

décembre 2009

Contribuables du Lyonnais**Editorial**

Comme beaucoup de présidents de conseils régionaux français, Monsieur QUEYRANNE estime (source *Société Civile**) que « **le niveau de services offert par la SNCF ne correspond pas à ce que l'autorité organisatrice (la Région) serait en droit d'attendre eu égard à son engagement, y compris financier** ».

Les 200 millions d'euros que coûte chaque année cette mission aux contribuables régionaux (plus du double si on y ajoute la contribution de l'Etat) sont-ils bien utilisés ? et que peut-on faire pour les réduire ?

Les éléments de ce 43^{ème} bulletin vous aideront à répondre à la 1^{ère} question. Concernant la deuxième, et selon son **Schéma Régional du Service Transport, le conseil régional, n'envisage pas de faire des économies, mais seulement, et comme toujours, de trouver de nouvelles recettes fiscales** (augmenter le prix des cartes grises, nouveau versement transport, etc ...).

Il y a pourtant une solution, c'est la mise en concurrence de la SNCF.

En effet, comme la revue *Société Civile** l'a publié en octobre 2008, l'Italie mise à part, **la SNCF a la productivité la plus faible des pays développés en matière de voyageurs + tonnage transportés, et la plus faible croissance de productivité de 1991 à 2007.**

Les régions allemandes (Länder), qui utilisaient le monopole de la Deutsche Bahn (DB, pourtant plus efficace que sa consœur française) peuvent depuis 12 ans la mettre en concurrence pour exploiter les liaisons régionales. Certaines l'ont fait et, **au Schleswig-Holstein le constat est le suivant : le service offert par le nouvel arrivant est meilleur que celui de la DB et la région a pu baisser sa subvention d'exploitation de 20 à 30%... et miraculeusement, la DB a aligné ses tarifs !**

Qu'attend la Région pour le faire ?... la législation européenne l'y autorise !

Michel VERGNAUD

Les Transports Express Régionaux (T.E.R.) :
beaucoup d'argent investi pour des déficits croissants !

L'Etat ayant confié la gestion des T.E.R. au Conseil Régional Rhône-Alpes en 1997, donc depuis maintenant 12 ans, il nous a paru intéressant d'étudier ce que cette gestion avait apporté en terme de performances sur le réseau ainsi qu'en coût pour le contribuable.

Nous avons donc demandé au Conseil Régional de bien vouloir nous fournir les éléments d'appréciation du service rendu et son évolution de 1996 à 2008, à savoir :

- la dimension du réseau et le parc de véhicules,
- l'offre de service par habitant et par agent
- la fréquentation,
- les investissements réalisés,
- les produits et les charges d'exploitation de la SNCF pour cette activité,
- ces mêmes informations pour 3 des lignes de la Région : Lyon/Saint-Etienne, Lyon-St-Paul/Brignais-L'Arbresle-Lozanne, et Lyon/Chambéry.

Pour les lignes demandées, la Région n'a pu nous fournir aucune information et, pour nos autres demandes, que des informations globales assez succinctes...

Les éléments fournis et ceux que nous avons trouvés par ailleurs nous ont cependant permis de nous faire une idée sur les résultats de cette décentralisation :

- o **le parc de véhicules a été considérablement rénové et rajeuni**, augmentant le confort des voyageurs et accroissant l'offre.
- o **la rationalisation de l'utilisation des matériels ferroviaires et la mise en place du cadencement ont permis une diminution relative des coûts d'exploitation.**
- o **la simplification de la tarification et certaines réductions tarifaires**, décidés par la Région, ont permis d'attirer une clientèle nouvelle.
- o **le développement de l'intermodalité** (rapprochement des offres TER et des offres de transports en commun) va dans le bon sens.
- o **la location du matériel ferroviaire par crédit-bail** permet d'étaler dans le temps des dépenses d'investissement très élevées.

