

UNE SEMAINE DANS LA VIE DU RAIL

(aiguilleurs, horairistes, etc.) à RFF. Cette éventualité a vite été repoussée, de crainte de fortes tensions sociales. Ces agents de la SNCF resteront donc dans le giron de la maison mère, mais intégreront une direction indépendante tout en gardant leur statut. Alain Bertrand, ancien directeur général adjoint d'Eurotunnel, qui est également un ancien de la SNCF et de RFF, devrait en prendre les commandes. La SNCF a présenté son nom aux nouveaux entrants, qui ont semblé l'approuver. « Cette direction va travailler pour notre

compte, de façon indépendante, et sur la base d'un contrat. C'est nous qui la paierons », explique Hubert du Mesnil, le président de RFF, satisfait de cette formule. Hubert du Mesnil se félicite également d'une mise au point du projet de loi sur la mission de RFF. Le législateur rappelle que « la gestion du réseau ferré national est confiée à RFF, qui en assure la responsabilité ». Selon son président, c'est une clarification du rôle de RFF, « car il peut y avoir plusieurs gestionnaires des infrastructures, mais il y a un seul responsable du réseau ».



Trois amendements auxquels les cheminots ont échappé

• Pas de lignes régulières par autocar

L'ouverture à la concurrence interrégionale a été repoussée par le gouvernement et par le rapporteur Yanick Paternotte. « Je considère que ce serait un mauvais signal alors qu'on débat du Grenelle 2. Le télescopage n'était pas opportun, même si le bilan carbone de certaines liaisons reste à faire », explique le député.

Lors du congrès de la FNTV, mi-octobre, la Fédération des autocaristes avait réclamé au gouvernement la possibilité de lancer « des services réguliers intérieurs », son président, Michel Seyt, plaidant pour le développement de « liaisons routières express afin de compléter l'offre ferroviaire ». Et d'ajouter : « L'autocar, souvent complémentaire au train, représente parfois une alternative au mode ferroviaire. »

Le secrétaire d'Etat, Dominique Bussereau, a répondu prudemment qu'il fallait trouver un accord qui tienne compte « des efforts très importants que l'Etat et les régions font pour le développement des TER ». En précisant : « L'autocar peut être une alternative aux TER, alors que les pouvoirs publics souhaitent développer le fret ferroviaire. A certains moments de la journée, il est plus intéressant d'avoir des cars sur certains itinéraires que des TER vides [...] à des périodes où on pourrait faire circuler des trains de fret. »

En ce qui concerne les transversales, la SNCF n'était pas trop lésée par un amendement qui mettait à mal toute une partie de son trafic... structurellement déficitaire. Cependant, selon Jean-Pierre Farandou, patron de SNCF

Proximités, il y avait un risque de déséquilibre des conventions. Qui plus est, selon lui, « les esprits ne sont pas mûrs ». Certes, reconnaît-il, « l'autocar aux normes Euro 4 ou 5 n'est pas plus nocif que nos engins diesel. Mais on a du mal à assumer, en France, que le routier peut faire aussi bien que le train. Si on substitue l'ensemble d'une ligne, cela risque d'être vécu comme une régression. » Aussi lui semblait-il plus sûr de ne pas faire du routier une alternative au TER, mais un mode complémentaire, comme dans le transport à la demande, qui est par nature routier.

Quoi qu'il en soit, dans un contexte préélectoral, alors que le thème du service public revient en force (on l'a vu avec La Poste), le gouvernement a jugé inopportun un amendement qui aurait évidemment été dénoncé comme un abandon du service public et comme un transfert massif du rail à la route... Pourtant, sur ce point, presque tout le monde considère qu'un autocar plein est plus écologique et remplit mieux les obligations de service public qu'un TER largement vide, qui consomme en plus des sillons.

• Pas de transfert des gares à RFF

Plusieurs députés, dont Yanick Paternotte, étaient favorables au transfert des gares à RFF. « Dans les gares de voyageurs, les bâtiments sont gérés par la SNCF, tandis que les quais le sont par RFF. D'où de grandes difficultés demain pour un nouvel opérateur : comment fera-t-il pour faire passer ses annonces en gare ? » s'interroge Yanick Paternotte.

