

Trains express régionaux : les régions cèdent à la folie des grandeurs et l'ouverture à la concurrence est sans cesse différée

Article inspiré du dossier réalisé par C. Arnault, P. François, S. Gorrieri, H. Plisson pour la fondation IFRAP.

Les TER sont aujourd'hui une des 5 branches d'activité de la SNCF (avec les grandes lignes, le fret, l'infrastructure et la gestion des gares). Les régions comptent cette compétence parmi leurs domaines d'intervention depuis 2002.

La situation actuelle :

Les régions signent une convention avec un prestataire unique, la SNCF, et définissent contractuellement les trajets, leur nombre, les tarifs, le niveau de qualité à offrir, etc...

Le Grenelle de l'environnement a fixé pour objectif de développer les transports collectifs d'ici 2020.

Incitées par des dotations de l'Etat compensant initialement la prise en charge de cette nouvelle compétence, les régions se sont lancées dans une **politique d'investissement à tous crins** pour des liaisons **toujours plus nombreuses dans de nouvelles rames flambant neuves**.

La gestion des T.E.R. représente aujourd'hui **environ 20% du budget des régions, ce qui en fait leur 3^{ème} poste de dépenses après les lycées et la formation professionnelle**, soit 3.7 milliards d'euros.

En Rhône-Alpes, c'est 514 M€ qui ont été dépensés en 2010, soit 22% d'un budget de 2 357 M€.

Depuis 2002, en France, le trafic a connu une augmentation de 41%, passant de 9 à 13 milliards de voyageurs/km en raison de l'augmentation de l'offre de transport de plus de 14%.

Malgré l'augmentation de l'offre et la coûteuse rénovation du matériel roulant, **le poids des TER, égal à 1.47% de l'ensemble des transports de personnes, reste particulièrement faible**. On peut donc s'interroger sur le bien-fondé de l'utilisation de **20% des budgets régionaux pour un résultat marginal**.

Le nombre de villes et de bourgs desservis étant faible, un voyageur doit utiliser en moyenne au moins 2 ou 3 modes de locomotion, avec pour chaque mode des contraintes et des aléas d'horaires. Le TER n'est compétitif ni en temps ni en confort par rapport aux transports routiers collectifs et surtout individuels.

Après 10 ans d'expérience, l'enthousiasme semble être retombé. Malgré les sommes engouffrées, les associations d'usagers ont multiplié les manifestations pour se **plaindre de l'insuffisance du service** et les régions sont critiquées par la Cour des Comptes pour le **contrôle incertain sur leurs dépenses** – plus de 3 milliards d'euros par an – et leur efficacité. Quant à la SNCF, elle fait la sourde oreille et préfère présenter un **bilan écologique prétendument flatteur** pour justifier cette politique d'investissements tous azimuts.

Le rapport du sénateur Haenel d'octobre 2008 indique que le nombre total moyen de voyageurs des TER pour 2007 est de 639 370 par jour. La quasi totalité des personnes utilisant les TER font un aller-retour dans la journée, le nombre moyen de voyageurs uniques est donc de $639\,370/2 = 319\,685$ soit une subvention moyenne par personne utilisant les TER de 15 865 €. La subvention payée par la région et par l'Etat atteint donc **chaque année plus de 15 000€ en moyenne par voyageur unique du TER** :

- le poids des TER est égal à seulement 1,47% de l'ensemble des transports de personnes en France.
- l'Etat, c'est à dire le contribuable, paye **3 milliards au nom de la décentralisation** ;
- **Les résultats en matière d'écologie sont très douteux**.
- cette politique représente plus de **3.7 milliards d'euros** par an aux mains du monopole de la SNCF.
- la SNCF reconnaît un **écart de coût de 30% par rapport à ses concurrents**,
...Pourtant les conseil régionaux ne veulent rien changer !

Le rapport de la Cour des Comptes cite des cas de trains transportant moins de 10 voyageurs et de lignes sur lesquelles ne roulent que 2 trains par jour, le reste du trafic étant assuré par des cars. Ainsi, compte tenu du prix facturé par la SNCF et des avantages tarifaires consentis pour tenter de remplir les trains, **la subvention est proche de 75% du prix de revient direct**.

Au lieu de se cantonner, en acheteur compétent, au contrôle du respect des objectifs fixés dans le contrat, **la gestion des régions se révèle peu efficace**. Elles ont constitué des équipes

chargées uniquement de surveiller les TER : 45 agents en Rhône-Alpes en 2008. C'est une méthode « perdant-perdant » pour le client final des TER, comme pour le contribuable.

Et en 2010, la SNCF a réclamé une rallonge aux régions pour financer la réforme des retraites des cheminots !

Et la question de la concurrence ?

Les services du fournisseur SNCF, en situation de monopole, coûtent cher : la SNCF avoue même, en matière de transport régional, des écarts de coûts de l'ordre de 30 % par rapport à ses homologues européens. Ramené à 3.7 milliards d'euros de prestations régionales, **cela représenterait tout de même plus d'un milliard d'économies pour le contribuable !**

Pour **défendre les parts de marché du chemin de fer par rapport à la route** un décret-loi du 19 avril 1934, toujours en vigueur, **soumet à autorisation préalable le transport par car** pour les liaisons interurbaines en France. L'Etat a donc de facto interdit ce mode de transport car **c'est la SNCF qui est chargée de donner un avis sur la nécessité d'ouvrir toute ligne**, avis systématiquement négatif et toujours suivi par les autorités organisatrices.

