

L'organisation des services de voyageurs et la régionalisation

Les services ferroviaires de voyageurs sont organisés conformément aux dispositions de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (dénommée la LOTI) et du décret n°83-817 du 13 septembre 1983 (prévoir un lien avec légifrance) portant approbation du cahier des charges de la SNCF. Dans ce cadre, la SNCF exploite les liaisons ferroviaires existantes dans le cadre du monopole dont elle bénéficie. (Pour en savoir plus sur la SNCF <http://www.entreprise-sncf.com/index.html>).

S'agissant des « services grandes lignes » (Corails ou TGV), la SNCF définit la consistance des services qu'elle propose à sa clientèle alors qu'en matière de « services régionaux » la SNCF met en oeuvre le service défini par le Conseil régional, autorité organisatrice des services régionaux de voyageurs conformément aux dispositions de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), laquelle est venue poursuivre le mouvement de décentralisation engagé avec l'expérimentation lancée en 1997, en le généralisant à l'ensemble des régions, hors Ile de France et Corse.

Cette décentralisation de compétences aux régions constitue une réforme majeure dans le domaine des transports. Elle est venue s'ajouter aux responsabilités que détenaient déjà les Régions en matière d'organisation et de financement des services routiers réguliers non urbains régionaux, et leur donne donc les moyens de mener une politique des transports plus cohérente au plan régional. Elle permet également de rapprocher le pouvoir de décision des usagers, et de leur offrir ainsi un service au plus près de l'expression de leurs attentes et de leurs besoins.

Le transfert de compétences est intervenu, au 1er janvier 2002, conformément aux dispositions de la loi SRU et de son décret d'application relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional signé le 27 novembre 2001, dont la publication a été suivie de celle de plusieurs arrêtés, en date du 8 août 2002, fixant d'une part le montant de la compensation allouée aux Régions en contrepartie du transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional et définissant d'autre part la consistance des services transférés.

La décentralisation ferroviaire au 1er janvier 2002 s'est accompagnée du versement par l'Etat d'une compensation financière, intégrée dans la dotation générale de décentralisation versée aux Régions et fixée comme suit :

- 1 130,9 millions d'euros au titre de la contribution pour l'exploitation des services transférés permettant au compte de l'activité TER de la SNCF d'être équilibré l'année du transfert l'exploitation ;
- 179,7 millions d'euros correspondant aux pertes de recettes induites par les tarifs sociaux mis en place à la demande de l'Etat ;
- 208,7 millions d'euros pour aider au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés.

Dans le cadre des relations entre les Régions (hors Ile de France et Corse) et la SNCF, la loi prévoit que les partenaires passent une convention pour déterminer les conditions d'organisation et de financement des services régionaux relevant de la compétence régionale, alors que le décret d'application du 21 novembre précité précise que la durée minimale de ces conventions est de 5 années et liste les dispositions devant obligatoirement figurer dans la convention mais également d'autres dispositions qui peuvent y figurer sans pour autant être obligatoires.