



Chambre régionale des comptes
de Rhône-Alpes

Le Président

Lyon, le 02 octobre 2009

N° _____

Recommandée avec A.R.

REF : Ma lettre n° 2048 du 20 août 2009.

P.J. : 1

Monsieur le Président,

La chambre régionale des comptes Rhône-Alpes a procédé, conformément à son programme de travail de 2008 et en liaison avec la septième chambre de la Cour des comptes et quatre autres chambres régionales (Alsace, Bourgogne, Midi-Pyrénées et Picardie), à une étude conjointe portant sur l'organisation et la gestion des transports ferroviaires régionaux de voyageurs pour la période allant de 2002 à ce jour.

Par lettre citée en référence, je vous ai communiqué le rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes concernant cette étude. Celui-ci a également été communiqué, pour ce qui le concerne, à votre prédécesseur.

A l'issue du délai d'un mois fixé par l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, je vous notifie à nouveau ce rapport, accompagné de votre réponse écrite et de la réponse écrite qu'a fait parvenir à la chambre, dans ce délai, votre prédécesseur.

En application du même article, vous avez l'obligation de communiquer le rapport d'observations de la chambre, auquel doivent être jointes les réponses écrites, à votre assemblée délibérante, dès sa plus proche réunion. Il doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de celle-ci, être joint à la convocation adressée à chacun de ses membres et donner lieu à un débat.

Ce rapport devenant communicable dès cette réunion à toute personne qui en ferait la demande, conformément à l'article R. 241-18 du code des juridictions financières, je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer à quelle date ladite réunion aura eu lieu.

En application de l'article R. 241-23 du code des juridictions financières, une copie du rapport d'observations est, en outre, communiquée au préfet et au trésorier-payeur général de la région Rhône-Alpes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Michel-Pierre PRAT

Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE
Député
Président du conseil régional de Rhône-Alpes
72 route de Paris
69260 CHARBONNIERES-LES-BAINS

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES
SUR L'ORGANISATION ET LA GESTION DU
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE TRANSPORTS FERROVIAIRES
DE VOYAGEURS EN REGION RHÔNE-ALPES
Exercices 2002 et suivants

SOMMAIRE

LA DECENTRALISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS.....	6
1- LE CADRE JURIDIQUE EN VIGUEUR	6
1.1- Le cadre juridique national.....	6
1.2- Le cadre juridique communautaire.....	8
2- LA PERIODE 1996 - 2001	8
3- LA PERIODE 2002 – 2006	12
3.1- La délégation de la gestion du service public de transport régional de voyageurs.....	13
3.1.1- L'objet de la convention de gestion du service, sa consistance et son périmètre	13
3.1.2- L'offre kilométrique ferroviaire	14
3.1.3- Les infrastructures	15
3.1.3.1- <i>Le réseau ferroviaire.....</i>	<i>15</i>
3.1.3.2- <i>Le matériel roulant.....</i>	<i>18</i>
3.1.3.3- <i>Les gares.....</i>	<i>19</i>
3.1.4- Les personnels affectés à l'exploitation du service	20
3.1.5- Les aspects financiers	20
3.1.5.1- <i>Les masses financières en jeu</i>	<i>20</i>
3.1.5.2- <i>Le poids de la compétence ferroviaire dans le budget régional.....</i>	<i>21</i>
3.1.5.3- <i>La question de la fiabilité des données.....</i>	<i>22</i>
3.1.5.4- <i>Le coût des différentes lignes.....</i>	<i>23</i>
3.1.5.5- <i>La compensation financière de l'Etat pour le déficit d'exploitation et les tarifs sociaux</i>	<i>23</i>
3.1.5.6- <i>Les modalités de calcul de la dotation complémentaire pour renouvellement des matériels roulants.</i>	<i>24</i>
3.1.5.7- <i>La répartition des risques</i>	<i>25</i>
3.1.5.8- <i>Le taux de couverture des lignes par les recettes voyageurs.....</i>	<i>26</i>
3.1.5.9- <i>Les recettes enregistrées au guichet.....</i>	<i>26</i>
3.1.5.10- <i>Commentaires sur ces informations</i>	<i>27</i>
3.2- Le service rendu aux usagers	29
3.2.1- La fréquentation	29
3.2.2- La politique tarifaire.....	29
3.2.3- Les relations avec l'utilisateur.....	30
3.2.4- L'évaluation de la qualité du service rendu	31
4- LA PERIODE ACTUELLE	33
4.1- Le contrat de projet Etat – Région 2007 - 2013	33
4.2- La convention conclue avec la SNCF pour la période 2007 - 2014	33
4.2.1- Le contenu de la convention	33
4.2.1.1- <i>Charges et produits</i>	<i>33</i>
4.2.1.2- <i>Modalité d'application de la dégressivité tarifaire sur les parcours en correspondance avec des TER.....</i>	<i>34</i>
4.2.1.3- <i>Engagement et intéressement de l'entreprise sur la qualité</i>	<i>35</i>
4.2.1.4- <i>Non réalisation de l'offre.....</i>	<i>35</i>
4.2.1.5- <i>Prévisibilité de service.....</i>	<i>35</i>