Si nous comparons **la situation de la France avec celle de l'Allemagne**, où depuis 1996, les Länder sont habilités à mettre **en concurrence la Deutsche Bahn, les prix de revient sont maintenant de 40% inférieurs aux prix français**. De façon générale, les transports régionaux ferroviaires s'organisent sur un modèle de concurrence dit « pour le marché », c.à.d. où l'équilibre économique ne peut se faire que via des subventions. Il donne un droit exclusif à un opérateur pour l'exploitation d'une ligne avec une obligation de service public.

Les subventions versées par les autorités organisatrices couvrent en moyenne les 2/3 du coût du transport régional. La productivité de la DB REGIO qui gère les transports régionaux a considérablement augmenté, ceci sans dumping social. Depuis 1994, ses salariés sont recrutés sous contrat privé. Les cheminots arrivés avant cette date, tous fonctionnaires, ont été transférés dans une structure publique. Celle-ci met ce personnel à disposition de la DB au tarif du secteur et prend à sa charge la différence de coût avec le statut de fonctionnaire.

Au premier semestre 2009, la division REGIO de la Deutsche Bahn a présenté une forte rentabilité, de loin le premier contributeur au résultat du groupe, totalisant 671 millions d'euros.

Conséquence, la comparaison des coûts des TER entre la France et l'Allemagne montre que le coût de production moyen d'un TER **en France est de 16.80 €/km contre environ 11 €/km en Allemagne !**

Par contre, pour **les transports interurbains par car, la concurrence est libre et aucune subvention n'est versée**. Les chiffres cités dans le rapport de la Cour des Comptes indiquent que le passage sur route pour l'ensemble des TER à fréquence inchangée **permettrait une réduction de 85% du coût public**. Le conseil régional Rhône-Alpes indique que le **coût au km est cinq fois plus faible pour un autocar que pour un train, 4 € par km contre 20 €**.

Un rapport rédigé fin 2010 par une commission coordonnée par le sénateur (UMP) Francis Grignon (mais qui reste à l'état de « document de travail ») plaide pour une ouverture progressive à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

Mais l'Unsa-Cheminots s'oppose aux transferts des agents vers d'autres entités. Il s'attache notamment au maintien du statut SNCF des cheminots et à celui de l'organisation du travail selon la réglementation actuellement en vigueur. Elle juge d'ailleurs que «le report de ce rapport démontre le caractère explosif de ce sujet».

“Je propose qu'on arrête d'en faire un sujet de colloque et qu'on passe à des plans d'actions concrets”, a lancé Cyrille du Peloux, directeur général de Véolia transport. L'entreprise française est opérateur de transport ferroviaire dans sept pays du monde mais pas encore en France !

“Depuis 1991, on connaît tous les problèmes et **on est fatigué d'attendre”**, a sursourcé Louis Nègre, sénateur (UMP) et président de la fédération des industries ferroviaires.

A la Région Rhône-Alpes, son président rouspète depuis plusieurs années après la SNCF, n'arrive pas à faire respecter les engagements pris, mais ne semble pas avoir le courage de faire appel à la concurrence.

Son directeur des TER est parti en avril. Il n'a été remplacé qu'en octobre. Ses services n'ont pas été en mesure d'actualiser les quelques chiffres très partiels transmis à CANOL il y a 2 ans. Sur le compte administratif 2010 paru en juin 2011, figure le compte administratif 2009 des TER. Il paraît erroné : il indique un déficit global de 19,4 M€, **mais les opérations sont fausses**, car si on additionne les totaux intermédiaires comme les années précédentes, c'est un **déficit de 74 millions d'euros qui apparaît...** mais, à la région, on n'est pas à 55 millions d'euros près ! Nous avons demandé des explications, mais ne les avons pas encore obtenues.

Nous souhaitons vérifier que les investissements réalisés ces 3 dernières années pour améliorer le service aux usagers par un meilleur cadencement des trains avaient porté leurs fruits. Nous n'avons donc pas été en mesure de le faire.

Si vous souhaitez vous faire une idée de la gestion des TER en Rhône-Alpes, vous pouvez tout de même consulter **le Courrier de CANOL n°43 de décembre 2009...** ou lire la presse locale titrant : « lignes ferroviaires de l'ouest lyonnais : une vraie catastrophe » ou « TER Tarare-Lyon : un passager suggère à tous les usagers de frauder » ou : »TER Lyon-Ambérieu : les usagers menacent de faire la grève de l'abonnement en décembre «.

Ce n'est pas la peine de visiter **le site de la Région à la rubrique TER, car on n'y trouve aujourd'hui que des voeux pieux qui datent d'au moins 4 ans :**

« **Cadencement 3 : encore plus de trains !...** la Région met en place une politique de report massif de la route vers des modes de transports moins polluants. A la demande de la Région, **la SNCF a mis en place une indemnisation des voyageurs pénalisés ou encore des services garantis en cas de perturbation.** L'effort financier de la Région passera à plus de 380 M€ en 2008, **600 M€ pour l'achat de matériel roulant entre 2005 et 2010 ainsi que 500 M€ pour moderniser les infrastructures ferroviaires.** »