



QUEL FUTUR POUR LE TRANSPORT REGIONAL ?



Par Cartes sur table

12 décembre 2013

SUIVRE CARTES SUR TABLE

Site internet : <http://www.cartes-sur-table.fr>

Id. twitter : @CSThinktank

Facebook : <http://facebook.com/pages/Cartes-sur-table/300422563323462>

L'ESSENTIEL

Deux mille ans après la marche de trois grands Rois, le troisième dimanche de l'Avent évoquant le jeûne avant Noël est devenu la date du changement de service annuel pour les chemins de fer français. Comment s'annonce le cru 2014 ? Il présente un véritable jeûne collectif sur les kilomètres-trains journaliers. Toutes les activités ferroviaires sont concernées, mais c'est surtout la situation du transport régional TER qui est préoccupante. Les colonnes-horaires s'éclaircissent de parcours routiers. Sur le quart nord-est toulousain, le doublement partiel de la voie entre Toulouse et Tessonnières issu du Plan-Rail ne se traduira par aucun renforcement des dessertes ferroviaires.

Les raisons ne peuvent pas être imputables aux seuls exploitants ferroviaires. Pour faire face au vieillissement flagrant du réseau et afin de le ralentir, d'importants investissements ont été faits par le gestionnaire d'infrastructure RFF. Les Régions investissent aussi depuis 1997, en partenariat avec la SNCF, dans l'achat d'une flotte conséquente de matériels roulants neufs qui proposent de meilleures conditions de voyage. Pourtant, plusieurs fermetures de sections du réseau ferroviaire français ont lieu et sont remplacées par un transfert sur route dès que le trafic est faible. Une superposition de compétences, issue du code des transports, entre les différentes collectivités territoriales, donne à chaque échelon la possibilité d'organiser ses propres transports, ferré ou routier. Dès lors, un millefeuille de compétences est créé, et paralyse toute initiative de développement des transports qui se concurrencent entre eux.

Cette contribution propose de rénover le code des transports en centralisant le transport régional autour d'un seul et même acteur pour garantir plus d'efficacité. Elle propose également de donner aux régions le pouvoir de gérer des infrastructures ferroviaires. Ajouté à leur compétence d'autorité organisatrice des transports, cela pourrait offrir une nouvelle vitalité au transport régional, en donnant plus d'indépendance et d'initiative pour développer les lignes et aménager le territoire régional, tout en gardant une cohérence nationale du réseau, et une interaction entre les territoires.

Le 15 décembre 2013 à minuit, la SNCF inaugurera le service horaire 2014, plus connu sous le nom de « changement de service », qui aura des incidences aussi bien sur les horaires que sur la réduction ou l'augmentation de circulations. Mais la SNCF n'est pas seule : Réseau Ferré de France (RFF) va fermer la ligne de Tarbes à Riscle sur le tronçon Tarbes – Mont de Marsan – Morcenx puis Bordeaux. Tandis qu'un peu plus au nord, au cœur de l'Auvergne, la section Ussel – Laqueuille que tant de présidents de la République ont empruntée fermera en juillet 2014.

Comment est-il encore possible de démanteler le réseau capillaire ferroviaire régional alors que les politiques environnementalistes prônent un développement du transport collectif ? Le rail est-il devenu trop cher ? Il se peut en effet que des ambiguïtés troublent la logique du transport collectif actuel où la route est encore trop souvent gagnante aussi bien pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Cet article propose un état des lieux de la situation actuelle, souligne les contradictions du transport à l'échelle locale, et donne quelques solutions simples et percutantes en faveur du développement du transport par le rail.

I - Un contexte qui condamne le potentiel du transport à l'échelon local

1. LA DÉROUTE FERROVIAIRE FRANÇAISE

Ces dernières années, les régions ont été fortement préoccupées par le sort des lignes qui leur incombaient, et ont proposé des augmentations de l'offre de transport, voire la réouverture au service commercial TER de lignes ferroviaires.