4.2.1.6-	Investissements.....	36
4.2.1.7-	Indexation - Productivité.....	36
4.2.1.8-	Contractualisation du cadencement.....	36
4.2.2-	L'offre type et la définition des services en gare.....	37
4.2.3-	Le cadencement.....	38
4.3-	Perspectives.....	38
4.3.1-	Les grands principes du règlement OSP.....	38
4.3.2-	Incidences sur les TER.....	39

La chambre régionale des comptes Rhône-Alpes a procédé, conformément à son programme de travail de 2008 et en liaison avec la septième chambre de la Cour des comptes et quatre autres chambres régionales (Alsace, Bourgogne, Midi-Pyrénées et Picardie), à une étude conjointe portant sur l'organisation et la gestion des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

L'ouverture du contrôle a été notifiée le 20 mai 2008 au président du conseil régional de Rhône-Alpes, M. Jean-Jacques QUEYRANNE, ainsi que le même jour, à son prédécesseur, Mme Anne-Marie COMPARINI.

Les directions régionales de Réseau Ferré de France (RFF) et de la SNCF ont été informées de l'ouverture de ce contrôle et ont accepté de rencontrer les magistrats chargés de la mener à bien ainsi que de répondre à leurs questions.

L'étude effectuée par la chambre, en coordination avec les magistrats de la septième chambre de la Cour, a porté sur les points suivants : conclusions tirées de la phase expérimentale, analyse de la convention conclue entre la région et la SNCF sur la période 2002-2006, examen de la convention suivante (2007-2014) et perspectives.

Conformément aux dispositions de l'article L. 243-1 (ancien 241-7) du code des juridictions financières, l'entretien préalable a eu lieu le 10 mars 2009 avec le vice-président de la région chargé des transports, M. Bernard SOULAGE par délégation du président QUEYRANNE, et avec Mme Anne-Marie COMPARINI le 9 du même mois.

Le rapport d'observations provisoires a été adressé au président QUEYRANNE. Des extraits ont été communiqués à son prédécesseur, Mme COMPARINI, ainsi qu'aux directions régionales de la société nationale des chemins de fer français (SNCF) et de Réseau Ferré de France (RFF).

Après avoir examiné l'ensemble des réponses écrites parvenues, la chambre a arrêté, lors de sa séance du 29 juillet 2009, les observations définitives reproduites ci-dessous.

LA DECENTRALISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS

1- LE CADRE JURIDIQUE EN VIGUEUR

1.1- Le cadre juridique national

La régionalisation du transport public ferroviaire des voyageurs a été régie par plusieurs textes juridiques et à plusieurs reprises :

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite « LOTI » a prévu dans son article 4 que « *l'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés* ».

La loi a affirmé le principe du droit au transport et offert aux régions la possibilité facultative d'intervenir dans ce domaine.

La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, modifiée par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire, a retenu dans son article 67 une expérimentation en région à l'issue de laquelle seraient définies les modalités d'organisations et de financement des transports collectifs d'intérêt régional et les conditions dans lesquelles ces tâches seraient attribuées aux régions.

