

# TER : Les régions au pied du mur ferroviaire

Les présidents de région se sont insurgés mercredi 3 juillet 2013 contre le "choc de complexité et de bureaucratie" que constitue selon eux le projet de loi Lebranchu. Alors que les Régions ont toujours souhaité voir leurs compétences territoriales s'étendre dans un souci d'unification, elles réagissent en invoquant le dispositif, adopté à l'Assemblée nationale. Elles arguent de la concentration des compétences entre collectivités territoriales lorsque plusieurs d'entre elles sont concernées par un dossier. Cela en rendrait la gestion plus complexe.

Au niveau de l'exploitation des transports de ces territoires, le regroupement de tous les services routiers et ferroviaires sous la responsabilité des Régions est pourtant de nature à éviter les doublons de services d'une part entre rail et route, mais aussi entre services départementaux et régionaux. De plus les capacités qui ont été démontrées par ces collectivités pour gérer leurs services routiers complexes et morcelés démontrent de la capacité des Régions à s'approprier l'intégralité des volets de la gestion ferroviaire beaucoup plus unifiée. Cette compétence est rassurante à l'aube de la libéralisation des services ferroviaires.

Une évolution pas à pas très pédagogique s'impose. Il s'agit maintenant sans présumer des futurs candidats à exploitation, de préparer le terrain. Cette période de transition est une aubaine pour la SNCF. SNCF déjà installée et qui de par son expérience historique pourra ainsi améliorer sa productivité et la qualité de ses services. Cet avantage important facilitera sa désignation comme candidat naturel lors des futurs appels d'offres. La période qui s'ouvre doit pousser les Régions de France à clarifier un à un les métiers regroupés dans l'activité TER. Les Régions seraient bien inspirées de se réapproprier les matériels qu'elles ont financés et séparer l'exploitation de l'entretien. Elles devraient également se réapproprier la billettique et les politiques tarifaires en se posant comme indépendante de la normalisation SNCF. Enfin elles devraient elles mêmes déterminer les services et le standard des futurs matériels. C'est ainsi que les Régions pourront exercer leur pleine responsabilité. Il est urgent de travailler également au futur statut des employés qui devront être rattachés à l'exploitant retenu. C'est donc sur toutes ces transitions que doivent dès aujourd'hui plancher les Régions de France.



En ce qui concerne le matériel roulant, les efforts financiers de renouvellement ont déjà été majoritairement réalisés. L'âge moyen des michelines régionales est devenu cohérent. Cependant, leurs indisponibilités sont relevées par de nombreuses associations d'usagers mécontents. Des alternatives au service de maintenance intégré de la SNCF se sont ainsi ouvertes une voie pour offrir ces prestations améliorant la fiabilité. Les constructeurs peuvent offrir ces prestations. Des spécialistes de la maintenance ferroviaire pourraient eux aussi candidater et gérer les « Technicentres régionaux » déjà financés par les Régions. Ces perspectives ne peuvent qu'inciter la SNCF à améliorer ses performances pour conserver ces activités en son sein.

Bien entendu, des prestations déjà sous traitées par la SNCF comme le nettoyage des rames et des points d'arrêts régionaux basculeront directement sous l'autorité des Régions et permettront une économie de cumul de marges dont bénéficie aujourd'hui la SNCF. Une activité plus surprenante devra également être rendue autonome, il s'agit des structures de ventes de titres de transports et de gestion de cette recette qui ne pourra plus s'accommoder des clauses actuelles qui les régissent entre Régions et SNCF. Ce volet offre des perspectives de personnalisations régionales intégrant les spécificités des territoires. Cela ouvre à des accords interrégionaux mais aussi une différenciation logique entre tarifs routiers et ferroviaires ainsi qu'entre tarifs urbains et interurbains.

Ces mutations inévitables et déjà en marche, bousculent le monde ferroviaire mais sont aussi une aubaine pour sauver ces activités qui aujourd'hui font incontestablement preuve d'inertie pour justifier des organisations du siècle dernier. Toutes ces remises en causes seront autant de clarifications pour les budgets qui seront sciemment affectés à des objectifs identifiables. Cette dynamique permet aux cheminots SNCF de confirmer leur excellence pendant qu'ils sont encore protégés pour remporter tous ces challenges. La qualité des services qui va incontestablement s'améliorer à l'approche de perspectives de mise en concurrence devrait à l'évidence réconcilier les usagers et la SNCF. Les cheminots SNCF ont donc les cartes de leur avenir en main.

Au niveau des Régions, la lisibilité des coûts va permettre une très forte optimisation des budgets et donc en améliorer l'efficacité. Cette clarification va valoir pour tous les modes. Des décisions logiques vont pouvoir être prises et chaque mode va trouver son créneau de pertinence avec ses tarifs associés à ses coûts réels. L'autocar va remettre sa souplesse de mise en œuvre en avant. Ce transport économique sera une incitation forte vers le transport public. Il proposera à nouveau un tarif accessible à tous en minimisant la part publique. Rendre à tout citoyen la capacité de se payer lui-même le transport réhabilitera un pan d'égalité.