L'incroyable succès de la réouverture de la ligne Cannes – Grasse désengorge un réseau routier saturé sur la Côte d'Azur ; le conseil régional Poitou-Charentes a rouvert la section Niort – Parthenay. Très récemment, le préfet des Pyrénées-Atlantiques a annoncé qu'il signerait l'arrêté de déclaration d'utilité publique au sujet de la réouverture d'Oloron – Bedous, portion de la section internationale Pau – Saragosse (Espagne) vouée à l'écoulement de trafics de marchandises et de voyageurs pour désengorger les corridors est et ouest. Dans le cadre du Grand projet ferroviaire normand, la région Haute-Normandie a signé une convention avec l'Etat et RFF en décembre 2010 afin de donner une nouvelle impulsion au développement du transport ferroviaire, qui passe par la réouverture de la ligne Gisors – Serqueux, section de la relation la plus directe entre Paris et Dieppe.

Il ne faut pas non plus oublier le renforcement des dessertes ferroviaires existantes à l'initiative des conseils régionaux depuis 2002 par l'acte 2 de la décentralisation, qui a engendré une augmentation du nombre de trains proposés à des heures différentes, et favorisait un cadencement des relations.

cartes sur TABLE

des idées pour la gauche

De même, les conseils régionaux investissent dans l'achat de matériels roulants neufs pour offrir un haut niveau de confort aux usagers. La région Aquitaine va devenir en 2014-2015 l'autorité organisatrice dont la flotte de matériels roulants ferroviaires sera la plus moderne avec la livraison du Regiolis d'Alstom.

Enfin il ne faut pas non plus oublier l'engagement des régions dans le financement de « plans rail » comme Midi-Pyrénées 2007-2013 (500 millions d'euros) ou Auvergne 2009-2013 (213 millions d'euros) pour remettre à niveau l'infrastructure ferroviaire et augmenter sa performance.

Le transport ferroviaire local semble donc très bien se porter. Cependant, de récentes décisions assombrissent ce tableau. Le 15 décembre 2013, la SNCF effectuera un changement de service qui se comprend comme un réaménagement des horaires. Cette opération annuelle permet à la SNCF de créer ou de supprimer des services commerciaux ferroviaires selon les besoins et de mettre en adéquation son offre par rapport à la demande. L'épuisement de l'infrastructure du réseau français, mis en exergue par l'accident de Brétigny, montre que le TGV a été mis en avant dans la stratégie industrielle de la SNCF, délaissant totalement le réseau régional dont l'entretien s'est fait *a minima* depuis des années. Alors que la SNCF et le gouvernement se sont résolus à rénover rapidement le réseau ferroviaire classique français (hors TGV), les suppressions de lignes à vocation régionale sont légions ces dernières années, malgré des effets d'annonce importants comme le dernier en date, celui de la rénovation de la ligne Nantes – Saint Gilles Croix-de-Vie, au demeurant dans un état déplorable.

Or, du fait de la crise économique qui fragilise les finances des régions, et malgré les efforts de ces dernières années, les conseils régionaux n'ont plus forcément la capacité de pérenniser leur offre ferroviaire régionale dans le cadre législatif actuel en subventionnant le transport ferroviaire régional. Le transfert sur route est par conséquent privilégié pour assurer la continuité du service public en baissant les coûts d'exploitation. Ce sera le cas pour plusieurs lignes à compter du 15 décembre 2013 : Châlons-en-Champagne – Verdun, plus au Nord la ligne Thionville – Apach. La ligne Mende – Marvejols dans les Causses échappe de justesse au couperet avec une prolongation accordée aux trains de scolaires pendant l'année. Ces suppressions de circulations sont généralement le prélude aux fermetures de lignes, avec une accélération depuis ces six dernières années : Volvic – Lapeyrouse en 2007 (56,5 km), Montluçon – Eygurandes-Merlines en 2010, Avallon – Autun en 2011, et Alès – Besseges en 2013. Au niveau du transport de marchandises, la ligne Revel – Castelnaudary vient de rendre ses derniers tirefonds comme la ligne Mont de Marsan – Tarbes, toutes deux dévolues au transport de céréales.

