

Réforme ferroviaire : Les députés veulent un projet lisible



Le texte ne s'attaque pas directement à la spirale de l'endettement du système ferroviaire, qui s'élève à 44 milliards d'euros et augmente mécaniquement de 1,5 milliard d'euros par an. Mais SNCF et RFF pensent économiser, grâce au rapprochement de leurs structures, 1,5 milliard d'euros par an, notamment par des gains de productivité, afin de stabiliser la dette.

Gilles Savary plaide pour une convention collective avec des conditions différentes pour le fret et les voyageurs: «Fret SNCF (fonctionne) sous perfusion. Si (les entreprises privées) fonctionnent aux mêmes conditions, il n'y a plus de fret»

La réforme semble s'accélérer car le parlement, par sa commission du développement durable, a examiné ces 27 et 28 mai des articles fondamentaux de ce projet qui feront référence dans cette nouvelle organisation. Ce débat fort utile devra être transcrit dans les avancées qu'il a proposé pour la discussion publique fixée au 17 et 19 juin 2014.

"Une soif de clarté" s'est manifestée par la production de plus de 450 amendements en particulier sur les volets intéressant directement les collectivités. "Dont les régions, qui ont grandement financé le matériel sans en avoir la propriété", ce qu'a rappelé bien à propos Joël Giraud. Ce député (Parti radical de gauche) des Hautes-Alpes qui se tient, depuis de nombreuses années, très informé de la chose ferroviaire, a insisté pour en savoir plus sur le poids que prendra la représentation des régions au sein du conseil de surveillance du futur gestionnaire d'infrastructure, où l'Etat restera majoritaire. Et ce sans grand retour car il semble, comme l'a relevé le député de Haute-Savoie Martial Saddier, que "plusieurs amendements sur le rôle des régions dans le dispositif soient renvoyés au débat en séance publique".

Accords et désaccords : Les débats en commission ont avant tout porté sur le rôle de l'Etat et sur les moyens qu'aura le Parlement pour suivre les engagements pris à la suite de cette réforme. Entre l'Etat et les trois futurs Epic - SNCF en Epic de tête, SNCF Mobilités et SNCF Réseau regroupant SNCF Infra, Réseau Ferré de France et la Direction de la circulation ferroviaire, des contrats d'objectifs révisables tous les trois ans seront passés pour fixer le cap. Gilles Savary, député de Gironde et rapporteur socialiste du projet de loi à l'Assemblée nationale, estime cela suffisant. Il a également rappelé que l'objet du texte est de "stabiliser le modèle économique du système ferroviaire, qui va actuellement droit dans le mur". En s'inspirant du modèle du rail allemand et en le rendant euro compatible, tout en préparant l'arrivée de la concurrence et "en donnant plus de cohérence fonctionnelle au groupe SNCF".

L'indépendance de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), a été discutée car à l'évidence cet organe est toujours marqué la tutelle ministérielle, ce qui a aussi suscité, à juste titre, débat. Un accord semble en vue pour "professionnaliser" un peu plus cette structure (recrutement de deux vice-présidents) sans qu'elle ne change trop de statut ce qui n'est pas fait pour asseoir son indépendance.

Gestion des gares : Un amendement fixant une comptabilité séparée entre les services du transporteur et la gestion de ces gares a reçu un avis favorable, mais plusieurs députés proposent d'aller plus loin sur le sujet, sur lequel le rapporteur prescrit au contraire de la prudence et du temps nécessaire à prendre. Comme le fixe un décret de 2003, les gares sont actuellement réparties en trois catégories (gares d'intérêt national, régional et local) suite à un classement revu en 2013 par Gares & Connexions. Dans les plus petites et rurales notamment, les financements proviennent en grande partie de collectivités. Ce point sur la répartition des rôles fait débat et sera revu en séance. Cette situation n'est pas de nature à rendre lisible une équité des accès aux futurs opérateurs.

Cession de biens : Le projet de loi sur la gestion domaniale (section 4, art. L. 2102-13) ne semble pas apporter une clarification indiscutable. Celui-ci fixe que "les biens immobiliers de la SNCF peuvent être cédés à l'Etat ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution". Collectivité municipale ou intercommunale portant l'utilité publique, emprise faisant l'objet d'un droit de préemption lui-même délégué : une pluralité de cas seront possibles. Joël Giraud estime que la SNCF ayant fait "rénover son patrimoine avec l'argent des régions ou communautés d'agglomération", il serait logique que si cession il y a et qu'une autorité organisatrice de transports (AOT) ayant déjà investi dans ce bien s'en saisisse, il soit défalqué du prix le montant de la subvention qu'elle a déjà versé. "Pas question que les collectivités paient deux fois", selon Martial Saddier. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Frédéric Cuvillier, se contente de promettre que ce problème de rachat suite à subvention doit, "avant d'ouvrir la boîte de Pandore sous prétexte de bien faire" et d'ensuite le regretter, être étudié de près par l'administration financière, ce qui permet de surseoir à décider...

Cri d'alarme sur les TET : Des députés reprochent au texte de trop peu tenir compte de l'enjeu croissant du sauvetage des trains d'équilibre du territoire (TET). Une convention de financement de la première tranche du renouvellement des extrains Corail a certes été signée en décembre dernier mais, à leurs yeux, ce portage par l'Etat n'est pas sans défauts. Valérie Lacroute, députée UMP de Seine-et-Marne, a ainsi alerté sur la situation de ces "trains au milieu du gué" et pourtant fondamentaux pour "tout un pan de l'aménagement du territoire". Un amendement proposant d'inclure dans le projet de loi la mise en place d'un nouveau schéma national de services de transport, afin d'avoir "plus de visibilité sur les projets", comme l'a défendu François Michel-Lambert, député EELV des Bouches-du-Rhône, devrait revenir en séance publique.