

Transport ferroviaire : bilan et perspectives

Une nouvelle série sur www.psrhonealpes.fr

140 000 Rhônalpins prennent le train chaque jour. Compétente pour les Transports Express Régionaux (TER), la Région y consacre près d'un quart de son budget, soit 500 millions d'euros par an. Au-delà du constat des difficultés souvent évoqué, le groupe socialiste a souhaité prendre le temps de **faire le point sur le système ferroviaire** actuel, sur le bilan de la régionalisation des TER et sur les solutions pour l'avenir. Afin de pouvoir confronter les points de vue, nous avons donc **donné la parole, sur notre blog, à différents acteurs du ferroviaire, des Présidents de la SNCF et de RFF à un chercheur, en passant par les syndicats, les usagers, et bien sûr les élus.**

Concernant le constat, la quasi-totalité des intervenants souligne les **problématiques liées à l'organisation de la gestion du système**, et notamment la dissociation entre le gestionnaire de l'infrastructure, Réseau Ferré de France (RFF), et la SNCF, à qui revient la charge de faire rouler les trains. Tous s'accordent aussi sur le **manque de moyens financiers** alloués par l'Etat, mettant en péril la qualité reconnue du système ferroviaire français.

La **régionalisation des TER**, concrétisée par l'octroi aux Régions du rôle d'Autorité Organisatrice de Transports en 1997 présente **pour tous un bilan positif. Modernisation** des gares et du matériel, **renforcement des fréquences**, mise en place d'une **tarification attractive** sont les marqueurs de cette régionalisation réussie. Cela s'est d'ailleurs traduit par une augmentation sensible de la fréquentation des TER. Toutefois, l'heure n'est pas complètement au satisfecit, puisque l'on relève aujourd'hui des **difficultés dans la qualité du service**, concomitantes au **déficit criant de marges de manœuvre, notamment financières**. C'est d'ailleurs pour cette raison que la **Région a récemment fait le choix de réinvestir les 3 millions d'euros** de pénalités que lui devaient la SNCF **dans l'amélioration de la qualité (délibération d'octobre 2011)**.

Enfin, en matière de solutions à envisager pour l'avenir, il faut reconnaître que les **avis divergent sur l'épineuse question de l'ouverture à la concurrence** pour tout ou partie des lignes ferroviaires. Pour nous, le débat n'a pas à se cristalliser sur cette opposition service public VS libéralisation. C'est plutôt aujourd'hui sur une **réforme plus globale du système ferroviaire** qu'il faut se pencher, notamment basée sur un **renforcement de la régionalisation**, le **renouvellement des modes de financement** et la **clarification des rôles de chacun**. C'est d'ailleurs le sens du **Manifeste des Régions** sur le transport des voyageurs, présenté à l'occasion des Etats Généraux du ferroviaire à Nantes fin septembre. Celui-ci permet de tracer certaines pistes de réflexions sur les nombreux enjeux à venir afin de trouver les conditions d'un développement satisfaisant des transports, pour chaque partenaire, et, bien sûr, pour les usagers.

Retrouvez l'intégralité des articles joints ci-après sur <http://www.psrhonealpes.fr/serie-le-transport-ferroviaire-bilan-et-perspectives>

Transport ferroviaire : bilan et perspectives

Articles publiés sur www.psrhonealpes.fr entre le 9 septembre 2011 et le 25 novembre 2011

#1 – Interview de Jacques AUXIETTE, Président de la Région des Pays de la Loire et Président de la commission transports et infrastructures de l'ARF

Publié le 9 septembre 2011 par groupe socialiste

Le 28 septembre prochain auront lieu à Nantes les États généraux du transport ferroviaire régional, organisés par l'Association des Régions de France. Au cœur des compétences régionales, la question du transport ferroviaire concerne chaque jour de nombreux Rhônalpins. Quelle est la situation actuelle ? Comment l'améliorer ? Quelles actions peut-on mener ? Autant de questions que nous poserons à des acteurs importants du ferroviaire pendant les semaines à venir.