En somme, un scénario inédit s'annonce en France. Pourtant, le combat des élus locaux pour développer le transport régional est au cœur des enjeux. Mais la réalité d'une prise de conscience peut-être trop tardive, démontrant un état du réseau préoccupant que l'achat de matériel neuf ne peut plus masquer, pourrait évoquer la continuité, 35 ans après le rapport Guillaumat rendu le 1^{er} novembre 1978, d'**une politique de réduction du réseau ferroviaire à la plus simple expression des lignes internationales**, et avec un transfert systématique du réseau secondaire sur route.

Malgré des investissements lourds pour le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire dont le but est de ralentir le vieillissement de l'infrastructure¹, des causes profondes sont à l'origine de ce choix délibéré du recours au transfert sur route, corollaire des suppressions de trains.

2. LES CONTRADICTIONS DU TRANSPORT A L'ECHELLE LOCALE : UN MILLEFEUILLE DE COMPETENCES QUI SE CHEVAUCHENT

Le code des transports (CDT) définit deux échelles d'organisation du transport local, mettant en concurrence la région et le département. Les autorités compétentes (État, région ou département) organisent les services de transport public régulier et à la demande du fait que ces transports ont un caractère public².

D'un côté, les départements sont les collectivités compétentes pour l'organisation des transports de voyageurs routiers non urbains sur leur territoire (art. 3111-1 CDT). Ceci est valable pour le transport inter-villes comme pour l'organisation des transports scolaires.

D'un autre côté, les régions sont responsables des transports non urbains de personnes également sur leur territoire (art. 3111-2 CDT). Elles peuvent aussi organiser les services réguliers non urbains d'intérêt régional dès lors qu'ils sont inscrits au plan régional, y compris les services routiers de substitution aux transports ferroviaires (art. L. 2121-3 CDT).

Il se dégage directement une pluralité d'autorités compétentes au plan local, ce qui entraîne des doublons de compétences dans les transports à l'échelle locale. En effet, l'État a transféré, nous l'avons souligné, ses compétences aux régions pour l'organisation des transports collectifs d'intérêt régional. De taille inférieure, les départements sont quant à eux explicitement compétents pour organiser les transports publics réguliers ou à la demande, notamment en matière ferroviaire ; ils peuvent, en vertu des articles L.1221-2 et L.2112-1 du CDT, créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés, d'intérêt local. De taille encore plus inférieure, les communes, les groupements de communes et les syndicats mixtes de transport et établissements publics sont compétents pour organiser le transport de personnes sur leurs réseaux ferroviaires et guidés urbains (art. L.2121-11 CDT). **Ces deux échelons, départemental et communal, se rajoutent donc à la région, et il est difficile de voir l'adéquation des moyens mis en œuvre à différents niveaux pour développer un système de transport cohérent, rationnel, et adapté.**

¹ Voir l'article [« Les enseignements de Brétigny : au-delà des considérations économiques, pour plus de sécurité »](#).

² Nous ne traiterons pas de l'organisation du transport en Île-de-France, qui fait l'objet d'un régime spécifique reposant sur l'existence d'un établissement public administratif local, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), associant la région Ile-de-France, la ville de Paris, et les sept départements de la région Île-de-France.

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

Dès lors, un doublement, voire un triplement, de compétences se dégage automatiquement entre la région et le département. De ce fait, et par application concrète des dispositions législatives, il est inévitable de voir des services routiers régionaux et départementaux se faire concurrence sur le même trajet et à la même heure. De plus, ces transports routiers organisés aussi bien par le département que par la région, rentrent en conflit avec les Trains Express Régionaux (TER). Ces TER, financés par les régions, accomplissent des trajets quotidiens qui peuvent être également effectués par des bus du conseil régional ou général.

