



Cercle littéraire des écrivains cheminots

Dévorant n° 288, mars-avril 2018

Chronique ferroviaire

L'ouverture à la concurrence en marche !

La pollution de l'air, due surtout au trafic routier, cause quarante-huit-mille décès chaque année, c'est ce que révèle une étude de Santé publique France en juin 2016. C'est la troisième cause de mortalité en France. Une commission d'enquête du Sénat avait évalué en 2015 à cent-un-milliards d'euros par an le coût économique et social de cette pollution atmosphérique : hospitalisation, maladie, dégradation des bâtiments, pollution des milieux naturels...

Aussi, il n'est pas étonnant que le nouveau ministère de la Transition écologique et solidaire ait lancé, en septembre dernier, les Assises nationales de la mobilité. Ouvertes à tous avec une plateforme de consultation publique, elles ont consacré une grande part de leurs travaux aux transports alternatifs à la route pour réinventer la mobilité. Le volet ferroviaire n'a pas été oublié, puisque la ministre

**« Refondre le modèle
du transport ferroviaire
dans le cadre d'un marché
ouvert à la concurrence,
en préservant les missions
d'un service public
performant. »**

des Transports, Élisabeth Borne, a sollicité l'ancien président d'Air France, Jean-Cyril Spinetta, avec une lettre de mission pour fournir au gouvernement les éléments de préparation d'une stratégie pour : « Refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant. »

Pour accompagner le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) a été créée en 2009 alors que

l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France est effective depuis 2006. L'Araf doit garantir à toutes les entreprises ferroviaires un accès libre et équitable au réseau ferré et aux installations de service.

Créée sur un périmètre limité au seul secteur ferroviaire, en 2015, ses missions ont été étendues au tunnel sous la Manche, au transport interurbain par autocar appelé « cars Macron » et aux autoroutes sous concessions. Dénommée Arafer (pour Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), elle s'impose aujourd'hui comme un régulateur de transport multimodal aux compétences fortement renforcées par la réforme ferroviaire en 2014 puis par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ».

Concernant le secteur ferroviaire, l'Arafer est chargée de la régulation économique de l'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré et à ses installations de services (gares voyageurs, triages, centres d'entretien, stations d'approvisionnement de combustible, service de surveillance...) À ce titre, elle vient de valider le « Document de référence réseau 2018 (1) » (DRR2018) qui autorise SNCF Réseau à attribuer les sillons et fixe les principes de tarification.

Les avis et décisions relatifs au transport ferroviaire pris par cette institution sont juridiquement contraignants. Dans la profession, son surnom de « gendarme du rail » n'est donc pas usurpé. Par exemple, l'avis défavorable donné par l'Arafer en 2015 et validé par le Conseil d'État en octobre 2017 sur le projet de redevances de Gares & Connexions contraint la SNCF à proposer une nouvelle entreprise publique pour les gares.

Autre exemple, l'Arafer met en lumière, chiffres à l'appui, la baisse des parts de marché du transport par trains en 2015 et 2016. La désaffection des voyageurs est la plus visible sur les lignes internationales (-7,8 %) et Intercités (-6,5 %) qui desservent les villes moyennes. Elle pointe également, les facilités de circulations accordées aux cheminots et à leur famille qui représenteraient 5 % du trafic TGV.

Cette autorité publique indépendante qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles du transport ferroviaire disposait d'un budget de fonctionnement de onze-millions d'euros en 2017 pour les trois secteurs qu'elle contrôle. Elle occupe quelque soixante-dix cadres de haut niveau qui se répartissent, à parts égales, dans les trois unités sectorielles et unités transverses (Affaires générales, Finances, Juridique, Affaires européennes et Études).

Pour lui assurer son autonomie financière, ses ressources proviennent de prélèvements annuels sur les :

- redevances d'utilisation du réseau ferré national, versées par les entreprises ferroviaires à SNCF Réseau, et plafonnées à 8,3 milliards d'euros ;
- titres de transport vendus aux passagers des autocars pour les dessertes régulières interurbaines, plafonnés à 1,1 milliard d'euros ;
- chiffres d'affaires des concessionnaires d'autoroutes plafonnés à 2,6 milliards d'euros.

Ce financement a de quoi surprendre à plus d'un titre. D'abord par l'effectif en personnel du secteur ferroviaire de l'Arafer qui ne représente que le tiers des unités sectorielles. Puis par les activités des unités transverses qui sont davantage sollicitées par le secteur des transports par autocars pour recueillir les données, étudier et réguler le marché. Par ailleurs, concernant ses ressources, le modèle économique choisi laisse pantois : le ferroviaire a-t-il vocation à soutenir les activités routières ?

Joël Forthoffer

(1) <https://www.sncf-reseau.fr/fr/drr-horaire-de-service-2018>