

11 juillet 2014 | par Marc Fressoz

Loi ferroviaire : le Sénat crée un versement transport régional

Après deux jours d'examen, le Sénat a voté le projet de loi de réforme ferroviaire, jeudi 10 juillet 2014, par 188 voix contre 150. Parmi les nouvelles dispositions entérinées, la création d'un versement transport interstitiel affecté aux régions pour financer les TER. De plus, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) n'aura plus de commissaire du gouvernement.



Création d'un versement transport (VT) interstitiel affecté aux régions pour financer les TER. © DR

Adoption à grande vitesse de la [réforme ferroviaire](#) au Sénat. A souligner cette avancée notable par rapport au texte voté à l'Assemblée : la création d'un versement transport (VT) interstitiel affecté aux régions pour financer les TER – "dans la limite de 0,55%" de la masse salariale et "sans augmenter une charge supplémentaire"... sur les entreprises" qui paient déjà le VT. En effet, les sénateurs ont rejeté l'amendement du secrétaire d'Etat aux transports qui supprimait cette disposition adoptée en commission. Frédéric Cuvillier voulait introduire cette disposition dans la loi de finances et non dans la loi ferroviaire.

En revanche, concernant le rôle des régions dans le système ferroviaire, le bilan est mitigé en raison du rejet de l'amendement visant à porter à trois au lieu de deux le nombre de représentant au Conseil de surveillance de la SNCF. Cependant, les régions voient leur rôle de chef de file à l'aménagement des gares étendu à tous types de gares. Un nouveau pouvoir mais aussi une nouvelle charge...

Un Haut comité renforcé

Les sénateurs ont renforcé le rôle et le poids du futur Haut comité du système ferroviaire. Il sera composé de représentants des entreprises du transport. Surtout des parlementaires y feront leur entrée : "deux députés et deux sénateurs et des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national", précise un amendement.

En outre, l'organisme logé sous l'égide du président de SNCF Réseau, aura une faculté d'autosaisine, et il pourra créer des commissions.

Au risque d'en faire une machine bureaucratique, le rapporteur Michel Teston a obtenu que ce Haut Comité soit saisi par le gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente, dans une perspective pluriannuelle plusieurs axes.

Un goût de CSSPF

Ce futur haut comité au rôle élargi n'est pas sans rappeler l'ex-Comité supérieur du service public ferroviaire français (CSSPF). Cette espèce de parlement du ferroviaire que présidait le sénateur PS, Jean-Jacques Filleul, avait été institué par le gouvernement Jospin pour satisfaire les syndicats mécontents de la réforme de 1997. Il coiffait RFF et SNCF avant d'être supprimé étant donné son inutilité.

Autre fait notoire du débat sénatorial, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) est débarrassée du commissaire au gouvernement qui dans le texte initial, devait orienter les décisions de l'organisme. Un amendement de l'UDI supprime ce que le sénateur UMP, Louis Nègre, qualifiait de "commissaire politique".

Gestion de la trajectoire financière

Concernant la règle d'or – pas d'investissement non rentable – destinée à limiter la mauvaise dette liés aux investissements sur le réseau, l'assemblée des territoires a modifié la fixation de cette règle, ce qui peut présager un assouplissement.

Ce sera au Parlement et non au gouvernement par décret de définir, chaque année, le ratio dette/marge opérationnelle dont le dépassement empêchera toute participation de SNCF Réseau au financement de ces investissements.

Concernant la dette du rail, les réflexions vont débiter, le Sénat demandant qu'un rapport se penche sur l'idée d'une caisse d'amortissement de la dette. Cet amendement vise à intégrer dans le rapport qui sera remis par le

gouvernement, une réflexion sur la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire, du type CADES (Caisse d'amortissement de la dette sociale).

Un amendement des radicaux devrait rassurer l'ingénierie privée. Il autorise SNCF Réseau à confier à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, des études et l'exécution de travaux.

Une pensée pour le fret portuaire

Par ailleurs, Frédéric Cuvillier a fait adopter plusieurs amendements pour renforcer le fret ferroviaire lié aux ports. Ces derniers pourront devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires, situés à l'intérieur de leur circonscription ou dans leurs limites administratives, et participant à la desserte de la zone portuaire, à l'exception des installations terminales embranchées. Par ailleurs, des règles de priorité des trains de fret en provenance à destination des ports seront définies.

Reste à présent à la commission mixte paritaire à faire la synthèse après la mi-juillet entre le texte voté à l'Assemblée et celui voté au Sénat.

Marc Fresso