Il y aurait donc trois alternatives de transport pour un même trajet. Cette superposition de compétences routière et ferroviaire entre département et région provoque un millefeuille de compétences nuisible à la performance individuelle et à la rentabilité de chacun de ces transports. C'est pourquoi les fermetures de lignes ferroviaires, plus chères à entretenir ou à exploiter, sont actuellement dans le collimateur des pouvoirs publics qui cherchent à faire des économies budgétaires. Il est économiquement plus intéressant de les remplacer par autocar afin d'assurer la continuité du service public.

Dans une période où les dépenses publiques doivent être rationalisées, cette superposition de compétences semble une aberration. Certes, c'est au niveau local qu'il est possible de répondre au mieux aux besoins des populations en matière de transport ferroviaire, mais la superposition de compétences peut avoir l'effet inverse : un gaspillage de moyens.

3. UN MONOPOLE D'EXPLOITATION FERROVIAIRE IMPOSE

Face à des budgets régionaux toujours plus réduits à cause de la crise économique, les fermetures de lignes ou le transfert sur route de nombreuses relations sont peut-être l'immédiate conséquence d'une augmentation exponentielle des tarifs pratiqués du fait du monopole de la SNCF sur les régions.

Le transport ferroviaire régional est confié par délégation à la région en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT). L'exploitation du transport ferroviaire régional se fait au moyen d'une convention signée entre la région et l'exploitant ferroviaire, à savoir la SNCF. Cette obligation de passer par la SNCF, inscrite dans l'article L.2121-4 du CDT, amoindrit les possibilités de concurrence par un autre exploitant ferroviaire : « *une convention passée entre chaque région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale* ». En effet, chaque convention est conclue par la SNCF avec une région, au minimum pour cinq ans. La convention consiste principalement à définir les conditions d'exploitation et de financement des services relevant de la compétence régionale.

Néanmoins, ce système connaît des limites. La région n'a aucun moyen de recourir à un autre exploitant ferroviaire si jamais la SNCF venait à manquer à ses obligations en maintenance du matériel, en régularité de ses trains, et surtout en capacité du matériel.

Mais surtout elle ne peut pas négocier le prix de la convention du fait qu'aucune proposition concurrente moins chère n'est proposée par un autre exploitant ferroviaire. En effet, la SNCF fournit un devis pour l'exploitation du Plan de Transport des Régions, devis qui est chiffré et qui reprend les différentes prestations nécessaires pour la bonne conduite de ce plan. Mais la région, qui évalue elle aussi financièrement ces mêmes prestations, se trouve très souvent en fort décalage avec le devis de la SNCF incompatible avec les possibilités budgétaires des régions. Comme les régions n'ont pas l'alternative d'un autre exploitant ferroviaire, elles sont obligées de signer la convention (ou un avenant) avec la SNCF, en payant une différence supérieure qu'elles auraient pu investir dans l'augmentation du nombre de TER ou l'achat de nouveaux matériels roulants. C'est pour cette raison que des litiges se développent entre les régions et la SNCF, par exemple avec la région Limousin qui ne souhaitait pas en 2011 renouveler sa convention avec la SNCF à cause des prix qu'elle considérait prohibitifs, mais qui a finalement dû signer, fin 2012, une nouvelle convention de cinq ans afin de pérenniser ses TER.

II – Des pistes pour rationaliser les compétences autour d'un seul et même acteur : la région

1. FUSIONNER LE MILLEFEUILLE SUR LES COMPETENCES EN MATIERE DE TRANSPORT POUR PLUS DE CLARTE ET D'ECONOMIES DE MOYENS

Le millefeuille étant un frein au développement optimal des transports, il faut supprimer les compétences communales, départementales ou régionales en matière de transports pour les réunir sous une même entité dirigeante. La région pourrait être choisie du fait de la taille de son territoire, et l'échelon national garantirait la bonne cohésion entre les territoires.

La possibilité pour différentes collectivités locales de pouvoir organiser leurs propres transports est discutable, du point de vue de la concurrence entre transports routiers régional et départemental, comme de celui de la concurrence entre transports routier et ferroviaire. En effet, cette superposition, si elle montre une initiative et un intérêt des collectivités locales pour le transport de leurs ressortissants ou bien le transport des marchandises, est néfaste dans un contexte de restriction budgétaire.

