



Région Centre

Conseil
Économique, Social
& Environnemental

Renouvellement de la convention TER

CONTRIBUTION
14 octobre 2013

Séance plénière du 14 octobre 2013

**CONTRIBUTION DU CESER SUR LE RENOUVELLEMENT DE LA
CONVENTION TER**

Le Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4131-2, L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis des 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} commissions ;

Vu l'avis du bureau ;

Monsieur Daniel BERNARD, rapporteur entendu ;

DÉLIBÈRE

Dans le cadre du projet de l'élaboration de la nouvelle convention TER Centre (desserte ferroviaire et autocars) qui devra prendre effet à compter de janvier 2014, le CESER Centre a souhaité élaborer cette contribution à la fois pour essayer de tirer un bilan de la convention 2007-2013 et être force de propositions pour la nouvelle convention.

Un bref rappel historique

Le conventionnement ferroviaire trouve véritablement naissance le 1^{er} janvier 1998, avec la signature de la convention d'expérimentation de l'offre TER par six Régions pilotes, dont la Région Centre.

A compter de cette échéance, tous les financements passent par la Région qui devient ainsi Autorité Organisatrice du Transport (AOT) TER. La contribution publique pour le TER versée en 1998 se décompose de la façon suivante :

- 25 000 000 € versés par la Région,
- 55 000 000 € versés par l'Etat *.

() La contribution de l'Etat sera établie sur la base des services transférés à la charge dudit Etat à la date du transfert. Cette dotation n'augmentera plus, elle sera seulement réajustée pour tenir compte de l'inflation. Cela implique que toute nouvelle desserte, tout allongement des kms/trains, sera à la charge exclusive de la Région.*

L'expérimentation se révélant concluante, la loi SRU du 13 décembre 2000 généralisera le conventionnement des services TER. Toutefois, la création de RFF en 1997 aura pour conséquence de complexifier les relations entre collectivités, SNCF (seul interlocuteur de la Région), puis par la suite RFF, qui intervient notamment au niveau de l'attribution des sillons et de l'entretien de l'infrastructure.

C'est dans ce contexte que la Région Centre et la SNCF signeront la première convention TER qui entrera en service le 1^{er} janvier 2002 pour une durée de 5 ans (1^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2006). La Région Centre devient donc la véritable Autorité Organisatrice du Transport TER (fer/route) et engage un vaste plan de rénovation du matériel et des gares (hors contrat de projet). La Région exige l'instauration d'un bonus/malus relatif à divers critères dont la qualité de l'offre (nettoyage des gares et des trains, signalétique, WC dans les rames, etc...) et la régularité.

A l'issue de cette première convention, la Région et la SNCF s'engagent dans le renouvellement du conventionnement TER à compter de 2007. Dans ce cadre, la Région souhaite élargir ses compétences en tant qu'AOT, notamment sur les services, les horaires, certains tarifs, etc.

Le matériel TER acquis préalablement et celui qui sera acquis au cours de cette nouvelle convention est propriété de la SNCF qui en assure l'entretien et la maintenance contre versement d'une contribution de la Région.

La Région et la SNCF signent la nouvelle convention en décembre 2006 pour une période de 7 ans (1^{er} janvier 2007 – 31 décembre 2013).

En contrepartie des services offerts, outre les recettes sur la vente des billets, l'opérateur ferroviaire SNCF a reçu une contribution de 101 951 950 € pour 2007, dotation qui a augmenté progressivement chaque année, pour atteindre 138 300 000 € pour 2013. La contribution de la Région au TER représente plus de 15 % du budget régional.

A ce jour, des discussions sont en cours entre les deux partenaires, Région Centre et SNCF, pour finaliser le contenu de la nouvelle convention.

Quels enseignements tirer de la convention qui arrive à échéance le 31 décembre 2013 ?

- Tout d'abord, il convient de souligner qu'en 2012, la liaison Nogent-le-Rotrou – Chartres – Paris représente 42,1 % de l'activité du TER, et Tours – Orléans, 18,7 % en nombre de voyages (et en recettes, respectivement 44,1 % et 19,6 %).
- Une offre globale en constante augmentation : 11 207 000 Km/trains en 2011, contre 10 909 000 Km/trains en 2007.
- Une augmentation significative des péages versés à RFF : 44,115 millions d'euros en 2012, contre 40,571 millions d'euros en 2007 (soit environ + 9 %).