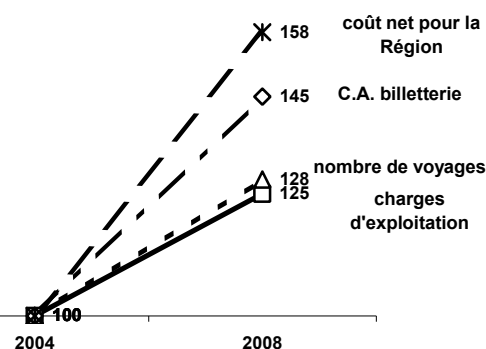
Mais, ...

o comme on peut le voir sur le graphique ci-contre, quand, de 2004 à 2008, le trafic (nombre de voyages) augmente de 28% et les recettes-billetterie de 45%, **le coût d'exploitation de la SNCF augmente de 25%, et la Région (donc le contribuable) voit sa contribution augmenter de 58% ... de 200% si les derniers achats de trains n'avaient pas été faits en crédit-bail !**

- o ces coûts n'incluent pas les 45 personnes du service TER à la Région,
- o des grèves larvées polluent toujours la qualité du service,
- o la Région Rhône-Alpes n'arrive pas à obtenir de la SNCF les éléments de gestion indispensables à un contrôle efficace de la gestion des TER ; elle compense donc l'énorme déficit au prorata de charges non maîtrisées.
- o les gains de productivité ne sont pas chiffrés et semblent très faibles.
- o **Aucun objectif de performance financière n'est fixé à la SNCF et rien n'est prévu pour que cela change.**

Le TER reste un moyen de transport marginal (de l'ordre de 2% du trafic régional). Le faible report modal constaté (automobile => TER) mérite-t-il les investissements colossaux effectués par la Région (plus d'un milliard d'euros) ?

Evolution des principaux paramètres



Comment cette étude a été réalisée

Une équipe de 5 personnes a été constituée pour déterminer les informations nécessaires et pour les obtenir :

- **comptes administratifs,**
- **site internet et publications du conseil régional,**
- **publications du Conseil Economique et Social Régional (CESR)**
- **documentation extérieure (journaux, études de l'IFRAP,...)**
- **informations statistiques générales et par ligne de TER.**

Ces dernières ont été demandées à la Région début juillet. Après de nombreuses relances, et en totale contradiction avec les termes du « Schéma Régional des Services de Transport » signé en mars 2008 avec la SNCF, la Région n'a fourni aucune information par ligne et a écrit « *ne pas disposer d'une vision par ligne ferroviaire, en dehors d'éléments sur la fréquentation et la qualité : l'établissement de comptes économiques par ligne fait partie des demandes de la Région auprès de la SNCF, demande contractualisée en 2007 dans le cadre de la convention d'exploitation mais non encore satisfaite par l'exploitant.* »

Les informations générales fournies étaient très succinctes.

Un entretien avec le directeur des T.E.R. à la Région a permis de lever certaines ambiguïtés relatives à l'exploitation des chiffres fournis. Nous l'en remercions.

Historique de la gestion des T.E.R.

La décision de principe de décentraliser la gestion des TER aux régions a été prise fin 1996 par l'Etat. La Région Rhône-Alpes a servi de test de 1997 jusqu'en 2001. Avant cette date elle participait déjà au financement du déficit annuel de la SNCF et à celui des infrastructures ferroviaires, dans le cadre d'un contrat Etat-Région.

Dès l'origine, l'objectif était de « **mettre en place une offre très performante et incitative des transports collectifs, afin de développer massivement leur fréquentation** ».

Cette orientation a été confirmée par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) qui a transféré la gestion des TER aux régions.

La région Rhône-Alpes a alors signé une convention avec la SNCF pour la période 2002-2006.