Du côté des clients, la multiplicité d'acteurs nuit à l'image de marque avec la difficulté d'identifier un transporteur principal ; un seul acteur permettrait d'éviter la confusion des rôles. Est-il viable, à long terme, de mettre en concurrence un autocar avec un train sur le même parcours et à la même heure ?

Éclairage : des exemples étrangers qui fonctionnent

Des exemples étrangers prouvent qu'un rôle de premier ordre donné aux Régions pour organiser leurs transports peut fonctionner, à condition d'une meilleure rationalité dans la gestion.

En Catalogne, le transport est entièrement dévolu à la communauté autonome. Le schéma se retrouve également dans la communauté de Valence, ou bien au Pays Basque espagnol. Respectivement, les transports ferroviaires sont dirigés par les Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), les Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia (FGV) et Euskotren au Pays Basque. Au lieu de faire la distinction entre plusieurs compétences pour chaque échelle de territoire, le droit espagnol délègue toutes les prérogatives de transport à la communauté autonome qu'il serait possible de comparer aux régions françaises.

Les statuts d'autonomie régionale comportent des dispositions relatives au transport en soulignant une « *compétence exclusive pour les transports terrestres de voyageurs et de marchandises par route, chemins de fer ou funiculaires qui s'opèrent intégralement sur le territoire [de la région concernée]* »³. Cette disposition laisse donc le libre choix à la communauté d'aménager le transport sur son territoire en fonction des besoins réels. Elle lui permet de se libérer d'une administration centrale qui pourrait ne pas avoir connaissance des attentes et nécessités du territoire du fait de son éloignement. La proximité est donc largement favorisée, même si la communauté n'est pas propriétaire de l'infrastructure, qui reste d'intérêt national.

La déclinaison de cette compétence s'opère premièrement dans le libre choix de l'opérateur qui se chargera de l'organisation du transport, de la logistique et de la distribution localisée. C'est par conséquent une délégation de service public qui est passé en ayant recours à un gestionnaire délégué choisi après appel d'offre. Aussi voit-on la séparation concrète d'opérateurs nationaux historiques comme la Renfe (compagnie nationale ferroviaire espagnole), mais surtout le fait que toutes les compétences de transport soient regroupées autour d'une même entité et non pas éclatées comme en France. Certaines infrastructures de transport, par degré d'importance stratégique pour la communauté, peuvent cependant être transférées à la communauté, qui devient alors la propriétaire de celles-ci et doit procéder à leur gestion : la communauté est donc propriétaire et gestionnaire d'infrastructure⁴.

À l'étranger, des solutions existent, qui donnent des compétences aux régions qui ne se limitent pas seulement à l'organisation du transport. Au contraire, c'est une pleine compétence qui est donnée, aussi bien pour l'organisation du transport que pour la gestion de l'infrastructure, et la possibilité de recourir à la délégation de service public pour mener à bien les missions de transport public. Cette organisation pourrait être un modèle d'inspiration pour nos collectivités territoriales.

³ Art. 169 du titre 4 du statut d'autonomie de 2006 catalan.

⁴ Art. 2 et art. 17 du décret 144/1986 portant la création du statut de l'entité Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Pour les petites lignes ferroviaires, au trafic faible ou restreint, l'état des infrastructures est déplorable du fait d'un abandon progressif de l'entretien proportionnel à la réduction des circulations quotidiennes. C'est en somme la question de l'avenir des lignes classées UIC 7 à 9⁵ avec voyageurs, qui comprennent 9 300 km de lignes dont 2 000 km sont parcourus par plus de 20 trains/jour, 4 300 par 10 à 20 trains/jour et 3 000 par moins de 10 trains/jour, et dont le renouvellement n'est pas prioritaire pour RFF compte-tenu des besoins actuels sur le réseau ferroviaire classique. La question de leur fermeture trouverait sa pertinence dans la mesure où le mode routier pourrait, dans un nombre important de situations, être plus efficace, y compris sur le plan environnemental, compte-tenu du faible rapport nombre de voyageurs/train. En effet, ces lignes, rarement électrifiées, sont parcourues par des trains présentant en moyenne un taux de remplissage faible, ce qui conduit à des niveaux de consommation de carburant et d'émission de gaz à effet de serre supérieurs à ceux qu'occasionnerait le mode routier. C'est dans ces cas-là que le transport routier trouve toute sa pertinence.

