

Chronique ferroviaire

Nouvelles Régions et Transport Express régional : où en est-on ?

En 2015, la nouvelle organisation territoriale de la République, référencée sous l'acronyme NOTRe, concrétise la réforme territoriale. Elle réduit le nombre de régions métropolitaines de vingt-deux à treize. Sept des treize Régions métropolitaines sont le fruit du regroupement de deux ou trois anciennes Régions, les autres conservent la même configuration.

Au-delà du choix du chef-lieu ou de la dénomination, un projet d'organisation régionale de l'administration des sept nouvelles Régions fusionnées doit conduire les grandes étapes de la mise en place de la loi NOTRe jusqu'en 2018.

Cette loi attribue de nouvelles compétences aux Régions, elle redéfinit clairement celles qui sont attribuées à chaque collectivité territoriale. L'organisation des transports régionaux de voyageurs est concernée.

Après les élections de décembre 2015 et la mise en place en 2016, première année de fonctionnement, les budgets au sein des sept nouvelles régions ont été regroupés : pour 2017 un budget commun a été voté.

Pour les sept Régions qui ont procédé à des regroupements, la gestion des réseaux TER – indépendante jusqu'en 2016 –, nécessite désormais de lancer des réflexions et des concertations pour un nouveau schéma régional d'intermodalité. Les principaux travaux à conduire ces prochaines années concerneront :

- l'élaboration d'une tarification valable sur le périmètre de la nouvelle Région,
- l'harmonisation de la communication (visuel, système d'information, livrée sur le matériel roulant),
- l'optimisation de la gestion du parc matériel roulant afin de diminuer les couts de maintenance.

En juin 2016, l'État et les Régions ont contractualisé le fait que, sur le volet transport et mobilité, les Régions, en tant qu'autorités organisatrices, auront désormais tous les leviers de pilotage pour conduire leurs politiques de mobilité :

- les tarifs TER seront pleinement décidés par les Régions, puisqu'elles financent les investissements et les déficits des TER,
- la possibilité de faire appel à un autre opérateur que SNCF, et donc l'ouverture à la concurrence pourra être expérimentée dans les Régions volontaires sur quelques lignes, en attendant 2023 où elle sera obligatoire sur les lignes nationales non conventionnées.

Compte tenu des débats actuels dans certaines Régions, il faut rappeler qu'en matière d'ouverture à la concurrence l'attribution directe (à SNCF Mobilité) pourra toujours être maintenue si le réseau ou le marché correspondent à certains critères et si le contrat se traduit par le maintien, voire l'amélioration de la

Les noms des nouvelles régions



qualité de service qui devra être évaluée par une autorité indépendante.

Pour tenir compte des nouveaux territoires, dès 2016 des négociations ont été engagées pour établir de nouvelles conventions d'exploitation et de financement des services régionaux de voyageurs. Le Grand Est qui regroupe l'Alsace, la Champagne et la Lorraine, est la première Région de France à signer, en décembre 2016, avec SNCF Mobilités, une nouvelle convention d'exploitation des réseaux TER depuis la fusion.

En réunissant les trois réseaux la nouvelle autorité organisatrice des transports Grand Est et l'opérateur SNCF Mobilités consolident leur engagement pour huit années supplémentaires. Après d'âpres négociations et grâce au cadencement du réseau, deux-cents trains supplémentaires circuleront chaque jour.

Parmi les grandes orientations, qui ont été adoptées figurent :

- la mise en place d'instances de concertations avec les usagers appelés « Comité régional des Services de Transport ». Quinze, au total, sur un territoire plus vaste que le Danemark ou les Pays-Bas, alors qu'auparavant la seule Alsace en comptait treize !
- le renforcement du maillage du terri-

toire et la consolidation des relations régionales avec la reprise de Trains d'Équilibre des Territoires (TET) anciennement Intercités.

Ces économies d'échelle toucheront-elles seulement l'exploitant ferroviaire et les instances de concertation ?

Dans le cadre de la loi NOTRe, les Régions se voient également attribuer une nouvelle compétence, relevant jusqu'alors des Conseils départementaux : l'organisation des transports scolaires et interurbains.

Par exemple, pour rester dans la région Grand Est, la continuité du service sera assurée en 2017 avec la reconduction de l'ensemble des circuits de transports et des modes d'organisation dans chaque département. Pour mettre en œuvre cette compétence avec la plus grande réactivité et proximité, près d'une centaine d'agents des dix départements seront également intégrés à l'administration régionale.

Qu'advient-il à terme des services routiers TER (services de lignes régulières, services de substitutions pour travaux et services de substitutions) qui sont gérés par la SNCF et ses filiales ?

Joël Forthoffer