

Le ferroviaire à la française

par Hédère Pinto

Le jeudi 22 septembre 2011 se sont réunis dans les locaux RFF de Bordeaux six personnalités du monde ferroviaire français. La table ronde organisée par l'École des Ponts et Chaussées a permis aux élèves de l'école d'écouter successivement les différents intervenants : Pierre-Denis Coux, directeur des grands projets RFF, Bruno de Monvallier, directeur régional RFF, Pierre Boutier, directeur régional SNCF, Claude Libermann, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Pierre Sallenave, directeur général de l'ANRU (Agence Nationale pour la Renovation Urbaine) et enfin Jean-Paul Ourliac, président de la section économie, transports, réseaux du conseil général environnement et développement durable. Une table ronde bien remplie pour une séance de qualité. Au delà de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Paris-Bordeaux, de nombreux thèmes furent abordés, thèmes que nous tenterons de présenter dans leur globalité dans ce document.

L'histoire du ferroviaire français

RFF (Réseaux Ferrés de France) n'a pas toujours fait partie du paysage ferroviaire français. Avant 1997, seule la SNCF existait, sous tutelle de l'État. Cette tutelle n'étant pas suffisante au bon fonctionnement de l'entreprise, la SNCF est en quasi faillite en 1997. Une nouvelle entreprise publique, RFF, est alors créée, afin d'épauler la SNCF dans ses titanesques travaux que sont la rénovation, la modernisation et le développement du domaine ferroviaire en France.

RFF, c'est aujourd'hui 30 000 km de lignes et 1 300 collaborateurs à qui sont confiées la maîtrise d'ouvrage, les études et opérations. La SNCF ne s'occupe plus que du côté technique et de l'expertise, l'État approuve les projets et décide des financements, la RFF possède le réseau. C'est ce trio qui vous permet aujourd'hui de voyager en France.

La construction d'une LGV

Que d'étapes pour construire une LGV aujourd'hui ! Plusieurs dizaines d'années séparent parfois la décision de construction et l'achèvement de celle-ci.

Une Ligne à Grande Vitesse a évidemment un point de départ et un point d'arrivée. Mais entre ces deux gares, elle va devoir traverser un grand nombre de petites communes. La décision d'une construction de LGV va donc notamment dépendre de l'avis des collectivités. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'ordre des constructions de LGV en France n'est pas forcément toujours logique : ce ne sont pas forcément les lignes les plus attendues qui vont être construites en premier, tout dépend des négociations.

Après s'être mis d'accord sur la ligne, il faut trouver les financements. Des conventions de financement sont alors instaurées afin de trouver les investisseurs, souvent issus du privé. L'Union Européenne peut elle aussi intervenir dans le cas par exemple de lignes transfrontalières. La construction peut alors commencer.

Cela paraît simple car résumé mais en réalité rien n'est plus compliqué que la construction d'une LGV.

La SNCF qui se charge notamment de la maintenance des lignes est aujourd'hui une entreprise mondiale qui couvre 120 pays dans le monde. Elle regroupe cinq activités : l'activité voyage qui accueille 132 millions de voyageurs par an (année 2001), le transport de proximité qui fait voyager 10 millions de personnes par jour, l'activité infrastructure qui gère les 30 000 km de lignes, l'activité logistique GEODIS, 4^{ème} opérateur européen de transport et logistique de marchandises, 7^{ème} mondial, et l'activité gares et connexions qui gère les 3000 gares voyageurs en France.

La SNCF aujourd'hui, c'est 30,5 milliards d'euros de chiffre d'affaire, 241 000 collaborateurs, 30 000 km de réseaux maintenus et surveillés nuit et jour dont 2000 à grande vitesse.