



Lettre des élus Verts au Conseil régional d'Auvergne

Juillet 2009

L'ÉCOLOGIE
Les Verts

DOSSIER : la nouvelle convention T.E.R. Région - SNCF

La convention liant le Conseil régional - autorité organisatrice des transports collectifs régionaux depuis le 1^{er} janvier 2002 - et la SNCF, son exploitant exclusif au terme de la loi française actuelle, vient d'être approuvée par l'assemblée régionale à sa session du 23 juin.

Cette convention définit (pour une durée de 7 ans en Auvergne) les obligations des 2 parties, les missions confiées à la SNCF et surtout les conditions financières du contrat.

LE TER C'EST QUOI ?

Les services TER comprennent, bien évidemment, les services ferroviaires qui circulent sur les 1000 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs. Ils représentent - au 1^{er} janvier 2009 - 6,3 millions de km-train desservant 38 gares avec personnel et 62 haltes. Mais ils comportent aussi des services routiers (autocars TER) : 2 millions de km-car desservant 150 points d'arrêt, et les services de transport à la demande desservant essentiellement des localités pour lesquelles la desserte par train a été supprimée en totalité ou en partie.

Pour assurer les services ferroviaires, le TER dispose d'un **matériel roulant** qui peut être soit mis à disposition du TER Auvergne par la SNCF (matériel ancien et locomotives), soit acheté par le Conseil régional et dont la propriété a été transférée à la SNCF.

L'effort de la Région pour le renouvellement du matériel roulant a été considérable. Il a représenté 13 M€ en 2009. En fin d'année 2009, avec la livraison de la dernière commande en cours d'automoteurs AGC, la quasi totalité du parc aura été acheté neuf ou rénové.

Ces trains régionaux circulent sur les voies du réseau ferré national, propriété de RFF (Réseau Ferré de France). Cet établissement public perçoit **des péages** de tous les utilisateurs de

son réseau, c'est-à-dire de la SNCF pour ses trains grandes lignes, ses trains de fret et pour les TER, et des opérateurs privés de fret.

Les péages TER sont refacturés à la Région. Le montant de ces péages est en augmentation constante : pour le TER Auvergne, ils sont passés de 5,8M€ en 2002 à 14M€ en 2008.

COMBIEN ÇA VA COÛTER ?

Pour assurer le service dont elle définit la consistance, la Région verse à la SNCF une contribution financière qui comprend :

- une contribution d'exploitation,
 - et une compensation pour les tarifs sociaux,
- ceci après déduction des recettes d'exploitation. Il s'agit essentiellement du prix payé par l'usager ; ce prix représente en Auvergne environ 26% des coûts du service (25M€ sur 95M€) soit beaucoup moins que pour un service de transport urbain (le plus souvent autour de 50%).

Les **charges d'exploitation** sont composées :

- D'une partie forfaitaire correspondant à la conduite, à l'accompagnement des trains, au carburant, à l'entretien du matériel, aux services en gare, aux charges de capital des gares et installations ainsi que de leur entretien, à la gestion du TER y compris l'information, et ... les charges de la structure SNCF. En Auvergne, 73% du coût du TER est représenté par de la masse salariale. Ce forfait est indexé chaque année.
- De charges supportées pour leur montant réel. Ce sont des charges dont la SNCF n'a pas la maîtrise, comme les charges de capital du matériel roulant, dont la taxe professionnelle, d'autant plus élevée que le matériel est neuf ! Ce sont également les péages payés à RFF.

La convention signée prévoit une **rémunération de l'exploitant** basée sur un pourcentage du forfait de charges (entre 0,8 en 2009 et 3% en 2014). Il est prévu, d'autre part, un mécanisme d'intéressement sur les recettes. Un objectif de recettes est fixé par

Retrouvez l'actualité des élus Verts du
Conseil régional sur :
<http://blog.vertsconseilregionalauvergne.fr>

Groupe Vert du Conseil régional d'Auvergne :
Contact : Ludovic Pommaret, collaborateur du Groupe
Tél. 04.73.31.84.94 - GroupeVert@cr-auvergne.fr
Centre Delille - rue Urbain II 63000 Clermont-Ferrand



De gauche à droite : Nicole Rouaire, Agnès Mollon, Lionel Roucan, Pierre Pommaret (Président du Groupe)

la convention pour chaque année du contrat. En cas de dépassement de plus de 6% de l'objectif, la SNCF empoche 75% du bonus et la Région 25%. Même chose en cas de recettes inférieures de plus de 6%, la SNCF en supportant les ¾ et la Région ¼.

Enfin, il est prévu des bonus et des malus liés à la **qualité du service**, que ce soit l'accueil en gare ou à bord des trains, que sur la ponctualité, mais ils nous semblent bien peu contraignants, et la convention laisse à la SNCF la responsabilité des mesures de la qualité !

Pour finir, des **pénalités** sont retenues auprès de la SNCF pour les services prévus mais non réalisés, sauf cas de force majeure. Leur montant est à notre avis insuffisant (5,5€ par km-train supprimé alors que le km-train payé par la Région voisine les 14€ !).

Cette convention n'a pas pour objet de fixer les évolutions de dessertes. Celles-ci le seront au moyen d'avenants, après étude des devis présentés par la SNCF et arbitrages budgétaires. A titre de repère, lors de la convention 2002-2008, l'offre en km-trains a augmenté de 8% et la fréquentation de 14%, ce qui est assez peu par rapport à nombre de régions.

