

23€

C'est le coût de revient du kilomètre de TER, tarif des péages inclus. Il a augmenté de 16,8 % entre 2007 et 2014, beaucoup plus que l'inflation. Il varie sensiblement d'une région à l'autre : il va de 29 euros en Paca à 18 euros en Bretagne (valeur 2014).

Source : LAET.

77 %

C'est l'augmentation de la facture des régions pour le transport de voyageurs entre 2002 et 2016. Les régions ont apporté 2,9 milliards d'euros à SNCF Mobilités en 2016 (hors investissements). De 2002 à 2013, le trafic s'est accru de 55 %. Il décline depuis début 2013.

Source : LAET.

OÙ EN SONT LES CONVENTIONS AVEC LA SNCF ?

Etat des lieux des modalités de gestion des services régionaux de voyageurs

-  Convention SNCF e
-  Convention prévoit de lots détachable
-  Convention échue de prescription ho
-  Dispositif Saem-ré: par la région
-  Région favorable à de l'ouverture à la

SOURCE : RÉGIONS DE FRANCE. INFOGRAPHIE : É. CLÉMENT.



Transports ferroviaires

Gestion des TER: bras de fer entre les régions et la SNCF

Alors que la plupart des conventions avec SNCF Mobilités sont en cours de renégociation, plusieurs régions clament leur insatisfaction à l'égard du service rendu. En toile de fond se profile l'ouverture à la concurrence.

Rien ne va plus entre SNCF Mobilités et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca). La convention qui les lie pour l'exploitation des trains express régionaux (TER) est arrivée à échéance à la fin de l'année 2016. A la suite de discussions infructueuses, les élus de la région ont quitté la table des négociations (lire le témoignage p.10). Certes, depuis janvier, le service perdure mais dans le cadre d'une « prescription unilatérale de service public » (lire l'encadré p.09). Dans ce cas, c'est l'autorité organisatrice qui définit le service, les dessertes et la facture, et l'opérateur historique de transport doit s'exécuter. Ambiance glaciale, donc, dans la région méridionale.

A l'autre bout de l'Hexagone, plus exactement dans la région Grand Est, les négociations ont, à l'inverse, abouti dans les temps. Une nouvelle convention a été signée fin 2016 pour une durée de huit ans. Elle prévoit le principe de lots détachables à confier à d'autres opérateurs que SNCF Mobilités dès que la loi française le permettra. Philippe Richert (LR), son président, s'enorgueillit d'avoir obtenu une baisse de la facture - 420 millions d'euros par an contre 430 auparavant - et, en parallèle, 200 trains en plus !

TROIS RÉGIONS «FRONDEUSES» SUR ONZE

A la veille du congrès de Régions de France, le 28 septembre à Orléans, ces disparités posent question. Dans la région Grand Est, 95 % des TER arrivent à l'heure. En Paca, le taux est tombé à 75 % en 2016. « Il est remonté à 82 % début 2017 et est redescendu à 80 % ces derniers mois », déplore le président Renaud Muselier, président (LR). Sur onze régions devant renégocier leur convention avec SNCF Mobilités,



L'EXPERT

CHRISTIAN DESMARIS, chercheur au Laboratoire aménagement économie transports (LAET)

«Le système est actuellement sous tension»

«La qualité de service des TER ne cesse de se dégrader et les coûts dérivent. Or les régions souffrent de la baisse des dotations. Certaines ont réduit leur offre. Elles sont critiquées par les usagers. Le système est sous tension. Certes, SNCF Mobilités n'a pas la main sur le coût des péages, imposé par SNCF Réseau, fortement endetté, et qui n'a pas entretenu les infrastructures à temps. Mais SNCF

Mobilités a des coûts de structure très importants. Le statut des agents génère une masse salariale élevée et permet très peu de polyvalence. Ainsi, un conducteur ne fait pas de l'accueil de voyageurs dans l'attente de trains. L'ouverture à la concurrence va changer la donne, profondément et progressivement, malgré l'hostilité de principe des organisations syndicales.»