- Une augmentation significative du nombre de voyageurs sur les principales dessertes : de 16,646 millions en 2007 à 18,739 millions en 2012, soit + 12,57 %.
- Une évolution importante des recettes directes du trafic : 103 millions d'euros en 2012 contre 84 millions d'euros en 2007, soit une augmentation de + 23 %.
- Tous les types d'abonnements sont en augmentation (abonnements de travail : + 24,12% ; abonnements élèves-étudiants : + 17,50 % ; abonnements forfaitaires : + 57,97 %).
- Un prix de revient bien maîtrisé, qui place le TER Centre dans les premières régions avec une subvention par Voy/km de 0,11 €, un prix de revient du train/km de 19,21 €, et une subvention par train/km de 9,66 €.
- Soulignons que le budget TER en € par habitant est de 52,33 € pour 2012 (par comparaison, le budget TER en Champagne-Ardenne est de 75,08 €). Le taux de couverture (part des charges globales financées par les recettes directes) est de 36 % en 2011 (source *la Vie du Rail*, bilan annuel des TER, mai 2013), plaçant ainsi la Région Centre en tête des régions pour ce taux de couverture. Un chiffre qu'il conviendrait d'analyser plus finement. En effet, s'il est plutôt positif que les usagers paient un prix modéré, cela ne doit pas se faire au détriment des arrêts ou correspondances.

Dans ce contexte de progression, quelques éléments viennent contrebalancer les effets positifs ressentis par les usagers du transport TER.

D'une part, la régularité des horaires (entre 87,2 et 91,3 % contre 92,7 % prévue dans la convention pour l'année 2012), les trains supprimés qui n'entrent pas dans le compte de la régularité et le non-respect de la composition des trains convenue entre la Région et la SNCF. Il convient de souligner que la mise en place chaotique du cadencement a eu des effets négatifs pour les usagers, les réclamations des usagers se sont multipliées au travers notamment des CLAD (comité local d'animation et de développement des lignes TER). Si aujourd'hui la situation semble être plus satisfaisante, pour autant, cela a des incidences sur les temps de parcours qui ont été volontairement allongés afin de réduire les retards et sur le nombre de points d'arrêts desservis sur certaines lignes (service 2011/service 2012), à savoir :

- Bourges – Nevers,
- Bourges – Saint-Amand-Montrond,
- Tours – Saumur,
- Saint-Sébastien – Vierzon – Orléans,
- Paris – Chartres,
- Tours – Orléans,
- Tours – Vierzon.

D'autre part, de nombreux points de vente de billetterie régionale ont vu leurs amplitudes d'ouverture considérablement réduits, certains guichets ne sont pas ou plus ouverts lors des premiers départs ou des arrivées de trains, d'autres ont été purement et simplement supprimés. Ainsi sur un service moyen hebdomadaire estimé à 3 581 heures d'ouverture en 2012, 695 heures ont été supprimées depuis 2007, soit plus de 16 % d'heures de présence commerciale en moins.

Par ailleurs, les utilisateurs se sentent parfois mal traités par un manque d'information, ou alors par une information partielle (les retards ou suppressions de trains ne sont pas toujours expliqués clairement par exemple).

Ces 3 points peuvent amener à une exaspération des usagers et ont une incidence certaine sur l'augmentation de la fraude qui pourrait être estimée entre 15 à 20 % (source *la Vie du rail*). C'est autant de recettes en moins, donc d'impôts en plus.

Enfin, même si une amélioration a pu être ressentie depuis la mise en place du cadencement en décembre 2011 sur certaines lignes, il existe des marges de progrès à effectuer sur certains axes comme Orléans-Vierzon-Bourges, où le train ne s'avère pas tout le temps performant en termes de temps de trajet.

La nouvelle convention

Elle s'inscrira tout d'abord dans un contexte particulier en raison du projet de réforme du système ferroviaire français et aura de facto un impact sur les relations entre l'exploitant et le gestionnaire d'infrastructure.

Elle s'inscrira également dans le vaste programme de travaux de réhabilitation du réseau existant. En effet, après le constat alarmant de l'état du réseau classique, l'Etat et RFF ont décidé d'engager un vaste programme de rénovation des voies et des installations qui a pour conséquence quelques désagréments pour les voyageurs. En outre, les travaux de construction de la LGV SEA perturbent et perturberont encore la circulation des trains sur l'axe Bordeaux – Paris, notamment dans sa partie Tours – Poitiers pour ce qui concerne notre région. Une fois terminés et les nouvelles installations livrées, la partie de la ligne classique située entre Tours et Poitiers devrait permettre d'inscrire de nouveaux sillons horaires pour les TER et assurer une meilleure ponctualité. A cette échéance, un premier bilan d'étape devra être tiré pour adapter les dessertes TER aux nouvelles possibilités offertes par le réseau modernisé.

Nos préconisations

Ces préconisations s'inscrivent à la suite de l'avis rendu par le CESER du 22 octobre 2012, sur la mise en place du service TER en décembre 2011. Tout d'abord, la Région doit renforcer et réaffirmer son rôle d'Autorité Organisatrice du TER, elle ne devra plus subir les décisions parfois arbitraires et rarement concertées, décidées tant par le transporteur, la SNCF, que par le gestionnaire de l'infrastructure, RFF. Ces deux entités doivent être force de propositions et la décision finale doit être le fruit d'une concertation sincère et fondée. En sa qualité d'AOT, c'est la Région qui paie, c'est donc elle qui décide. Cette concertation doit être menée en parallèle avec les usagers, afin de parvenir à un service en adéquation avec les besoins.