Ces différentes conventions avaient toujours pour buts :

- **d'améliorer le service aux voyageurs (fiabilité, ponctualité,...) apporté par la SNCF,**
- **d'obtenir des gains de productivité dans l'exploitation SNCF**
- **de fixer les objectifs d'investissement de la Région en matière de matériel et d'infrastructures ferroviaires.**

Le 30 mars 2007 a été signée une **nouvelle convention avec la SNCF** pour une durée de 8 ans. Les principaux axes de cette convention (2007-2014) sont les suivants :

- **La mise en place du cadencement** pour faciliter les déplacements, permettant l'augmentation de l'offre ferroviaire de 16% à fin 2009. Il favorise l'intermodalité avec tous les modes de transport (bus, car, voiture, vélo) et propose des TER plus nombreux et mieux adaptés aux besoins et attentes des voyageurs.
 - **Une meilleure information des voyageurs** : 160 gares devaient être dotées d'un nouveau système en 2009,
 - **La garantie de niveaux de service**, en cas de perturbation prévue, avec un système de dédommagement des voyageurs pénalisés
- Mais aucun objectif de fréquentation ou financier n'est signifié.**

Quelles missions pour l'Etat, la Région Rhône-Alpes, la SNCF et RFF ?

L'Etat fixe le cadre des relations entre les différents intervenants. Un Contrat de Projets Etat-Région (CPER) fixe les règles de développement du réseau afin de favoriser son attractivité et le report modal.

« La Région Rhône-Alpes, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des services TER Rhône-Alpes depuis 2002, est chargée de par la loi d'organiser et de financer les transports collectifs d'intérêt régional.

- Elle décide du contenu du service public de transport ferroviaire en Rhône-Alpes en termes de dessertes ferroviaire et routières (horaires, fréquences, politique d'arrêt) et en termes de tarification (sur réseau TER, combinée avec les autres réseaux départementaux et urbains, billettique unique avec la carte OÙRA!)
- Elle fixe le niveau de qualité de service offert aux voyageurs (accueil, information, objectifs en qualité et ponctualité)
- Elle décide et finance la politique de renouvellement du matériel.
- Elle initie la politique de modernisation des gares et fédère les partenaires locaux autour d'un projet visant à développer l'intermodalité pour un usage croissant des services TER.
- Elle contrôle la bonne exécution des services qu'elle définit et qu'elle finance.
- Elle verse à la SNCF la contribution financière pour la réalisation de ce service public, déduction faite des recettes dont l'objectif est fixé en commun avec la SNCF.

Quelles sont les missions de la SNCF ?

La SNCF exploite les services régionaux de transport de voyageurs relevant de la compétence de la Région Rhône-Alpes.

- Elle assure la gestion, la production, la commercialisation et la promotion des services TER Rhône-Alpes conventionnés avec la Région.
- Elle assure l'entretien et la maintenance des matériels acquis par la Région.
- Elle assure la sécurité ferroviaire des circulations et contribue à la sûreté des voyageurs et de ses agents.
- Elle réalise un suivi de l'activité et informe la Région de la qualité de réalisation des services TER.
- Elle est force de proposition et de conseil pour améliorer et moderniser les services TER.
- Elle garantit la maîtrise des charges.
- Elle respecte les objectifs de qualité fixés par la Région. »