Nous commençons aujourd'hui avec **Jacques AUXIETTE**, Président de la Région des Pays de la Loire et Président de la commission transports et infrastructures de l'Association des Régions de France. Il critique la solution libérale proposée par la droite à travers le « rapport Grignon » et souhaite une régionalisation du transport ferroviaire, garante d'un service public de qualité pour les voyageurs.

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Il va mal. Le réseau n'est pas suffisamment entretenu par Réseau Ferré de France (RFF), la régularité des trains n'est pas satisfaisante, les voyageurs sont de plus en plus critiques et mécontents. C'est le modèle français du service public ferroviaire qui est en difficulté. A cela s'ajoute la complexité du paysage ferroviaire. Pour les seuls TER, les Régions, autorités organisatrices, confient à la SNCF l'exploitation des trains mais sont soumises aux règles fixées par RFF pour accéder au réseau et composent avec les industriels ferroviaires pour acheter des rames.

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues autorités organisatrices du transport ferroviaire régional ?

Un bilan positif au regard de l'exceptionnel développement des TER depuis dix ans alors qu'à la fin des années 90, le transport ferroviaire de proximité était moribond, on fermait des lignes et des gares. Personne n'a eu à pâtir de la compétence ferroviaire confiée par la loi aux Régions. Ni les usagers, ni les cheminots, ni le service public. Qualité, exigence et innovation ont accompagné les différentes étapes de la régionalisation. Quelques chiffres en témoignent : 7 milliards d'euros d'investissement pour les nouveaux matériels, 12 000 circulations quotidiennes, 9 millions de voyageurs par jour (Transilien et TER), 30 000 agents de la SNCF au service du TER.

Au regard de ce constat, quelle solution pour l'avenir ?

Pour la droite, c'est simple, la libéralisation est le remède à tous les maux, permettant à l'Etat de se dédouaner de ses manquements. Les Régions s'opposent fermement à ce choix car la libéralisation n'apportera ni solution aux dysfonctionnements actuels, ni diminution des coûts. Seule la rentabilité importera au détriment d'un véritable service de qualité, de la solidarité territoriale, et de la sécurité du réseau. Il faut au contraire renforcer le service public, incluant une régionalisation accrue de son organisation. En effet, entre une libéralisation inacceptable et un statu quo impossible, il y a une troisième voie : parachever la décentralisation du transport régional. Les Régions françaises revendiquent la possibilité, et les moyens, d'une véritable régionalisation du service public de transport. Elles veulent la naissance d'un nouveau modèle de développement du ferroviaire, basé sur des règles claires, dans lequel la collectivité régionale pourrait être un chef de file efficace, doté de ressources adéquates.

#2 – Interview de Jean SIVARDIERE, Président de la FNAUT

Publié le 14 septembre 2011 par groupe socialiste



Cette semaine, **Jean SIVARDIERE, Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, la FNAUT**, nous livre le point de vue des usagers. Insistant sur les atouts du rail et pointant ses dysfonctionnements, il souhaite une évolution de la gouvernance et du financement du ferroviaire.

Quel est votre constat sur le système ferroviaire français ?

Le rail dispose d'atouts remarquables à la fois économiques (une capacité de transport élevée, un rendement croissant avec le volume du trafic) et écologiques (des nuisances réduites, la sécurité, une faible consommation d'espace, l'indépendance vis-à-vis du pétrole). Mais il est gravement handicapé par une gouvernance inadaptée (les centres de décision sont trop nombreux, RFF* et la SNCF ont des intérêts structurellement divergents), des conditions pénalisantes de concurrence avec la route et l'avion qui n'assument pas leurs coûts externes, enfin un sous-investissement chronique sur le réseau ferré classique.

Quel bilan tirez-vous de la régionalisation du TER ?

Les gares et le matériel roulant ont été modernisés. Certaines régions ont financé la régénération de voies ferrées. Les fréquences ont été renforcées, des services interrégionaux ont été créés, des tarifications attractives ont été introduites, l'intermodalité a été développée. Et la fréquentation a augmenté de plus de 40%. Mais la qualité de service laisse fortement à désirer : trop de trains sont supprimés, en retard ou surchargés. D'autre part, la congestion routière, le prix des carburants et l'allongement des distances domicile-travail renforcent la demande. Mais les Régions n'arrivent pas à y répondre. Les transferts sur route, dissuasifs pour les usagers, se multiplient et des commandes de matériel roulant sont menacées. Quant au rythme des travaux lancés par RFF, il ne garantit pas la pérennité du réseau TER.