Cependant, remettre sur route un transport ferré n'est pas dans l'ère du temps. Les régions ont consacré des sommes colossales dans l'achat de matériels ferroviaires gourmands en énergie depuis 1997 et la révolution de l'X TER⁶. Si le mode ferroviaire est une bonne action, le concilier avec le respect de l'environnement est une vertu. Des solutions existent, et ont été mises en service commercial en région Bretagne dans les années 1990 avec l'autorail A2E⁷ qui possède les caractéristiques d'un bus circulant sur des rails. Cet autorail de faible longueur a une capacité équivalente à celle d'un autocar de ligne, son principal concurrent. Si le prix d'un A2E est environ trois fois supérieur à celui d'un autocar de confort équivalent, sa durée de vie est également triple, avec un amortissement sur trente ans au lieu de dix. Mais au même titre que les bus les plus récents, ce type d'autorail a des consommations de carburant de 22 litres aux 100 kilomètres pour un nombre de place équivalent aux bus (de 52 à 65 places), ce qui le place sous la norme de dépollution EURO 6⁸. **L'usage de ces autorails ne représente qu'une étape de reconquête des parts de marché face aux bus, car passé la centaine de voyageurs par convoi, le train devient plus rentable et respectueux de l'environnement du fait de l'augmentation de la capacité sans produire plus de pollution.**

⁵ Cf. page 3 du rapport de l'audit Rivier pour le kilométrage des lignes concernées et qui connaissent encore un trafic voyageur ou marchandise régulier (les lignes fermées ou déclassées ne sont pas comprises). Le classement UIC fait référence à une norme internationale qui classe les voies ferrées par rapport au nombre de circulations : de 1 à 9 pour lignes les plus fréquentées aux moins fréquentées.

⁶ L'autorail X72500, construit par Alstom, premier matériel directement acheté par les régions en 1997 après les compétences octroyées par les lois de décentralisation, consomme près de 200 litres de gazole aux 100 km.

⁷ Construit par Soulé à Bagnères de Bigorre, l'autorail A2E est un « bus sur rail » à faible consommation d'énergie, d'une légèreté remarquable qui ne demande pas un armement important de l'infrastructure. En effet, pour limiter les coûts à la construction et les frais de maintenance en exploitation, il a été décidé de supprimer les bogies et de les remplacer par 2 essieux uniques, ce qui donne un tonnage par essieu moindre.

⁸ Voir http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_fr.htm.

Sans cohérence du réseau, un morcellement de concessions viendrait à se développer. Le syndicat intercommunal de la ligne ferroviaire du Livradois Forez, ou bien les régies départementales comme RDT13 ou les Chemins de Fer de l'Hérault (CFH) sont autant de bonnes initiatives pour développer le transport ferroviaire de marchandises, mais elles viendraient, dans un futur où un retour vers le mode ferroviaire serait en marche, freiner la cohésion d'un réseau sous l'initiative d'une même entité que serait la région.

Pour ce faire, **la cohérence du réseau passe par deux pivots intimement liés : l'échelon national, coordinateur d'ensemble des territoires, et l'échelon régional. Il s'agit de favoriser les interactions entre les différents territoires.** C'est dans ce sens que le CDT prévoit des conventions entre régions pour assurer des relations à cheval sur deux régions. De même, l'article L.2121-7 du CDT permet à une région de conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes.

