permet notamment d'ouvrir l'infrastructure ferroviaire française à des exploitants privés ou publics, nationaux ou étrangers ([Deutsche Bahn](#), [Renfe](#)...) et donc d'introduire de la [concurrence](#) dans

le marché du [transport](#) ferroviaire français. La première société privée qui a demandé, et obtenu, le 17 février 2004, la licence nécessaire pour exploiter des services de transport de [fret](#) en France est Europorte 2, une filiale d'[Eurotunnel](#). Ces services ont commencé début [2005](#). Le marché du transport de fret est théoriquement ouvert à la concurrence depuis le 15 mars 2003. Mais il faut attendre le 13 juin 2005 pour voir circuler le premier train de fret non opéré par la SNCF. De nouvelles compagnies de fret (Veolia Cargo, EWSI...) ont obtenu des contrats avec les industriels. Pour le transport de voyageurs, la concurrence s'ouvrira en 2010.

État du réseau [\[modifier\]](#)

Selon le classement de l'[Union internationale des chemins de fer](#) (UIC), le réseau national est divisé en neuf catégories, selon l'importance du trafic. Aujourd'hui, les six premières catégories - les plus importantes, qui couvrent les [lignes à grande vitesse](#), les grandes lignes électrifiées et le réseau francilien, soit près de 90 % du trafic - sont régulièrement entretenues et modernisées. Les trois dernières, 15.000 kilomètres, le sont lorsque cela devient indispensable et en attendant sont affectées de limitations de vitesse plus ou moins étendues. Les services régionaux, plus nombreux et au matériel roulant grandement renouvelé, sont parfois gênés par cet état de fait.

Investissements nouveaux [\[modifier\]](#)

Réseau Ferré de France est devenu le maître d'ouvrage des grands projets ferroviaires en France. Pour son premier grand chantier, RFF a réalisé la Ligne à Grande Vitesse Est européenne, de janvier 2002 à juin 2007, le plus grand chantier d'infrastructure français de ce début de siècle. Pour la première fois, RFF a ouvert à la concurrence européenne ses marchés de maîtrise d'œuvre Génie civil. C'est aussi la première fois qu'un large partenariat financier implique les collectivités concernées par le projet aux côtés de l'Etat, de l'Europe et du Grand Duché de Luxembourg. Avec la LGV Rhin Rhône (branche Est en cours de construction), RFF réalise un autre pas vers l'ouverture du système ferroviaire en ouvrant à la concurrence les marchés d'équipements ferroviaires.

Des relations parfois conflictuelles avec la SNCF [\[modifier\]](#)

Il existe entre la SNCF et RFF deux types de litiges

- des litiges nés lors de la répartition du réseau, en cours de règlement au fur et à mesure des arbitrages rendus par le gouvernement
- une divergence d'appréciation du prix de l'usage des voies (redevances versées par la SNCF) et de celui de leur entretien (versé par RFF à la SNCF).

RFF considère que le montant des redevances d'usage du réseau est beaucoup trop faible, et devrait en tout cas être plus conforme à ce que lui facture la SNCF pour l'entretien.

La tarification d'usage de l'infrastructure ferroviaire [\[modifier\]](#)

RFF perçoit des redevances de la part des utilisateurs du réseau ferré (à ce jour presque exclusivement la SNCF). Ces redevances sont fixées, chaque année, dans le document de référence du réseau. Elles se composent actuellement de quatre termes principaux:

- le droit d'accès, en fait directement proportionnel au kilométrage parcouru;
- le droit de circulation, également proportionnel au kilométrage;
- le droit de réservation des sillons, élevé sur les voies les plus circulées et aux heures de pointe;
- le droit de réservation de l'arrêt en gare, quasi-uniforme pour tous les arrêts en gare.

La tarification a été créée dès 1997, avec des volumes initialement faibles et correspondant aux coûts marginaux d'usage. Dès 1999, ces volumes ont été significativement revus à la hausse, en faisant payer essentiellement les TGV. En 2003, de nouvelles hausses ont été mises en place et une chronique en hausse régulière prévue jusqu'en 2008. En 2005, les revenus de l'ensemble des redevances ont été de 2185 M€ (contre moins de 900 M€ en 1997). Ces volumes sont à rapprocher des dépenses annuelles de RFF, proches de 5,3 Md€ par an (hors investissements de développement).

Une mission interministérielle devrait aboutir au cours de l'année 2008 à une nouvelle structure de la tarification, visant une meilleure couverture des coûts et une plus grande pertinence économique.

Présidents [\[modifier\]](#)

- Claude Martinand : 1997 - juillet 2002
- Jean-Pierre Duport : juillet 2002 - septembre 2005
- Michel Boyon : septembre 2005-janvier 2007
- Hubert du Mesnil : mars 2007

Voir aussi [\[modifier\]](#)

[Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire](#) | [Liste des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire](#) | [Monopole naturel](#) | [SOVAFIM](#)

Liens externes [\[modifier\]](#)

- le décret constitutif, n° 97-444 sur légifrance
- RFF.fr, site officiel de RFF
- dernier compte publié (2006, en date du 6 avril 2007)
- Site projet consacré à la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne
- Site événementiel "L'excellence française de la très haute vitesse" créé par RFF, la SNCF et Alstom à l'occasion de la tentative de record du monde du 3 avril 2007 sur la LGV Est

Notes [\[modifier\]](#)

- ↑ Les directives européennes n'imposaient pas quelle forme cette séparation devait prendre, elle pouvait n'être que comptable
- ↑ Ce sont notamment des collectivités territoriales qui ont acheté ces terrains
- ↑ La SNCF est restée quant à elle propriétaire des zones industrielles (ateliers d'entretien du matériel, etc.), commerciales et administratives (partie publique des gare, administration, etc.), soit 7000 ha ; certaines zones, proportionnellement très limitées mais quantitativement pas négligeables, sont restées litigieuses