Quelles solutions pour l'avenir ?

Des innovations radicales sont indispensables en matière de gouvernance et de financement. La répartition actuelle des compétences entre Régions et Départements ne permet pas une coordination satisfaisante entre trains et cars, qui apporterait pourtant des économies d'exploitation et des gains de clientèle. L'essentiel des compétences transport et routes des Départements doit être transféré aux Régions pour permettre des choix cohérents. Les dépenses routières des Régions doivent cesser. L'ouverture du TER à la concurrence est nécessaire sur les lignes à faible trafic car des économies d'exploitation permettraient d'y pérenniser les services ferroviaires. Le versement transport des entreprises doit être étendu à tout le territoire. Enfin, il est légitime d'augmenter la part régionale de la TIPP*, l'automobiliste étant loin d'assumer les coûts économiques, écologiques et sociaux d'usage de son véhicule, et d'affecter son produit au TER.

#3 – Interview de Roland RIES, Président du GART

Publié le 21 septembre 2011 par groupe socialiste



Cette semaine, c'est Roland RIES, Sénateur-Maire de Strasbourg, Président du **Groupement des Autorités Responsables de Transport**, le GART, qui nous apporte son éclairage. Soulignant la situation préoccupante du ferroviaire français, il note toutefois le bilan positif pour les Régions concernant les TER. Il interroge également la pérennité des financements du rail et nous fait part de quelques pistes à envisager pour l'avenir.

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Tout le monde en convient, la **situation du ferroviaire français est préoccupante**. Ce ne sont pas quelques lignes qui sont malades, mais bel et bien le système dans son ensemble. Dette plus que problématique du gestionnaire d'infrastructures (RFF) que l'Etat n'a jamais voulu prendre à sa charge, dette de l'opérateur historique (SNCF), sous-investissements chroniques qui fragilisent un réseau déjà en mauvais état, écroulement de la part modale du fret, culture du tout TGV, conflits sociaux à répétition... Sans oublier une transposition en droit interne des directives et une application des textes communautaires qui, à tout le moins, font débat.

Quel bilan tire vous de l'expérience conduite par les régions depuis qu'elles sont devenues AOT ?

Dans le tableau pas très encourageant que je viens de dresser, il faut souligner que le **TER** n'est pas la branche la plus mal en point. Investissements massifs, développement sans précédent de l'offre, forte augmentation de la fréquentation : en matière de transport ferroviaire, le **bilan des Régions est indiscutablement positif**. Mais je n'oublie pas non plus que la **modernisation et le développement de l'offre ont contribué à étrangler financièrement les Régions**. Je vois au moins deux raisons à cela. Premièrement, la compensation financière de l'Etat consécutive à la régionalisation des TER a été figée dans le périmètre d'activité de 2002, sans tenir compte du nécessaire développement de la fréquentation. Or, depuis 2002, celle-ci a considérablement augmenté – et c'est heureux ! -, mais cela a grevé d'autant les finances des Régions. Deuxièmement, l'absence de ressources dédiées au financement ferroviaire régional. Ce point me semble d'autant plus important à souligner dans le contexte de mutation de la taxe professionnelle qui représentait une des recettes majeures des Régions.

Quelle solution pour l'avenir ?

Je ne suis pas certain qu'il faille ici employer le singulier tant le sujet, complexe par nature, ne peut amener de réponse simple et univoque. Quoi qu'on en pense, l'ouverture à la concurrence constitue l'horizon des prochaines années et rien ne serait à mon sens plus improductif que de jeter un voile pudique sur cette réalité. Est-ce pour autant à dire que la concurrence sauvera le secteur ferroviaire ? Ce serait un leurre que de le penser – il n'est qu'à voir la situation du fret depuis l'ouverture à la concurrence en 2006. Il faudra sans doute **revoir l'organisation du système ferroviaire**. Par ailleurs, l'Etat devra faire en sorte qu'une part plus conséquente des marchandises qui circulent sur le territoire le soit par le rail et non par la route. Il conviendra enfin de faire confiance aux élus locaux en leur laissant, par exemple, le soin d'apprécier l'opportunité de mener des expérimentations et de promouvoir des formules innovantes.