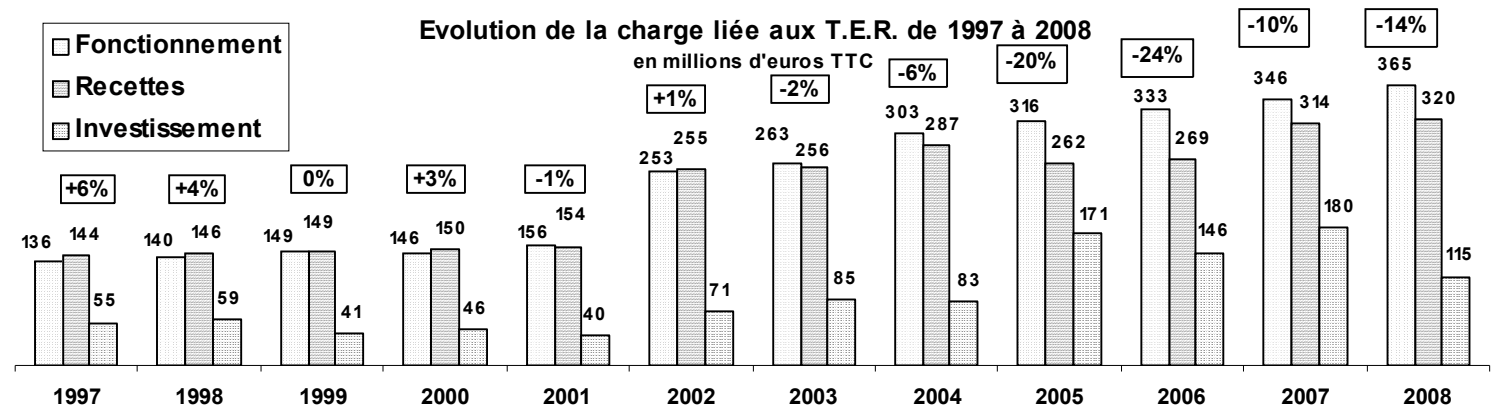
Le quatrième acteur des transports régionaux est **Réseau Ferré de France (RFF)**. Il gère les gares et les infrastructures. Le contrat établi avec RFF pour la période 2005-2010 vise à renforcer les dessertes et la qualité de l'offre ferroviaire. Parmi ces projets peuvent être citées la modernisation du réseau périurbain de l'Ouest lyonnais et l'amélioration de la ligne Lyon-Bourg-en-Bresse. Ayant en héritage toute la dette de la SNCF (150 milliards €), RFF n'est pas en mesure de financer la totalité des nouvelles infrastructures et la rénovation des gares. Certaines sont donc prises en charge par la Région.

Le compte des T.E.R. à la Région

Chaque année, depuis 1997, la Région Rhône-Alpes effectue pour les T.E.R. les dépenses suivantes :

- **en investissement**, la totalité des achats de matériel roulant et la rénovation du parc existant. Elle prend aussi en charge une grande partie du coût de la rénovation des gares et celui des infrastructures que RFF ne peut pas financer.
- **en fonctionnement**, elle comble le déficit d'exploitation de la SNCF pour la gestion des T.E.R.

En contrepartie, **elle reçoit de l'Etat une compensation** correspondant au service offert avant la décentralisation, les nouveaux services étant à la charge de la Région. Le graphique ci-dessous représente le bilan annuel de ces opérations :



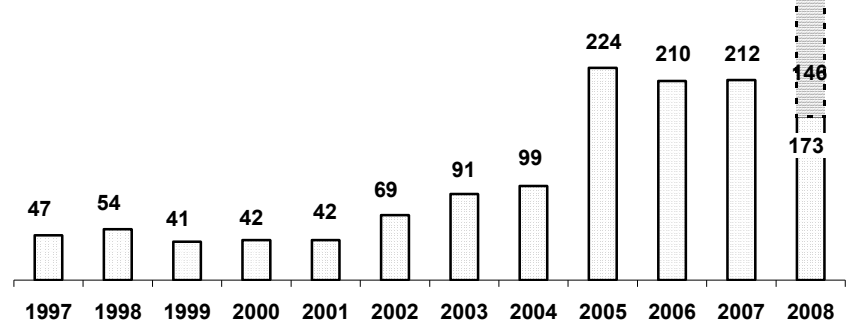
De 1997 à 2004, les recettes (essentiellement la subvention de l'Etat) couvraient à peu près la somme versée à la SNCF pour combler son déficit d'exploitation. En 2004, le déficit pour la Région n'était que de 6% : en 2005, il est passé brutalement à 20%, puis 24% en 2006, du fait de la baisse de recettes, et a été réduit depuis.

Les dépenses d'investissement (matériel roulant, gares, infrastructures) ont considérablement augmenté depuis 2002. En 2008, **152 M€ de matériel ferroviaire** ont été financés en crédit-bail, donc en location, et ne sont plus comptabilisés en investissement mais en fonctionnement.

Regardons maintenant **le coût global de cette activité pour la Région** : alors qu'il s'était maintenu aux environs de 50 M€ de 97 à 2001, il a progressivement doublé jusqu'en 2004, et quadruplé depuis 2005.