Les régions concernées par cette expérimentation sont autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs de la SNCF.

Sept régions ont participé à cette phase expérimentale (*Alsace, Centre, Limousin, Nord Pas-de-Calais, PACA, Pays de Loire, Rhône-Alpes*) prolongée jusqu'au 31 décembre 2001.

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France a institué ainsi une séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferroviaire et l'entreprise de transport. Cette séparation faisait suite à une directive européenne de 1991, qui imposait une séparation au moins comptable entre le gestionnaire du réseau et la ou les entreprises qui l'utilisent.

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain dite loi « SRU » a définitivement consacré la régionalisation, en confiant aux régions le rôle d'autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1^{er} janvier 2002.

L'article 124 de cette loi dispose, en effet que la région, en tant qu'autorité organisatrice de transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1^{er} janvier 2002 de l'organisation :

- ♦ des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

- ♦ des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés.

A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transport de voyageurs et du schéma régional de transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

La SNCF quant à elle exploite le service public ferroviaire régional de transports de voyageurs. Elle définit librement et met en œuvre les moyens appropriés en cohérence avec l'organisation de service. Elle a la responsabilité notamment de l'exploitation des gares, de la maintenance du matériel, de l'accueil et de l'information des voyageurs, de la définition et de la mise en œuvre des moyens nécessaires au respect des objectifs de qualité du service défini avec la région.

Le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional a précisé les modalités de mise en œuvre de la loi. Les services de transports collectifs d'intérêt régional transférés à la région (article 1er du décret) sont les services suivants en fonctionnement au cours de l'année 2000 :

- ♦ **a)** Lorsque la région a conclu une convention avec la SNCF, les services ferroviaires faisant l'objet de cette convention et, le cas échéant, les services assurés par les express d'intérêt régional qui, sans être couverts par la convention, figurent au compte attesté de la SNCF au titre de l'exercice 2000 ;
- ♦ **b)** Lorsque la région n'a pas conclu de convention avec la SNCF avant le transfert, les services ferroviaires régionaux mis en œuvre par la SNCF et figurant au compte attesté de la SNCF au titre de l'exercice 2000 ;
- ♦ **c)** Les services routiers créés, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, pour remplacer en tout ou en partie des services ferroviaires supprimés et qui figurent au compte attesté de la SNCF au titre de l'exercice 2000.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'intérieur a déterminé pour chaque région, après avis du conseil régional, la consistance des services transférés au 1er janvier 2002.

Une convention, passée entre la région et la SNCF fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale. Cette convention conclue pour une durée d'au moins 5 ans, précise les engagements respectifs de la région et de la SNCF chargée par la région de l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs transférés.

A cet effet, la convention définit obligatoirement :

- ♦ la consistance et la nature des services demandés par la région à la SNCF ;
- ♦ la consistance du parc de matériel affecté à ces services ;

- ♦ les conditions techniques et commerciales dans lesquelles la SNCF réalise ces services ;
- ♦ les objectifs de niveau de service, de qualité et de productivité ;
- ♦ les modalités de concertation lors de modifications de dessertes pouvant avoir des conséquences importantes sur les trains grandes lignes de la SNCF ou sur les services régionaux conventionnés ;
- ♦ les relations financières entre la région et la SNCF, en particulier les incidences financières éventuelles des dispositions tarifaires spécifiques.

1.2- Le cadre juridique communautaire

- ♦ Règlement CE n° 1370/2007 (du Parlement européen et du Conseil) dit OSP du 23 octobre 2007 relatif au transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- ♦ Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

2- LA PERIODE 1996 - 2001¹

Plusieurs étapes témoignent de l'engagement progressif de la région Rhône-Alpes dans le domaine des transports collectifs d'intérêt régional.

- ♦ Les prémices : le SOFRA (1989 – 1994)

Le premier partenariat régional avec la SNCF s'est déployé, entre 1989 et 1994, par l'intermédiaire du syndicat mixte pour l'organisation des services ferroviaires régionaux en Rhône-Alpes (SOFRA) qui associait la collectivité régionale aux huit départements rhônalpins. L'intervention de la région se limitait à apporter un concours financier dans le domaine des investissements. La région n'était pas une autorité organisatrice de transport et ne disposait d'aucune marge de manœuvre par rapport aux mécanismes comptables de la SNCF, à la méthode de compensation opérée par l'Etat et à la répartition des risques et des responsabilités.