#4 – Interview d'Yves CROZET, chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports

Publié le 27 septembre 2011 par groupe socialiste



Nous poursuivons aujourd'hui notre série consacrée aux transports avec Yves CROZET, professeur et chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports (Université de Lyon). Soulignant les qualités du système ferroviaire français, il nous alerte sur les évolutions nécessaires et notamment la « remise en cause des anciens schémas organisationnels ».

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Le **système ferroviaire français est, pour ce qui concerne les passagers, un des meilleurs du monde**. Beaucoup, en Europe, nous envient notre réseau, en extension, de LGV, et les offres TGV qui vont avec. Et contrairement à une idée reçue, il n'y en a pas que pour le TGV. Les TER ont fait de sensibles progrès en qualité et en niveau de trafic. Des trains comme les TEOZ sont aussi de bonne qualité.

Cela dit, il ne s'agit pas de se reposer sur nos lauriers car les prochaines années vont voir se développer la demande de transport ferroviaire et le niveau d'exigence des passagers. Il est donc **impératif que le système ferroviaire français réalise la mutation qui lui permettra de répondre, à des coûts acceptables, à une forte demande sociale**. Pour cela, je retiendrai deux mots clés : productivité et qualité.

- **Productivité** car il n'est pas normal que ce secteur fonctionne à coûts constants, voire croissants. Pourquoi devrait-on accepter bon an mal an une « inflation ferroviaire » (c'est le terme consacré) qui serait plus de deux fois supérieure à l'indice moyen des prix ?

- **Qualité** car nous savons le faire. Des opérateurs français de transport réalisent des prestations de haut niveau à l'étranger. Pourquoi ne pas tester ces compétences, françaises encore une fois, chez nous ?

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues autorité organisatrice du transport ferroviaire régional ?

Comme nous l'avons rappelé dans un article récent avec mon collègue Christian Desmaris, la **régionalisation des TER est un processus collectif d'apprentissage réussi**. Les Régions ont acquis des vraies compétences, la SNCF a aussi fait des progrès significatifs. Mais pour citer le rapport Haenel, il faut maintenant réussir l'acte 2 de la régionalisation. Nous ne sommes pas au bout du processus d'apprentissage. Ce qui a été possible en Allemagne ou en Suisse, à savoir la baisse des coûts du train-kilomètre (sans baisse des salaires des personnels) va devenir obligatoire en France compte tenu des contraintes budgétaires publiques. Pourquoi un train-kilomètre coûte-t-il en France presque 60% plus cher qu'en Allemagne ?

Quelle solution pour l'avenir ?

Puisque l'avenir sera aux contraintes budgétaires, la solution passe par une remise en cause des anciens schémas organisationnels. C'est pour cela que l'on évoque, de façon feutrée, l'ouverture à la concurrence. Ce n'est pas pour réaliser un « big bang » à l'anglaise, destiné à casser la SNCF. C'est simplement pour que cette dernière, instruite par quelques expériences montrant que l'on peut faire les choses différemment, réussisse en France ce qu'elle fait très bien à l'étranger. Il ne s'agit pas de « mettre sur le marché » les TER, mais de faire en sorte qu'une organisation clé du paysage français, la SNCF, ne se retrouve pas dans une situation qui ne sera durable ni pour elle ni pour la collectivité.

#5 Interview d'Hubert DU MESNIL, PDG de RFF

Publié le 4 octobre 2011 par groupe socialiste



Suite de notre série transport avec aujourd'hui **Hubert DU MESNIL**, Président-directeur général de **Réseau Ferré de France (RFF)**. RFF joue un rôle majeur dans le transport ferroviaire dont il est le gestionnaire de l'infrastructure. Hubert DU MESNIL note l'importance de l'amélioration du service à l'utilisateur sans nier les contraintes qui s'imposent aux différents acteurs du ferroviaire.