La nouvelle convention s'inscrira dans les orientations du SRADDT pour les circulations douces.

L'AOT doit exiger de l'opérateur une meilleure information et ponctualité des TER. C'est l'un des critères essentiels de la satisfaction des usagers envers le transporteur et envers la Région.

L'AOT, avec les communautés d'agglomérations, doit réfléchir aux acheminements entre les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps et entre celles d'Orléans et Les Aubrais. A noter que la suppression des navettes entre Orléans et Les Aubrais au profit du tramway ne facilite pas le déplacement de certaines catégories de voyageurs (personnes à mobilité réduite, personnes âgées ou voyageurs chargés en bagages). Un système de navette entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps sur une voie ferrée dédiée pourrait être étudié.

Afin de répondre aux différentes attentes, l'opérateur doit :

- adapter au mieux les arrêts et les horaires des trains et autocars aux besoins des populations et des usagers dans la concertation exprimée au travers des CLAD (agir notamment sur l'intermodalité : correspondances des horaires entre TER, TGV, Intercités, transports départementaux) ;

- étudier la possibilité de conventions avec les Régions limitrophes où cela n'est pas encore le cas, afin de développer les TER inter-régions sans rupture de charge ;
- mettre en œuvre des moyens matériels et humains en nombre suffisant pour assurer le service en gare (service d'information notamment), la qualité du service à bord des trains (propreté, disponibilité des toilettes, notamment), mais aussi dans l'entretien et la maintenance des installations et du matériel ;
- assurer une véritable information des voyageurs, et ne pas se contenter d'une communication stéréotypée. L'utilisateur est par exemple en droit de connaître les causes réelles d'un retard (ainsi, un retard ou suppression pour « raison de service » ne constitue pas une véritable explication) ;
- mettre en place un système plus pénalisant à l'égard du transporteur pour les trains en retard ou supprimés (qui devront entrer dans le compte régularité) et ne plus se contenter de statistiques moyennes au mois. Etudier la possibilité d'une indemnisation des voyageurs lors d'un retard important ou de retards répétés pour les abonnés. La comptabilité des trains en retard et/ou supprimés devrait faire la distinction entre les motifs liés à la responsabilité de la SNCF et ceux dus à des événements extérieurs à la SNCF (conditions climatiques exceptionnelles ou incident de voyageur par exemple) ;
- augmenter les contributions bonus/malus, l'AOT ayant en charge sa réaffectation. Le CESER demande ainsi que le montant des pénalités soit versé intégralement à la Région (et non plus sur un compte « qualité » géré par la SNCF), qui décidera de sa réattribution ;
- adapter et vérifier que la composition des trains corresponde aux besoins en nombre de places assises offertes ;
- développer les espaces vélos à la demande, mettre en place un mode d'abonnement couplé TER + vélos à la demande, et offrir dans les gares des abris sécurisés et pourquoi pas des vélos-stations ;
- adapter le stationnement autour des gares pour en faciliter l'accès.

Par ailleurs, l'opérateur doit :

- poursuivre le plan de mise en accessibilité des gares ;
- faciliter la vente des titres de transports avec un effort particulier pour les titres multi-opérateurs (avec notamment un titre unique de transport pour le train, autocar, bus ou tram en agglomération) ;
- offrir une gamme de tarifs simplifiée ;
- mettre en vente des billets « ouverts » valables uniquement sur la journée de façon à limiter les non-compostages ;
- améliorer la lisibilité des fiches horaires en évitant les variantes du week-end avec des horaires décalés parfois de quelques minutes ;
- renforcer la politique de contrôle systématique à bord des trains en limitant les opérations « coup de poing » et en vérifiant l'efficacité. Dans ces conditions aucun train ne doit circuler sans agent d'accompagnement. La ligne Nogent-le-Rotrou – Chartres – Paris doit faire l'objet de mesures adaptées ;
- améliorer la transparence des coûts et des résultats par ligne.

Contribution adoptée à l'unanimité



Xavier BEULIN

PERSONALITÉS AUDITIONNÉES :

Jean-Michel BODIN
Vice-président délégué aux Grandes infrastructures,
Transports et TIC du Conseil régional du Centre

Bruno MORIN
Directeur des Infrastructures et Transports
du Conseil régional du Centre

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Rapporteur de la contribution : Daniel BERNARD

Composition du groupe de travail :

Nicolas CHILOFF

Jean-François DAVOUST

Achille DEFFONTAINES

Jean-François HOGU

Jean-Pierre JACQUET

Chargé de mission : Florian RIVOAL

Assistante : Loïse COMPAIN

**Conseil
Économique, Social
& Environnemental
Régional**

9, rue Saint Pierre Lentin
CS 94117
45041 Orléans Cedex 1
Tél. : 02 38 70 30 39
Télécopie : 02 38 70 31 20
email : ceser@regioncentre.fr

Il est possible de se procurer les avis et rapports du CESER
par courrier ou sur le site internet

ceser.regioncentre.fr