

Rubrique coordonnée par Sébastien MARTIN, enseignant-chercheur contractuel C.M.H. (E.A. 4232), Université d'Auvergne et Sébastien SALES, doctorant, ATER, université Toulouse I Capitole

● Focus

3 Bouversements en vue dans le pilotage de la politique ferroviaire française

Olivier DARMON,
directeur OLIVIER DARMON CONSULTANTS

Quatre contributions importantes se sont télescopées au cours des derniers mois concernant l'avenir du rail en France :

- le rapport Bianco concernant principalement les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ;
- le rapport Auxiette, qui insiste surtout sur l'avenir des transports ferroviaires régionaux ;
- les projets de loi de Marylise Lebranchu qui, ensemble, forment l'acte III de la décentralisation. ;
- le rapport Duron dont l'ambition est de prioriser les projets de création d'infrastructures de transports actuellement envisagés, tous modes de transports confondus.

Tous quatre portent en germe une réorganisation profonde du pilotage du réseau ferroviaire français. La lecture parallèle de ces documents nous permet de faire le point sur les dossiers qui progressent en la matière, et de lister ceux qui restent au point mort.

L'évolution de RFF. – Les jours de RFF sont, sous sa forme actuelle, comptés. La nouvelle organisation pressentie comptera plus d'intervenants, et leur interrelation semble pouvoir s'organiser comme suit :

- Le Gestionnaire des Infrastructures Unifié (GIU) qui reprendra RFF et deux directions de la SNCF : celle des circulations ferroviaires et celle de l'infrastructure ;
- Une nouvelle SNCF, qui reprendra uniquement les fonctions « Transport » de l'ancienne SNCF (Circulation des trains et entretien du matériel roulant) ;
- Un « établissement mère » qui coiffera et coordonnera les deux EPIC ci-dessus mentionnés ;
- L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) qui, outre ses activités actuelles, garantira que le GIU traite de manière identique tous les opérateurs ferroviaires au niveau des contraintes générées par les travaux de renouvellement des voies.

L'accroissement du rôle des Régions. – Tous les auteurs s'accordent pour faire de la Région le pilier des politiques de transports non nationaux. Non seulement les Conseils Régionaux vont certainement se voir octroyer un rôle central dans la coordination de tous les transports publics sur leur territoire, mais ils devraient aussi gagner en autonomie concernant les transports régionaux qu'ils gèrent déjà. Marylise Lebranchu envisage en particulier :

- de les désigner comme « Chef de file » de toutes les AOT départementales et urbaines, sans d'ailleurs que ce vocable ne soit défini ;

- de leur faire rédiger un « Schéma régional de l'intermodalité », lequel serait approuvé par les Conseils Généraux représentant au moins 50 % de la population régionale, et par les autorités de transports urbains représentant au moins 50 % de la population urbaine, et qui s'imposerait alors à tous.

L'autonomie des Régions pour fixer le prix des titres de transport TER. – Cette revendication, qui émane principalement du rapport Auxiette, nous paraît légitime. Il faut cependant être conscient que cette décision entraînera des différences entre le prix des billets de train d'une région à l'autre. Par ailleurs, des travaux techniques devront être menés pour harmoniser, sur une même liaison, le prix des trains nationaux et régionaux (Poitiers – Angoulême peut également s'effectuer par TGV,...).

Le financement du développement des transports publics. – Force est de constater que, sur ce thème, aucune idée nouvelle n'émerge. Une nouvelle fois, les questions financières brillent par leur absence des différents rapports, et aucune perspective concernant un accroissement des moyens budgétaires à allouer aux Autorités Organisatrices de Transports nationales et régionales n'est tracée. Très logiquement, le rapport Duron en prend acte, et décale *sine die* de nombreux projets de lignes à grande vitesse, en accordant la priorité à la désaturation et à l'entretien de l'existant.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. – Toute question liée à la mise en concurrence de la SNCF, et à la gestion des réseaux TER par le biais de DSP a été écartée du débat. Le coût de production de la SNCF est pourtant l'une des clés de la réforme à venir.

La refonte du statut de cheminot. – Sur ce point, les experts convergent : nous avons suffisamment de problèmes à gérer pour pouvoir nous payer le luxe d'une crise sociale, et plusieurs mois de grève des trains. Ceci démontre surtout, à notre avis, un manque de courage : le statut du cheminot est le principal facteur de surcoût des transports ferroviaires régionaux (et nationaux), tant pour la circulation des trains que pour l'entretien des voies. Personne n'ose même chiffrer l'économie qui résulterait d'un retour au droit commun de la réglementation du travail applicable aux cheminots, ce qui illustre la force du tabou qui entoure encore cette question.

● Veille des textes → Du 13 juin 2013 au 3 septembre 2013

DOMAINE	SOURCE	TEXTE
MARCHANDISES DANGEREUSES	JO 15 juin 2013, p. 9924	A. 30 mai 2013 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)
TRANSPORT AÉRIEN	JO 21 juin 2013, p. 10335	A. 6 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public
ENVIRONNEMENT	JOUE n° L 171, 24 juin 2013, p. 1	Règl. CEE-ONU n° 49 – Prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé utilisés pour la propulsion des véhicules