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Le système ferroviaire français connaît des **évolutions profondes**, liées à la constitution d'un espace ferroviaire européen et à l'expression d'attentes nouvelles pour la mobilité des personnes et des marchandises. La France, forte d'une longue histoire ferroviaire et d'un grand attachement des Français à ce mode de déplacement, a abordé ces mutations avec prudence. En 1997, il a été décidé de créer un gestionnaire d'infrastructures, Réseau Ferré de France, et, en même temps, d'expérimenter la régionalisation. Les **quinze années passées ont été marquées par des succès significatifs** : le **renouveau du transport régional**, le **lancement d'un plan exceptionnel de rénovation du réseau**, la réussite technique et économique de plusieurs **lignes nouvelles**, le maintien de la sécurité à un haut niveau de performance, ainsi que des **innovations intéressantes** dans le financement des projets ou la réutilisation des petites lignes.

Pour être poursuivies dans l'intérêt des voyageurs et de l'économie ferroviaire, **ces évolutions doivent être menées à leur terme, en abordant avec lucidité les contraintes économiques et financières qui s'imposent à nous.**

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues autorité organisatrice du transport ferroviaire régional ?

La réforme du secteur a été progressive et a pris le temps de l'expérimentation. Elle a abouti à la renaissance des transports régionaux, mais les **Régions n'ont pas encore en main tous les leviers pour conduire leur politique**. La mise en situation de pleine responsabilité des Régions sur leurs compétences est un levier essentiel de promotion et de progression de leurs responsabilités. Elles ont **besoin** pour cela **de marges de manœuvre supplémentaires, notamment en matière financière**. Comme pour la gestion de l'infrastructure, il s'agit maintenant d'aller au bout de ces évolutions.

Quelle solution pour l'avenir ?

Un des points difficiles pour les années à venir est la **capacité du système ferroviaire à accueillir la concurrence sur les réseaux régionaux**. Cette ouverture ne doit pas se réduire à la mise en place et au respect d'un nouveau corpus réglementaire, ni à une simple libéralisation. Il s'agit de **rechercher** plutôt **des leviers d'efficacité et d'amélioration du service à l'utilisateur**, qui se montre de plus en plus exigeant. L'ouverture à la concurrence sera un succès si les acteurs la perçoivent tous comme un moyen de se mettre davantage au service des voyageurs, si les autorités organisatrices disposent pleinement de tous les leviers d'exercice de leurs compétences ; et enfin si le réseau a été mis « en état de marche », pour pouvoir accueillir avec succès une croissance durable du mode ferroviaire.

#6 – Interview de Guillaume PEPY, Président de la SNCF

Publié le 2 novembre 2011 par groupe socialiste



Aujourd'hui, c'est Guillaume PEPY, Président de la SNCF, qui a accepté de répondre à nos questions. Il évoque les engagements pris lors des Etats généraux du transport ferroviaire organisée par l'ARF à Nantes fin septembre et il indique que la SNCF jouera pleinement son rôle quel que soient les arbitrages politiques rendus en 2012 concernant le ferroviaire.

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Si l'on prend cette question dans toutes ses composantes, on tombe à la fois sur la question financière – qui a été au centre des Etats généraux de l'ARF et qui est également débattue au sein des Assises du ferroviaire – et sur celle de la gouvernance. Sur la question financière, nous avons besoin – tous les acteurs du ferroviaire et ses utilisateurs –, que les politiques, dans les mois qui viennent rendent des arbitrages : plus on fait de transport public, plus cela coûte cher. Donc, soit on freine ce développement ou on le réduit, soit on trouve des ressources nouvelles dédiées. Concernant la gouvernance, la France, en 1997, a choisi un modèle d'organisation différent de celui des Allemands ou des Anglais. Ce qui, me concernant, me paraît aujourd'hui l'objectif à atteindre, si l'on veut optimiser la production ferroviaire et donc la qualité du service rendu, est l'unité de l'Infrastructure.