2. DONNER PLUS DE POUVOIRS AUX REGIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AFIN DE FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE

Depuis la loi du 13 août 2004 sur les libertés et responsabilités locales, qui a entériné une nouvelle vague de décentralisation, les institutions régionales ont pris le rôle de coordinatrices des actions de développement économique des collectivités territoriales et de leur groupement sur leur territoire (art. L1511-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT)). Il serait dès lors pertinent d'allier le développement économique régional au développement durable en utilisant les dispositions législatives existantes et, au-delà, en attribuant une nouvelle compétence aux régions : celle de propriétaire de leur infrastructure ferroviaire.

Dans la mesure où un conseil régional a « *compétence pour promouvoir le développement économique de la région et l'aménagement de son territoire* » (art. L.4221-1 du CGCT), la région peut exercer un rôle de coordination des actions économiques, dont les transports peuvent constituer des leviers, en particulier le transport ferroviaire de marchandises.

Au titre de plusieurs compétences liées au développement durable et à la protection de l'environnement, notamment celle relative à l'élaboration du suivi du plan régional pour la qualité de l'air (art. L.222-1 du code de l'environnement), la région peut également avoir une capacité d'intervention et vouloir orienter le transport de marchandises et de voyageurs vers des modes alternatifs au mode routier, plus respectueux de l'environnement.

Il convient donc, pour dynamiser le transport de voyageurs et de marchandises par le mode ferroviaire au service de l'économie et du développement durable aux différents échelons locaux, et pour redonner plus d'importance au transport de voyageurs par TER, de conférer aux collectivités territoriales de nouvelles compétences.

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

Il s'agirait de compétences données à la Région pour gérer des lignes, jusqu'alors dévolues au trafic fret ferroviaires ou bien des sections fermées du RFN, par le procédé de transfert de gestion lié à un changement d'affectation⁹. La région pourrait ainsi envisager le conventionnement (éventuellement adossé au versement d'une compensation), auprès d'un opérateur ferroviaire choisi après mise en concurrence, d'une offre de service d'intérêt général de fret ferroviaire¹⁰. L'opérateur pourrait être chargé de l'entretien et de l'exploitation des lignes régionales dédiées au fret nécessaires à la réalisation de ses services, selon les modalités d'ores et déjà applicables aux Opérateurs Fret de Proximité (OFP). Pour garantir la rentabilité de certaines lignes rouvertes par la région et en plus des circulations de fret ferroviaire, des circulations TER voyageurs pourraient également être organisées dans un but de désenclavement des territoires. Ces circulations entreraient dans le cadre de missions de service public de transport régional de personnes, comme mentionné à l'article L. 1213-1 du code des transports. Pour ce faire, il est nécessaire d'élargir la compétence de la région à propos des services ferroviaires régionaux de personnes : non seulement celui-ci peut être effectué sur le Réseau ferré national (RFN) au regard de l'article L. 2121-3 du code des transports, mais encore pourrait-il être élargi au potentiel réseau ferré transféré aux régions si celles-ci le jugent opportun et rentable dans leur schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). Ce serait ainsi un moyen de se libérer des taxes de péages de RFF afin de diminuer les coûts de mises en service.

L'organisation actuelle du transport régional en France, qui engendre une concurrence entre transports publics routier et ferroviaire, atteint des limites dans des temps où la rationalité économique est privilégiée.

Une réforme du code des transports définissant une seule autorité compétente en matière de transports autour de la région administrative donnerait un nouvel élan au mode ferroviaire pour le transport de voyageurs et de marchandises dans un schéma respectueux de l'environnement.

L'attribution aux régions de la propriété des infrastructures ferroviaires leur permettrait d'assurer une meilleure cohérence du réseau et de répondre au mieux aux besoins des populations.

À terme, c'est la conservation d'un réseau stratégique de transport, respectueux de l'environnement et vital pour l'économie et le développement des territoires, qui pourrait être préservée.

⁹ Tel que défini par l'article L.2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

¹⁰ Les services d'intérêt général (SIG) désignent en droit européen des « *services marchands et non marchands que les autorités publiques considèrent comme étant d'intérêt général et soumettent à des obligations spécifiques de service public* ». Ces services peuvent notamment être fondés sur des impératifs de développement durable.