L'obligation de service public, comment ça marche ?

Après Paca début 2017, c'est Auvergne - Rhône-Alpes qui a mis en place une «prescription unilatérale de service public». Ces régions se sont basées sur l'article 5.5 du règlement européen CE n° 1370/2007. Lequel permet, dans certaines situations, une «obligation de service public»: «En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence [...]: attribution directe ou accord formel de prorogation d'un contrat de service public ou [...] de l'exécution de certaines obligations de service public.» L'autorité organisatrice définit le service et le montant de la facture à acquitter. Ces procédures ne peuvent excéder deux ans. L'Occitanie a, pour sa part, opté pour un «avenant unilatéral de service public», en attendant de s'accorder sur une convention.

trois – Auvergne - Rhône-Alpes, Paca, Occitanie – sont dans un cas particulier. En Auvergne - Rhône-Alpes, ce n'est pas le grand froid comme en Paca. Toutefois, la collectivité a elle aussi opté pour une prescription unilatérale de service public. «En tant que région qui a fusionné, nous n'avons pas eu le temps de rebâtir la convention en fin d'année dernière, explique-t-on au conseil régional. De plus, les élus sont mécontents face aux retards, aux annulations et aux indemnités dues par SNCF Mobilités. Nous espérons parvenir à un accord avec SNCF Mobilités.» A ce jour, le conseil régional d'Auvergne - Rhône-Alpes ne vise nullement à ouvrir les TER à la concurrence, rendue possible par le «quatrième paquet ferroviaire européen».

«Les négociations s'éternisent parce qu'elles sont compliquées. La dégradation de la qualité s'installe dans la durée.»

Jean-Luc Gibelin, vice-président chargé des transports à la région Occitanie

OCCITANIE : SIX MOIS DE NÉGOCIATIONS EN PLUS

N'ayant pas eu non plus le temps de négocier une nouvelle convention fin 2016, l'Occitanie s'est donné six mois supplémentaires. Mais fin juin, les conditions présentées par l'opérateur historique ne lui convenant pas, Carole Delga (PS), la présidente, a signé un avenant unilatéral de service public valable jusqu'à la fin de l'année. Six mois supplémentaires

pour trouver un terrain d'entente. «Les négociations sont compliquées et donc elles s'éternisent, justifie Jean-Luc Gibelin, vice-président chargé des transports. La dégradation de la qualité s'installe dans la durée. Notre réseau est composé de nombreuses lignes à voie unique sur de longs parcours; ainsi, chaque difficulté de circulation a un certain retentissement. Mais on ne peut imputer aux seules infrastructures les problèmes rencontrés: le matériel roulant n'est pas assez disponible et le temps humain des agents de SNCF Mobilités pose problème. Il arrive parfois que douze trains soient supprimés en une journée.» L'élu souligne cependant: «Nous ne sommes pas dans une confrontation avec la SNCF, nous sommes en désaccord. L'avenant n'est une démarche ni vexatoire ni punitive pour la SNCF.»

L'objectif pour les deux parties est bien de parvenir à accorder leurs violons d'ici à fin 2017. Et l'Occitanie n'est pas du tout favorable à l'ouverture à la concurrence: «Il suffit de voir les résultats obtenus dans le fret: c'est un échec!»

En septembre 2016, pour redresser la barre, SNCF Mobilités a lancé le plan «Cap TER 2020». Objectifs: contrer la baisse de 4,4 % de la fréquentation observée depuis 2012, mais aussi réduire la contribution financière des régions qui s'est envolée: +14 % entre 2012 et 2016... Le recul de la fréquentation s'explique par la baisse de la qualité de service. La concurrence du covoiturage et celle des cars longue distance ont aussi une part de responsabilité.