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues autorités organisatrices de transport ferroviaire régional ?

Les Régions se sont fortement investies dans cette compétence, elles ont développé leur expertise et ont su ainsi définir, avec le succès que l'on connaît, une politique régionale des transports qui réponde aux besoins des voyageurs, comme à leurs ambitions politiques de développement économique et d'aménagement du territoire. La SNCF a été au rendez vous de cette formidable renaissance, et a accompagné les Régions dans le développement du transport ferroviaire régional. Nous entendons maintenant répondre à la nouvelle étape demandée par les Régions, dont les enjeux résident non seulement dans la maîtrise des dépenses publiques consacrées au ferroviaire dans un environnement financier de plus en plus contraint, mais aussi dans le contrôle de la qualité et des conditions financières du service et de sa production.

Cela passe notamment par une plus grande décentralisation des décisions et par davantage d'explication sur l'utilisation des contributions que nous versent les Régions.

J'ai pris vis-à-vis de l'ARF des engagements en ce sens et nous les tiendrons : oui à des comptes de lignes, oui à un ensemble d'indicateurs de qualité donnant aux Régions les moyens d'évaluer les évolutions de service nécessaires et de rendre compte de son utilisation de l'argent public.

Quelles solutions pour l'avenir ?

Je crois avoir déjà esquissé les réponses dans les deux précédentes questions tant en ce qui concerne le fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire que dans nos relations avec les autorités organisatrices régionales. La SNCF jouera tout son rôle, mais encore une fois, il y a des arbitrages politiques à rendre qui détermineront le cadre de son action.

Photo : Patrick Messina

#7 – Interview de Gilbert GARREL, secrétaire général de la fédération des cheminots CGT

Publié le 10 novembre 2011 par groupe socialiste



Gilbert GARREL, secrétaire général de la **fédération des cheminots CGT**, nous donne aujourd'hui son point de vue sur le transport ferroviaire. Il insiste sur l'importance du service public de transport que doit être l'entreprise SNCF et annonce une initiative de sa confédération syndicale : les Etats Généraux du Service Public Ferroviaire.

Quel est votre constat du système ferroviaire ?

Dès la **création de RFF en 1997**, la CGT a alerté sur les risques induits par ce montage*. Aujourd'hui, toutes les parties prenantes reconnaissent que ce système est « à bout de souffle » et qu'il pénalise le développement du transport par rail. Les assises du ferroviaire lancées par Nathalie KOSCIUSKO MORIZET se font largement l'écho de ces questions, qui ont aussi été au coeur des Etats généraux du transport régional à Nantes. La fédération CGT des cheminots porte depuis 1997 la pertinence d'une entreprise SNCF unique et intégrée, seule à même de garantir un service public de qualité. Lorsque l'on observe les dégâts causés par le libéralisme sur les rails pour le fret, nous mesurons la légitimité de notre combat.

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues Autorités Organisatrices du transport ferroviaire régional ?

La CGT a été très réticente lors de la régionalisation des TER, nous avons alerté sur le risque de faire dévier le service public vers de la délégation de service public. Le bilan est assez positif, puisque l'offre de transport et le nombre de voyageurs transportés n'a fait qu'augmenter. Les Régions ont investi dans le matériel et l'amélioration de ce transport. Actuellement, nous sommes à un stade critique. Les Régions investissent dans l'infrastructure alors que c'est du rôle de l'Etat et que leurs finances sont réduites par la réforme territoriale. RFF, englué dans sa dette, ne cesse d'augmenter les péages sans pour autant investir comme il serait nécessaire. La SNCF se comporte de moins en moins comme une entreprise publique de service public mais plutôt comme une entreprise commerciale. La CGT avait fait des mises en garde en 2001, nous voyons aujourd'hui que les risques de dérives que nous évoquions ont lieu.

Quelle solution pour l'avenir ?

