



# Ce projet de loi est une chance à saisir Inspirons-nous du modèle allemand

Jean-Marc Janailac

Président-directeur général de Transdev

**A**u moment où le Parlement s'apprête à examiner le projet de loi portant réforme du système ferroviaire français, il est important d'en souligner les enjeux économiques et européens et de proposer une nouvelle vision du marché ferroviaire qui puisse profiter à l'ensemble des acteurs du marché, aux régions mais aussi aux Français.

Avec une dette avoisinant les 40 milliards d'euros qui s'accroît chaque année de 2,2 milliards d'euros, le système ferroviaire français est dans une impasse économique et financière. Cette situation met en danger l'avenir du rail en France au moment où nos voisins européens bénéficient, eux, d'une nouvelle dynamique. Pour le moderniser, il faut y introduire des éléments extérieurs qui encourageront l'évolution de son organisation du travail, augmenteront l'offre de services aux voyageurs et entraîneront une diminution des coûts au profit des régions qui subventionnent les transports express régionaux (TER) dont les coûts d'exploitation ont augmenté de 90 % en dix ans, selon l'Association des régions de France !

S'il faut saluer la création de SNCF Réseau (aujourd'hui Réseau ferré de France), gestionnaire d'infrastructure unique, le regrouper avec l'exploitant SNCF Mobilités et les gares dans un même établissement public industriel et commercial (EPIC) ne constituait pas une réponse pertinente pour la préparation à la concurrence (Aéroports de Paris et Air France ne sont pas regroupés au sein d'une même entité).

Ce choix étant fait, le Parlement doit instaurer une stricte séparation financière et juridique entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités (cette dernière sera en compétition avec les autres opérateurs), et clarifier le rôle de l'Etat dans l'EPIC. L'Etat doit garantir l'indépendance de SNCF Réseau pour assurer un accès équitable aux sillons. Il faut également programmer la sortie des gares de voyageurs de SNCF Mobilités et les transférer au gestionnaire SNCF Réseau.

Si l'on devait garder cette structure intégrée, il sera alors indispensable d'avoir un « gendarme » du rail indépendant et fort. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires doit pouvoir émettre un avis conforme sur la tarification des sillons et des infrastructures de services, comme viennent de le voter les députés en commission.

Cette réforme ne saurait en effet faire l'impasse sur deux éléments qui conditionnent aussi sa réussite économique : le rôle des régions et la préparation de la France à l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence.

Jamais un service public n'a été autant plébiscité par ses usagers et pourtant l'augmentation non

contrôlée de ses coûts oblige les régions à revoir son mode de financement et son mode de contractualisation. La crise des finances publiques nous incite à s'inspirer de l'exemple allemand qui a lancé avec succès sa réforme il y a vingt ans, et à confier aux régions françaises les leviers de décision relevant d'une autorité organisatrice de transport : propriété du matériel roulant, liberté tarifaire, gouvernance des gares régionales, choix des opérateurs.

La régionalisation en Allemagne s'est accompagnée de l'ouverture de 50 % du marché ferroviaire et a entraîné la réouverture de certaines lignes, l'augmentation du nombre de passagers de 30 %, la création d'emplois de cheminot et la réduction des coûts pour les Länder (-3 % par train/km sur dix ans, contre +20 % en France). Ce bilan illustre combien le débat sur le dumping social dans le ferroviaire n'a pas de sens. En France, il faut une approche pragmatique pour bâtir ensemble un socle social qui garantisse aux cheminots la sécurité de l'emploi et une évolution de carrière plus variée.

Aujourd'hui, 90 % des agglomérations de France ont recours aux contrats de délégation de service public pour sélectionner l'opérateur de leur réseau de transport public. Cette compétition a stimulé les innovations dans nos transports, poussé les entreprises à être plus performantes et favorisé l'émergence de grands groupes français très présents à l'étranger.

Le gouvernement peut saisir l'opportunité de cette réforme pour préparer la France à cette ouverture en Europe et en faire un moteur de croissance durable et d'emplois qualifiés. Le code des transports doit être mis en conformité avec le règlement européen qui donne aux autorités organisatrices de transport – les régions – la liberté de choisir son mode d'attribution des contrats : opérateur interne, attribution directe ou appels d'offres. Ce règlement européen constitue également une avancée puisqu'il définit précisément les obligations de service public et protège les cheminots lors d'un changement d'opérateur.

Il ne s'agit donc pas d'accélérer l'ouverture, mais de la préparer avant 2019, date à laquelle elle nous sera imposée par le règlement européen. Le groupe Deutsche Bahn/Arriva a déjà des années d'expérience en Allemagne et en Grande-Bretagne. La France doit profiter de la période de transition jusqu'en 2019 pour expérimenter l'exploitation de certaines lignes par des opérateurs comme Transdev qui feront bénéficier la France de leur expertise ferroviaire européenne et mondiale.

La réforme est une chance pour l'avenir du rail en France et du rail français en Europe. Elle suppose le volontarisme de toutes les parties prenantes pour faire évoluer le système et commander du pragmatisme dans sa mise en œuvre. ■



La société française multinationale Transdev



est l'un des principaux opérateurs de transport public au monde.

**La régionalisation du rail outre-Rhin s'est accompagnée de l'ouverture de 50 % du marché ferroviaire et a entraîné la réouverture de certaines lignes, la création d'emplois, et une réduction des coûts pour les Länder**