

La SNCF menace d'abandonner la modernisation de plusieurs grandes gares

Après la séance contradictoire organisée le 6 janvier 2015, l'Araf rendra fin janvier ou début février son avis sur le différend opposant le Stif à Gares & Connexions sur les tarifs des gares. En jeu, plusieurs millions d'euros réclamés par celui qui finance les transports publics en Ile-de-France. Face à ce possible changement d'équation économique, la SNCF menace d'abandonner la modernisation de Paris-Austerlitz, mais aussi Lyon Part-Dieu, Nantes et Rennes. Elle plaide pour une réécriture rapide du décret gare de 2012. Mais, dans quel but ?

Au 48e étage de la tour Montparnasse, on sentait, à certains moments, affleurer un fort agacement, alternativement dans chaque camp. "Cela fait quatre ans que nous ne sommes pas d'accord avec Gares & Connexions sur la façon dont nous sont facturées les prestations. Nous déplorons le manque de transparence", s'est indignée Sophie Mougard, dg du Stif.

"Nous n'avons rien à cacher à personne", a répété, à plusieurs reprises, Valérie Champagne, la nouvelle directrice Stratégie et Finances de Gares & Connexions qui parlait pour le compte de Patrick Ropert, le directeur général, absent pour raison personnelle.

Ce 6 janvier 2015, le collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) tenait, à son siège parisien, une audience contradictoire ouverte au public dans le cadre d'un règlement de différend demandé, en juillet 2014, par le Stif (RFF est également visé par la saisine mais l'Araf a dissocié le traitement des deux dossiers). Il s'agissait d'entendre les deux organismes qui se querellent avant de rendre justice d'ici "quelques semaines", indique Pierre Cardo. (1)

Plusieurs millions d'euros contestés sur 593 millions par an

Les sommes en jeu ne sont pas minces. Le Stif verse 593 millions d'euros par an à Gares & Connexions pour le service de base, soit près d'un quart du chiffre d'affaires de cette branche de la SNCF. Il estime, chaque année, le surcoût de plusieurs millions. "La création de la branche Gares & Connexions s'est déjà soldée pour le Stif par une hausse de la facture d'un million par an", calcule Sophie Mougard.

En outre, l'organisme estime payer 6 millions d'euros de trop chaque année sur le "coût moyen pondéré du capital" (également appelé WAAC) qui entre en compte dans la tarification des services en gare. Et, le Stif a, aussi, calculé pour 2013, une autre forme de surcoût de 8 millions d'euros : les charges

d'exploitation réglées s'élèvent à 138 millions d'euros, mais seuls, 130 millions ont été dépensés, affirme-t-il.

Le bras armé des collectivités d'Ile-de-France pour le transport public a formulé sept demandes différentes. Le Stif voudrait d'abord réduire le fameux WAAC à 3,7% voir 4,4% maximum alors que Gares & Connexions applique un taux de 9,2%. Le rapporteur de l'Araf propose de le contenir ce taux dans une fourchette de 5,5 à 6,9%. Les élus franciliens contestent, également, la péréquation de financement entre gares franciliennes et gares de province.

Le WAAC point sensible

Autre point de discorde, la répartition des charges entre opérateurs et commerces sur le financement des services (toilettes, nettoyage, sécurité etc). "On est presque dans une subvention du transport en faveur du commerce, ce qui est un comble", a déploré Sophie Mougard. De son côté, la SNCF met en avant le modèle économique des commerces de la nouvelle gare Saint-Lazare, gérés par Klepierre et qui est plus équilibré. Mais, il reste une exception. A Montparnasse, "nous n'aurons pas de rétrocession sur les commerces avant 2030 ou 2035", selon le Stif.

Au chapitre de la transparence, le Stif voudrait obtenir la comptabilité analytique, le plan de surface, le compte de résultat, et connaître la capacité d'autofinancement affectée aux investissements. Par ailleurs, le financeur des transports franciliens s'estime privé de son pouvoir de contrôle des investissements dans plusieurs gares classées d'intérêt national (catégorie A) : gares souterraines de Paris Austerlitz, gare de Lyon et Paris gare du Nord ainsi que de la partie de la gare de l'aéroport Charles de Gaulle 2 utilisée par Transilien. Le Stif et ses avocats veulent un classement de ces gares en catégorie B, c'est à dire régionale, ce que Gares & Connexions conteste. Et, ils demandent la fixation d'objectifs de qualité de service.

Cerise sur le gâteau, le financeur des Transilien attend de l'Araf qu'elle applique la rétroactivité à partir de 2012 sur la baisse du WAAC. Cela contraindrait la SNCF à rembourser plusieurs millions d'euros.

Pas de nouvelle Austerlitz, ni Lyon Part Dieu, Rennes ou Nantes

Face à cette hypothèse de moindres ressources, Gares & Connexions sort son arme de dissuasion massive et dramatise : "A court terme, cela aurait nécessairement pour conséquence un ajustement du volume d'investissements, et donc de la qualité du service public présenté dans les gares", indique Patrick Ropert par la voix de Valérie Champagne. Et de menacer : "Un projet comme celui sur lequel nous travaillons aujourd'hui pour la gare d'Austerlitz pourrait être interrompu", "les rénovations et agrandissements des gares de Lyon Part-Dieu, Rennes ou Nantes pourraient ne pas voir le jour".

Vis-à-vis du modèle de financement des gares instauré par le décret de 2012 qui régit ainsi les rapports avec les grands clients utilisateurs, la SNCF a une attitude double. D'un côté, elle estime que cette façon

d'impliquer - de force et de façon embrouillée - le Stif et les régions au cofinancement des gares, est une "décision politique sur la nature du service public". Celle-ci a permis, continue-t-elle un "rattrapage en matière d'investissements dans les gares", "sans faire exploser l'endettement de Gares & Connexions".

Mais, d'un autre côté, l'entreprise publique plaide pour une réécriture de ce décret trop complexe qui prévoit près de 200 tarifs de gares, là où le système allemand n'en affiche que 7. Elle exerce, ainsi, une forte pression en ce sens. "Il doit être réécrit avant juin 2015", avance Valérie Champagne en invoquant le besoin d'"une remise à plat".

Après la locomotive Stif, Pays de la Loire puis Rhône-Alpes ?

Sans être aussi affirmatif sur les échéances, le ministère des Transports confirme une réflexion : "Les services de la DGITM travaillent, dans le cadre des textes d'applications de la réforme ferroviaire, à l'élaboration d'une trentaine de décrets qui devraient être publiés tout au long de l'année 2015, précise ainsi le ministère. Il s'agit d'un travail complexe qui pourra, le cas échéant, nous amener à modifier des dispositions du décret gares de 2012."

Reste cette question que les observateurs ferroviaires ne manquent pas de se poser. La SNCF n'agissant jamais sans intérêt, quelles dispositions favorables cherche-t-elle à cette occasion à faire graver dans le marbre réglementaire ?

Seule certitude, l'enjeu est lourd. L'arbitre ferroviaire - à condition qu'il soit compétent pour trancher ce différend, les avocats de la SNCF ont soulevé ce point - mesure bien les enjeux de tout déplacement des curseurs dans le financement des gares. En tout cas, la pression est forte du côté des autorités organisatrices : Pays de la Loire a saisi l'Araf fin 2014 et Rhône-Alpes pourrait être la prochaine.

Marc Fresso

(1) Particularité, le STIF n'agit pas en tant qu'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, mais comme candidat autorisé qui réserve des sillons dans les gares pour le fonctionnement des Transilien et autres trains de banlieue.