Il ne faut pas faire du transport ferré un marché, mais développer ce service public. L'Etat, responsable de l'aménagement du territoire, doit reprendre la dette et investir dans la régénération, l'entretien du réseau et son développement. Les Régions ne doivent pas aller plus loin dans la régionalisation et doivent limiter leurs compétences à organiser le transport sur leur territoire en répondant aux besoins des populations dans une cohérence et un esprit de solidarité nationale. Des ressources nouvelles pour les Régions sont nécessaires. La SNCF doit être l'entreprise publique unique et intégrée de transport ferré qui regroupe la gestion de l'infrastructure, sa maintenance et son renouvellement, ainsi que l'ensemble des transports de voyageurs et de marchandises. C'est la condition pour développer ce mode de transport et conserver un vrai service public national de qualité et sûr. C'est tout l'enjeu des Etats Généraux du Service Public Ferroviaire que notre Fédération lance sur l'ensemble du territoire national.

* Séparation entre l'exploitant (SNCF) et le gestionnaire des infrastructures (RFF)

Photo : Pascale Lalys

#8 – Interview de Bernadette LACLAIS, *Vice-présidente de la Région déléguée aux transports*

Publié le 25 novembre 2011 par groupe socialiste



*Bernadette LACLAIS, Vice-présidente déléguée aux transports, déplacements et infrastructures, conclut aujourd'hui la série transports qui a permis de donner la parole aux intervenants des **Etats généraux du Transport Ferroviaire** organisés par l'Association des Régions de France (ARF). Elle évoque les efforts financiers très importants de la Région Rhône-Alpes en faveur du TER et souhaite que de nouveaux financements permettent aux Régions de poursuivre leurs actions pour le transport TER.*

Quel est votre constat du système ferroviaire français ?

Il faut distinguer la régionalisation des TER qui a permis de maintenir et développer des services de proximité répondant aux besoins des habitants, de l'organisation nationale où l'Etat est le principal actionnaire des deux établissements publics* qui n'ont pas les moyens d'exercer pleinement leurs missions et dont le découpage n'est souvent pas adapté à l'urgence de la situation du ferroviaire. Tout cela sans pouvoir s'appuyer sur une dynamique de l'Etat en faveur du ferroviaire.

Quel bilan tirez-vous de l'expérience conduite par les Régions depuis qu'elles sont devenues autorités organisatrices du transport ferroviaire régional ?

C'est véritablement le point positif de l'évolution récente du ferroviaire en France. Les Régions ont permis non seulement de maintenir des services quotidiens mais également de développer et moderniser le matériel et les services offerts dans un dialogue permanent avec les voyageurs au travers des **comités de ligne**. Lorsque la Région Rhône-Alpes a commencé, en 1997, à exercer son rôle d'autorité organisatrice, le réseau TER en Rhône-Alpes comptait moins de 600 trains/jour. Aujourd'hui, il en compte plus de 1300, soit plus du double, par la volonté politique de la Région. Avec un budget de 410 millions d'euros en fonctionnement et 109 millions d'euros en investissement, les TER représentent près d'un quart du budget régional. Malgré les effets de la crise sur les déplacements, en Rhône-Alpes la fréquentation a continué à croître d'environ 18% de 2007 à 2011. Dans le même temps, l'offre a également augmenté de 15% entre 2007 et 2010.

Quelle solution pour l'avenir ?

L'impulsion doit venir de l'Etat qui, d'une part doit donner aux deux établissements publics les moyens de remplir leur mission correctement, et d'autre part redonner aux Régions, une marge de manœuvre fiscale (la possibilité de lever l'impôt). Celles-ci ont aussi besoin d'avoir accès à des recettes supplémentaires pour financer le système de transport (comme un Versement Transports par exemple, auquel, seule la Région Ile-de-France a actuellement accès en raison de ses spécificités). L'ensemble de ces ressources leur manque pour continuer à être des autorités organisatrices de transports dynamiques. Le mode ferroviaire a un avenir : les Régions en ont la conviction et la volonté. Telles sont donc les raisons qui ont inspiré la rédaction d'un **Manifeste**, publié à l'occasion des Etats généraux du ferroviaire à Nantes les 27 et 28 septembre derniers. Ce Manifeste des Régions éclairera, nous l'espérons, le nécessaire débat public.

**SNCF et Réseau Ferré de France (RFF)*