Depuis cette date, et de sa propre initiative, **la Région a décidé de consacrer environ 25% de son budget « dépenses » à l'amélioration du réseau TER**, tant au niveau de l'exploitation qu'au niveau des investissements (matériel ferroviaire, mais aussi maintenance et rénovation des gares et des infrastructures, 67 M€ en 2008, qui ne sont pourtant pas de sa compétence mais de celle de RFF. En 2008, **si le matériel loué en crédit-bail, avait été acheté, le coût global aurait été majoré de 146M€ (152 - 6 M€ de location)!**

Evolution du coût net des T.E.R. pour la Région de 1997 à 2008
en millions d'euros



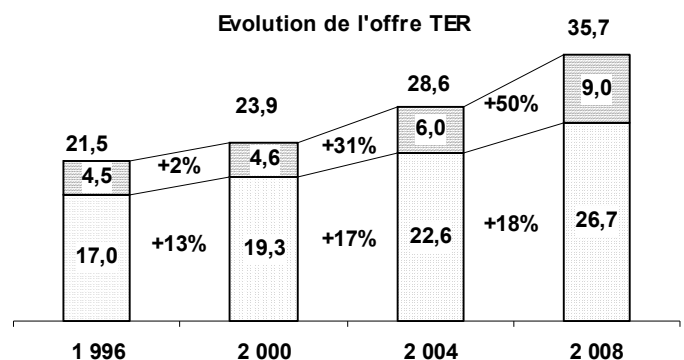
L'offre de T.E.R.

Elle s'exprime en additionnant les trajets effectués dans l'année par l'ensemble des véhicules. Elle était de 21,5 millions de kilomètres (distance parcourue) dont 17 par des trains et 4,5 par des cars en 1996. **Elle s'élève aujourd'hui à 35,7 Mkm, soit une augmentation de 66% sur 12 ans (25% depuis 2004).**

Cette croissance, depuis 2004, s'est faite en majeure partie par la mise en service de cars, beaucoup plus économiques que les trains, le service d'un car correspondant au coût du seul conducteur de train : sur les lignes et aux heures les moins fréquentées, un car de 50 places remplace avantageusement un train de 200 places.

Les cars remplacent également les trains en cas de travaux sur les lignes, comme actuellement dans le Haut-Bugey.

Compte tenu de la moindre capacité des cars, l'offre T.E.R. en nombre de places (50 places pour un car, > 300 places en moyenne pour un train) s'est accru de 59% depuis 1996 et de 20% depuis 2004. Le Schéma Régional de Service Transport (SRST) prévoit de limiter la croissance de l'offre TER entre 1,5 et 2% par an pour la période 2008-2014.



Le Courrier de CANOL pour les Contribuables du Lyonnais

est une publication de l'association CANOL, association loi de 1901, n°069 1044 566.

Adresse : B.P. 19 – 69131 ECULLY CEDEX - tél./fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@wanadoo.fr

Sa parution est de 5 numéros par an. Le prix au numéro est de 4 € et l'abonnement annuel de 20 €.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Michel VERGNAUD

Imprimerie : ECULLY GRAPHIC, 64 chemin des Mouilles – 69130 ECULLY

Dépôt légal : février 2008. ISSN : 1964-8472

Etude des performances des T.E.R.

La performance s'exprime sous forme de **croissance de la fréquentation et du nombre de voyageurs/jour**.

Exprimée en nombre de voyages-km, c'est-à-dire le total des kilomètres réalisés par l'ensemble des voyageurs des TER dans une année, **la fréquentation a presque doublé de 1996 à 2008, soit + 92% en 12 ans. Elle a augmenté de 28% de 2004 à 2008, soit une moyenne de 7% par an (+11,3% en 2008 suite à la mise en place du cadencement).**

La Région communique pour 2008 le chiffre de 130.000 voyageurs/jour sur le réseau TER.

Ce chiffre est évidemment erroné, car, s'il était vrai, cela signifierait que les trains voyageraient à vide plus de 2 jours par semaine. CANOL propose le chiffre de **108 000 voyageurs/jour**, correspondant à un jour de semaine, les voyageurs faisant un aller-retour dans 90% des cas et le trafic étant réduit de 80% les week-end et jours fériés.