TÉMOIGNAGE

«Un service très dégradé et une absence totale de transparence»

«En 2016, le trafic des trains a été fragilisé pendant plus de 90 jours en raison des mouvements sociaux. A cela s'ajoutent des problèmes de maintenance des rames du fait d'un nombre insuffisant d'ateliers. SNCF Mobilités rétorque que cela tient aux infrastructures très vieillissantes: c'est en partie vrai. Mais plus de la moitié des retards et annulations sont dus à des défaillances de SNCF Mobilités. Qui nous a présenté fin 2016 une facture de 291 millions d'euros, plus élevée qu'en 2015, en dépit de tous les désagréments! Nous avons réclamé à cor et à cri des devis détaillés poste par poste et un bilan des dessertes justifiant une telle facture... et nous n'avons rien obtenu! D'où la mise en place de la prescription unilatérale de service public pour marquer le coup. Désormais, nous ne payons que les trains qui circulent vraiment. Un décompte mensuel est effectué. Et nous déciderons de la compensation à verser fin 2017.»



C. ALMODOVAR/LA GAZETTE

PHILIPPE TABAROT, vice-président chargé des transports à la région Paca

●○○○ Directeur général des TER, Frank Lacroix relève un léger mieux: la fréquentation des TER a augmenté, en Paca, de 7 % sur la première partie de l'année par rapport à 2016. Il faut dire que cette année-là a été marquée par d'importants mouvements de grève contre la loi «travail». Au niveau national, la hausse est moindre, représentant 5,5 %. Par ailleurs, nombre de retards sont liés à des infrastructures vieillissantes, dont la rénovation n'a pas été entreprise à temps, faute de financements de SNCF Réseau, l'estée d'une dette qui frise les 40 milliards d'euros. Le problème dépasse donc SNCF Mobilités. Tout n'est pas sombre dans le ciel des TER: certaines autorités organisatrices régionales sont satisfaites du service, comme Grand Est. Du côté de la Bretagne, «le trafic TER a été multiplié par deux en douze ans et le coût moyen par voyage a baissé de 49 %! Preuve que l'ambition publique peut mener loin», selon Gérard Lahellec, vice-président chargé des transports.

Plusieurs régions veulent attribuer dès que possible certaines lignes à des opérateurs alternatifs.

DES AUDITS LIGNE PAR LIGNE

Pour être épaulée dans ses négociations avec SNCF Mobilités, dès 2013, l'ancienne région Languedoc-Roussillon a fait appel à la société Trans-Missions. Ce chantier se poursuit avec l'Occitanie. Récemment, c'est la Nouvelle Aquitaine qui a sollicité ses services. «Nous

réalisons un audit précis ligne par ligne, étudions les plans de desserte et les horaires, les ateliers de maintenance, etc. A partir de ces éléments, nous établissons un devis, explique Béatrice Jarrige, consultante chez Trans-Missions. Souvent, les négociations avec SNCF Mobilités se limitent à définir le taux d'indexation des prix à appliquer par rapport à la convention précédente. Nous remettons tout à plat, repartons de zéro, pour prendre les devants et faire nos propositions de prix, qui sont étayées et justifiées.» Trans-Missions va aussi aider la Nouvelle Aquitaine à préparer l'ouverture des TER à la concurrence.

Les sénateurs Louis Nègre (LR, Alpes-Maritimes) et Hervé Maurey (Union centriste, Normandie) viennent de déposer une proposition de loi allant dans ce sens, en vue d'accélérer le calendrier. La législation européenne prévoit que l'ouverture à la concurrence des services de voyageurs se fera dès le 3 décembre 2019. Mais une tolérance donne une date limite en 2023. Pour le binôme de sénateurs, il faut pouvoir commencer dès fin 2019, afin de bien préparer ce changement. Ce qui suppose une loi adoptée courant 2018.

Plusieurs régions n'ont pas fait mystère de leur volonté d'attribuer certaines lignes à des opérateurs alternatifs dès que possible: Paca, mais aussi les Pays de la Loire, la Bourgogne-Franche-Comté, le Grand Est et probablement la Nouvelle Aquitaine. L'ouverture à la concurrence sera-t-elle, comme le pronostiquent plusieurs experts, le stimulus salutaire pour l'opérateur historique? **Nathalie Da Cruz**