- ♦ La phase exploratoire (1994 – 1996)

Le SOFRA a été dissous en 1994.

Les départements ont concentré leurs interventions sur leurs réseaux routiers, pour lesquels la région a suspendu son concours, à l'exception de l'Ardèche et du Pays de Gex dépourvus de réseaux ferroviaires.

¹ Les développements qui suivent sur le rappel du contexte historique sont tirés de l'argumentaire du conseil économique et social régional (CESR) figurant dans l'avis qu'il a rendu le 20 février 2002 sur le projet de convention région – SNCF pour la période 2002-2006.

La région s'est engagée plus fortement dans les transports ferroviaires : participation au financement du déficit d'exploitation (19 M€), commandes de matériels roulants (139 M€) et financement d'infrastructures ferroviaires (30 M€).

- ♦ L'expérimentation (1997 – 2002)

La région Rhône-Alpes a signé avec l'Etat, le 20 décembre 1996, une convention expérimentale pour la période (1997-2001). Définissant un nouveau cadre de relations entre l'Etat et la région d'une part, la région et la SNCF d'autre part, l'expérimentation devait permettre de déterminer les choix concernant la mise en place d'un nouveau cadre juridique et financier en vue du transfert définitif à la région de la compétence d'autorité organisatrice des services régionaux. Elle devait permettre, notamment, de tester les modalités de nouvelles relations contractuelles entre la région et la SNCF afin qu'au terme de l'expérimentation, les deux partenaires puissent disposer des outils nécessaires à la détermination a priori du montant des prestations de diverses natures commandées par la région à la SNCF.

La période de l'expérimentation a commencé le 1^{er} janvier 1997 avec une durée « maximale » de trois ans. Toutefois, elle a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2001. Son périmètre correspondait aux services ferroviaires et routiers conventionnés entre la SNCF et la région et aux express d'intérêt régional (EIR) au 31 décembre 1996.

Aux termes de la convention, il appartenait à la région de définir, en cohérence avec le schéma régional des transports intermodal, le contenu du service public régional de transports ferroviaires de voyageurs et notamment les dessertes, la qualité du service et l'information à l'utilisateur.

Le schéma régional des transports a été adopté par le conseil régional de Rhône-Alpes en novembre 1997. Il s'est assigné un certain nombre d'objectifs : faciliter les déplacements en respectant l'équilibre social, économique et démographique des territoires (notamment, accompagner une mobilité déjà forte²), rééquilibrer les parts relatives des différents modes de transport (maîtriser la croissance de l'automobile, rendre les transports en commun plus compétitifs), rendre plus performante l'offre de transport collectif régional (tirer parti du potentiel des TER³, améliorer le niveau de service, décloisonner les réseaux de transport collectif).

Il fixait un certain nombre de priorités : une offre de transport performante, équitable et équilibrée, une maîtrise financière et une démarche globale partagée, respectueuse des contextes locaux (zones urbaines, zones rurales, zones touristiques). Il proposait de classer l'offre ferroviaire par type de trafic : inter-cités, semi-direct, desserte locale ; d'organiser le cadencement des dessertes inter-cités, semi-directes et périurbaines pour le réseau principal (notamment les trois métropoles régionales).

Pour sa part, l'Etat restait responsable de l'infrastructure ferroviaire. C'est à lui qu'il revenait de déterminer la consistance et les caractéristiques du réseau ainsi que les principes de fixation des redevances.

² Les Rhônalpins se déplaceraient quotidiennement plus que la moyenne des français (3,4 déplacements quotidiens en région contre 3,2 en moyenne nationale).

³ Qui assurent chaque jour 56 000 déplacements en grande majorité au départ ou à destination de l'agglomération lyonnaise.