Le compte T.E.R. à la SNCF

L'examen de ce compte nous a permis, en tenant compte du nombre de voyages effectués dans l'année, de calculer le coût moyen d'un billet et de calculer le prix moyen payé par l'utilisateur. C'est ce que représente le graphique ci-contre :

- o **Le prix moyen du billet a augmenté de 7%** (à peu près l'inflation) et est passé de 2,75 € à 3,11 €, soit un peu moins de 8 centimes le km parcouru.
- o **Le coût du parcours a légèrement diminué : 9,38 € contre 9,55 €, soit une baisse de 8%**, compte tenu d'une inflation de 6,3% sur 4 ans.
- o **La part du coût du trajet payée par l'utilisateur, qui était de 29% en 2004 est passée à 33% en 2008. Elle réduit donc le déficit d'exploitation par voyage.**

Mais, si nous regardons le compte global des TER et considérons donc l'ensemble des voyages effectués dans l'année (qui ont augmenté de 28%),

- o **le coût global de l'exploitation (hors investissements qui sont tous à la charge de la Région) est passé de 406 à 534 M€, soit une augmentation de 25%, inflation déduite !**

- o **Le déficit d'exploitation, entièrement compensé par la Région, a lui augmenté de 17%, inflation déduite.**

Evolution du coût du billet en €

9,55 €		9,38 €	
6,80	déficit d'exploitation	6,27	
2,75	prix payé	3,11	
2004		2008	

Evolution du compte TER à la SNCF

406 M€		534 M€	
289	contribution Région	357	
117	recettes billetterie	177	
2004		2008	

Pour quels objectifs ?

Il est impossible de déterminer si les objectifs fixés ont été atteints pour les raisons suivantes :

- **il n'existe pas de situation de départ fiable**, ni à l'origine de la décentralisation, ni lors de l'élaboration des conventions avec la SNCF ou des schémas directeurs, donc pas de mesure fiable possible.
- malgré les demandes répétées du Conseil Economique et Social Régional (CESR), et en infraction à la convention signée avec la SNCF en 2007, la Région nous a écrit que « **la SNCF ne fournit pas les indicateurs demandés** ».
- les seules mesures concernant l'atteinte d'objectifs fixés proviennent du CESR et pour la période 1997-2002 : celui-ci a constaté que l'objectif de 31Mkm/train n'était réalisé qu'à hauteur de 22 Mkm et que les recettes perçues par la SNCF progressaient au même rythme que la fréquentation, soit une absence de gain de productivité.

Le Schéma Régional de Service de Transport (SRST), signé en mars 2008 (plus de 150 pages), ne produit que 2 courbes représentant l'accroissement des dépenses et des recettes pour la Région jusqu'en 2020, en se gardant bien de chiffrer autre chose que la prévision pour 2008 !

- Il n'y apparaît aucun objectif en matière de fréquentation, de recettes de billetterie, ou de réduction du déficit d'exploitation.
- **les très rares engagements quantifiés sont des projections de dépenses** (achat de matériel ferroviaire en particulier)
- sur les 60 objectifs mentionnés dans ce rapport, aucun n'est quantifié !

La région demande tout de même à la SNCF de s'engager sur la qualité du service fourni. Ainsi, pour l'exercice 2008, la SNCF a reçu de la Région un bonus de 0,224 M€ au titre de la qualité et a versé une pénalité de 1,4M€ pour services non fournis (trains annulés).

L'union fait la force !

BULLETIN D'ADHESION 2010 à retourner à :

43

C.A.N.O.L. - B.P. 19 - 69131 ECULLY Cedex - Tél/fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@wanadoo.fr

NOM Prénom : N° téléphone :

Adresse : e-mail :

souhaite adhérer à C.A.N.O.L. et joins un chèque de : € (adhésion minimum : 20 € - membre bienfaiteur : 50 € ou plus) - le montant versé fera l'objet d'un reçu fiscal qui vous permettra d'en déduire 66% sur vos impôts 2009.

pense pouvoir consacrer un peu de mon temps pour aider C.A.N.O.L. dans son action et vous demande de me contacter pour examiner en quoi je peux être utile.