Après avoir demandé un rapport sur les gares

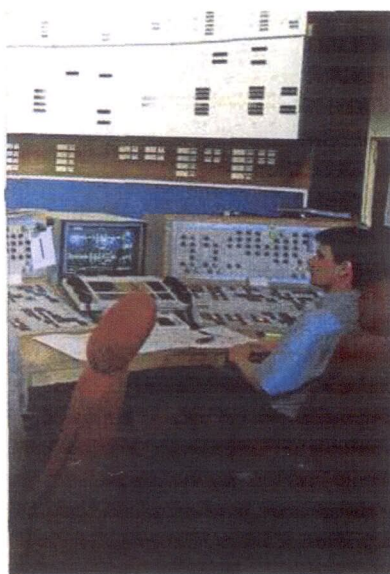
à la sénatrice UMP Fabienne Keller, le gouvernement a tranché en s'inspirant du modèle allemand. Mais il s'en est inspiré... à la française. Car ce n'est pas une filiale, comme DB Station&Service AG, mais une direction des gares indépendante (encore une !), Gares & Connexions, qui a été créée au sein de la SNCF.

Le fret a été traité un peu différemment. « Les gares de fret, les débords et embranchements, y compris les aiguillages, doivent être transférés à terme à RFF. » C'est passé contre l'avis de la SNCF. Mais, si on ne le fait pas, il n'y aura pas d'OPF, justifie Yanick Paternotte.

• Pas de concurrence immédiate dans les TER

Les partisans d'une ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire régional de voyageurs pensaient avoir trouvé le bon moyen d'obliger la France à autoriser la venue rapide de nouveaux opérateurs. Ils avaient convaincu des parlementaires d'introduire un amendement prévoyant une mise en concurrence expérimentale des TER sur l'ensemble des régions et sur une longue période. L'amendement Veolia, baptisé ainsi car poussé par l'opérateur, a été purement et simplement évincé.

Le gouvernement n'en a pas fini avec cette question. Dominique Bussereau a mis en place un Comité des parties prenantes pour définir les conditions d'une expérimentation de la concurrence dans les TER. Présidé par le sénateur UMP Francis Grignon, il doit rendre ses conclusions au printemps 2010.



Christophe Recoura / PHOTOTHEQUE

a toute personne des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises »

Commentaires

Cette disposition vise à favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). Elle a été fortement soutenue par les industriels et RFF, qui redoutent de voir la SNCF abandonner des pans entiers de son activité de wagons isolés. 25 % du trafic fret viennent des petites lignes secondaires et alimentent l'ensemble du réseau. D'où l'idée de favoriser l'apparition de petits opérateurs. Le nouveau mode d'exploitation « low cost » de ces lignes revient à soustraire du giron de la SNCF et de son référentiel l'exploitation et l'entretien des petites lignes de fret. L'idée de la création d'OFP est portée

depuis quelques années par Jacques Chauvineau, l'un des artisans de la décentralisation du transport régional de voyageurs, et relayée par un grand nombre d'organisations professionnelles, comme la CGPME, l'Union des ports français, la Caisse des

depôts et consignations, TLF, l'AUTF ou encore la FNTP qui, avec RFF, devraient créer une association pour promouvoir la création d'OFP, selon *La Tribune* du 14 octobre

François DUMONT
et Marie-Hélène POINGT

■ Un coup de pouce aux opérateurs ferroviaires de proximité

- Ce que prévoit la loi
« RFF peut confier, par convention,

L'Île-de-France bastion de la RATP

Selon la nouvelle loi, la RATP voit confirmés ses droits exclusifs sur ses lignes d'autobus jusqu'au 31 décembre 2024, sur les tramways jusqu'au 31 décembre 2029, sur le métro et le RER jusqu'au 31 décembre 2039. Cette application extrêmement restrictive du règlement européen OSP concernant les « services réguliers de transport guidés » vaut aussi pour le Transilien SNCF, tranquille sur son réseau jusqu'en 2039, sauf si Bruxelles y trouve à redire. Pour Jean-Pierre Farandou, patron de SNCF Proximités, « il est logique qu'on laisse du temps aux opérateurs historiques qui ont fait des investissements ». Or, dit-il, « la RATP comme nous, nous avons réalisé des investissements importants, de plus, il n'est pas si simple de découpler des réseaux ».

D'autre part, la propriété des infrastructures du métro va être transférée du Stif à la RATP. Jean-Paul Huchon, le président de la Région, a dénoncé un véritable hold-up de 8 milliards (voir l'entretien p. 10).