La propriété de l'infrastructure ferroviaire a été transférée à RFF en 1997. Cet établissement en a confié la gestion à la SNCF (gestionnaire délégué d'infrastructure). Les engagements de la SNCF en matière de financement de projets d'infrastructure résultant de la convention de gestion du service public régional du transport ferroviaire de voyageurs (conclue entre la région et la SNCF) ont été transférés à RFF. Ainsi, la SNCF est devenue à la fois l'exploitant et le gestionnaire délégué d'infrastructures.

Dans le cadre de l'expérimentation, l'Etat s'est engagé à verser à la région une contribution financière forfaitaire correspondant à l'exploitation des services visés dans le périmètre initial d'expérimentation pour chacune des années d'expérimentation. Cette contribution de l'Etat a été fixée à 143,4 M€ (940,7 MF en 1997), avec une évolution éventuelle conformément à l'indice des prix du PIB marchand pendant la durée de l'expérimentation.

La convention cadre stipulait que le suivi de l'expérimentation devait être assuré avec la participation de l'association des présidents de conseils régionaux des régions concernées par l'expérimentation, par un comité national de suivi et un comité national de pilotage, le premier comité étant ouvert à toutes les régions et parties intéressées par le projet, le deuxième rassemblant les acteurs de l'expérimentation sur une base permanente et informant le comité de suivi.

Une convention de gestion a été conclue le 19 décembre 1996 entre la région et la SNCF. Le périmètre du service public régional de transports ferroviaires de voyageurs a été situé, par cette convention de gestion, à l'intérieur d'un périmètre géographique dont les limites territoriales sont celles de la région Rhône-Alpes. Le service est constitué de l'ensemble des services ferroviaires de voyageurs circulant en région Rhône-Alpes, à l'exclusion des trains de grands parcours, notamment les trains grandes lignes de la SNCF.

La région devait être tenue informée par la SNCF de l'exécution de ses missions. Des tableaux de bord prévisionnels, des prévisions financières et de trafic, les analyses prospectives du marché devaient lui être communiquées à cet effet. La région se voyait conférer le droit de vérifier les méthodes, les outils et les données de base de l'exploitant.

Une clause de qualité du service figurait dans la convention par laquelle la SNCF s'engageait à assurer le service public ferroviaire régional de transport de voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de confort, de régularité et d'information des usagers.

Pour ce qui relève des droits et obligations de la SNCF, celle-ci était tenue de définir et mettre en œuvre les moyens appropriés dans le cadre de son autonomie de gestion ainsi que d'exploiter et entretenir les ouvrages, installations, équipements et matériels nécessaires au service régional de transports ferroviaires de voyageurs, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

En outre, en sa qualité de gestionnaire des infrastructures ferroviaires, la SNCF avait l'obligation de tout mettre en œuvre pour assurer à la région les sillons⁴ nécessaires au service public ferroviaire régional de transport de voyageurs.

⁴ Le sillon est une expression couramment employée par les acteurs des transports ferroviaires et que l'on peut définir ainsi : capacité d'une ligne ferroviaire à admettre, en fonction des performances autorisées par l'état de ladite ligne, la circulation d'un train à un horaire établi, pour une durée déterminée et un trajet défini entre deux ou plusieurs points du réseau ferré. Selon, le directeur régional de RFF, il y en aurait 2 600 en Rhône-Alpes.

Le conseil économique et social régional (CESR), se référant à l'enjeu majeur de l'expérimentation qui consistait à donner aux régions expérimentales tous les moyens d'exercer la responsabilité d'autorité organisatrice des transports, a souligné l'insuffisance de la dotation annuelle forfaitaire de l'Etat définie en 1997 et indexée sur le PIB marchand.

Selon le CESR, cette dotation d'Etat s'est avérée insuffisante pour couvrir les coûts spécifiques à Rhône-Alpes du fait de la mutation d'anciens trains grandes-lignes en trains TER ou de la location de voitures grandes-lignes à la région, d'une part, et du rajeunissement indispensable du parc de matériel roulant, au-delà de l'objectif d'un simple renouvellement au terme d'une durée de vie technique moyenne de 30 ans, d'autre part.