Plus cher pour pas mieux

Globalement, cette nouvelle convention va se traduire par une nette augmentation du coût de fonctionnement du TER pour la Région : sa contribution sera augmentée de 6M€ en 2009 à service identique, et elle croîtra ensuite du fait de l'indexation des charges : **85M€ en 2009, pour atteindre 98M€ en 2013** en euros constants.

Au début de la négociation avec la SNCF, celle-ci proposait une augmentation de 14M€ en raison de la dérive de ses coûts internes. Ou alors, pour rester dans la même enveloppe, **il aurait fallu réduire l'offre de trains de 20% !** Une telle éventualité, totalement inacceptable, a pu être heureusement évitée et le Conseil régional a affiché le maintien de l'offre actuelle comme préalable.

On peut donc estimer que cette convention est un moindre mal. La SNCF, qui a dû réduire ses prétentions financières, devra améliorer son efficacité pour arriver à offrir des km-train à un coût plus raisonnable. En Auvergne, le km-train revient à 14€ environ contre 8,50 en Allemagne, ce qui signifie que pour le même prix on pourrait offrir 40% de service en plus aux Auvergnats. L'enjeu est donc majeur !

Nous sommes encore très loin d'un service de transport ferroviaire régional optimum permettant d'offrir une alternative crédible et de faire reculer significativement l'utilisation de l'automobile : sauf sur la banlieue de Clermont et sur Clermont-Vichy, la part modale de TER est partout inférieure à 10% ... et encore là où il existe !

Il faut bien avoir à l'esprit que le coût du service TER actuel en

Auvergne excède aujourd'hui de 20M€ la dotation de l'Etat qui, lors du transfert de compétences au 1^{er} janvier 2002, équilibrait le coût du service ! La différence est donc bien payée par le contribuable auvergnat...

Des ressources nouvelles ?

Pour faire beaucoup mieux, il faudrait que des ressources nouvelles soient transférées aux Conseils régionaux pour développer le TER. Plusieurs pistes sont possibles :

- Par exemple l'élargissement du **versement transport** perçu auprès des entreprises (actuellement uniquement à l'intérieur des périmètres de transports urbains et au profit des agglomérations). Nous souhaitons un versement transport au profit de la Région et prélevé sur tout le territoire régional. Mais d'autres formules sont envisageables.

- Par exemple une majoration de quelques centimes de la **TIPP** perçue par l'Etat sur chaque litre de carburant pourrait être affectée à un fonds de développement du TER. Ce fonds pourrait être redistribué aux Régions avec une compensation plus importante pour les Régions les moins riches et les moins peuplées. Cette taxe serait bien comprise de la population car elle permettrait, en prélevant sur une consommation de transport non durable, d'offrir aux usagers une alternative à l'automobile : une sorte de cotisation d'assurance contre les prochains chocs pétroliers en somme !

- Enfin, on peut aussi envisager une **taxe-carbone** ou écotaxe prélevée sur le transport routier de marchandises. Son produit serait affecté au développement et à la modernisation du réseau ferré, tout en permettant à RFF d'abaisser le montant des péages dont le montant actuel dissuade la création de trains nouveaux et pénalise le fret ferroviaire.

ET DEMAIN ?

Les idées ne manquent pas ; seule manque la volonté politique. Mais tout cela peut changer très vite. L'exigence sociale en matière de transports collectifs est en train d'exploser et le pouvoir politique ne pourra éternellement se contenter de discours sur le développement durable. La société ... et les électeurs, attendent des actes et jugent les politiques sur les actions et pas sur les belles phrases...

Et puis il faudra aussi, au niveau des collectivités responsables de l'organisation des transports collectifs, davantage d'élus passionnés par le sujet, à l'écoute des besoins des usagers, et, si possible, usagers eux-mêmes ! Car on ne fait pas du bon transport en commun sans connaissances, sans écoute... et sans un minimum de passion pour ce défi primordial du développement soutenable et solidaire.

Pierre Pommarel

PSYCHO-TEST	L'été, les tests psychologiques envahissent les magazines. La <i>Lettre des élus Verts</i> n'a pas voulu être en reste et propose à ses lecteurs ce petit test pour les aider à se situer par rapport au développement durable.
	<u>Vous êtes élu(e) d'une agglomération "engorgée" par le trafic de camions. Que faites-vous ?</u>
	👉 réponse a - Vous vous dépêchez de faire un projet mêlant bretelles autoroutières, contournement à 2x2 voies (vous trouverez bien les quelques centaines de millions d'€ nécessaires)."
	👉 réponse b - Vous réalisez qu'il y a une voie ferrée qui contourne votre agglomération et vous vous dites qu'il est plus écologique de la combler plutôt que de dépenser du béton à faire des ponts
	👉 réponse c - Vous démissionnez immédiatement face à la montée en puissance du lobby des environnementalistes "pro-camions", parce que bon, ça va
	👉 réponse d - Vous signez un PPP (partenariat public privé) avec Véolia et France Telecom de manière à réaliser la première 4x4 voies à haut débit d'Europe (parce que bon, c'est pas parce qu'on est en Auvergne qu'on n'a pas le droit au haut débit)
👉 réponse e - Vous savez que vous allez passer pour un dangereux utopiste mais vous décidez de remettre en état la voie ferrée, d'interdire le transit aux poids lourds, de développer la mobilité douce et les transports alternatifs. Il se peut même qu'ensuite les gens voient que c'est là l'intérêt général, et votent pour vous à plus de 16%	