Le CESR relève que la région a engagé les investissements suivants :

- ♦ au plan court terme adopté en 1997, 183 M€ sur 4 ans,
- ♦ au plan long terme 2002-2007, 507,2 M€ dont 34,6 M€ d'AP affectées en 2001 par anticipation et 78,5 M€ annuels au cours des exercices suivants
- ♦ il est à noter que ce plan avait pour objectif de ramener l'âge moyen du parc de 21 ans à 16 ans d'ici 2010 ainsi que d'accroître les capacités attractives auprès du public.

L'effort financier net de la région Rhône-Alpes (1996-2001) en faveur de l'exploitation des TER et de l'investissement en matériel roulant est retracée dans le tableau suivant :

En M€- en crédits de paiement		1996	1997	1998	1999	2000	2001
Fonctionnement	Subvention d'exploitation	19,06	138,96	143,23	146,02	149	157,97
	Ajustement annuel			- 0,46	- 2	- 2,12	- 2,20
	Sous-total exploitation	19,06	138,96	142,77	144,02	146,88	155,77
Investissement	Sous-total matériel	34,35	36,69	41,68	33,29	39,45	30,54
Total Dépenses		53,40	175,65	184,45	177,31	186,34	186,31
Dont dotation Etat			143,41	144,98	146,50	148,04	151,67
Dont effort financier de la région		53,40	32,24	39,47	30,81	38,30	34,64

Source : Avis du CESR sur le projet de convention 2002-2006 (rapport n° 2002-03)

Les besoins de crédits de paiement sont demeurés assez faibles au cours des exercices antérieurs, comme le montre ce tableau. Ceci est éventuellement dû au décalage existant entre les dates de commandes et celles de livraisons, ainsi qu'aux retards constatés pour les livraisons. A cet égard, le CESR note qu'il existe un risque majeur, celui d'augmentation de crédits de paiement pour les exercices à venir à l'occasion de livraisons importantes (cumul de livraisons en retard et livraisons à temps).

Le tableau montre, également, une stabilité en crédits de paiement au niveau de l'effort financier net de la région en matière d'exploitation et d'investissement dans le matériel roulant.

Le CESR estime qu'il peut être effectué un certain nombre de constats encourageants en termes de desserte, à savoir une augmentation de 25 %, ainsi que de fréquentation qui déclinait au début des années 90, alors qu'elle s'est améliorée en 5 ans ou d'augmentation de 6 % par an des recettes perçues par la SNCF. Neuf objectifs sur douze fixés par la région en termes de qualité des services au client ont été jugés comme « atteints » pendant la phase expérimentale.

D'autres objectifs importants, selon le CESR, n'auraient pas été atteints lors de cette phase expérimentale, il s'agit d'outils d'aide à la décision. A ce niveau, la non fourniture de données quantitatives détaillées sur la répartition des recettes, d'éléments de mesure de l'efficacité de l'argent investi par la région, de coûts réels des services, de tableaux de bord prévisionnels, de données précises sur les trafics origines-destinations, de l'utilisation du matériel roulant, laisse plusieurs questions sans réponses, en relation surtout avec les objectifs mêmes de cette expérimentation.

Toujours selon le CESR, plusieurs questions ont été laissées également sans réponse après l'achèvement de la période expérimentale, tant pour ce qui concerne les contractants que l'Etat. En effet, pour les contractants, ces questions concernent essentiellement: la lutte contre la fraude et l'insécurité, la connaissance précise de la demande, la clarté des comptes de la SNCF, l'affectation des sillons et le portage patrimonial du parc de matériel roulant. Pour l'Etat, des questions se posent concernant sa participation au financement du matériel roulant et des coûts spécifiques à Rhône-Alpes ainsi que concernant l'arbitrage entre une dotation d'Etat et un transfert de recette d'Etat à la région.

Le CESR indique enfin qu'il avait conclu son avis sur l'évaluation de la politique régionale des transports collectifs du 20 décembre 1999, en appelant la région à « *une définition particulièrement exigeante des règles du jeu, sans lesquelles on ne peut espérer de maîtrise véritable de sa compétence par son éventuel titulaire* ».

Pour sa part, la direction régionale de la SNCF a fait savoir que l'offre avait été améliorée de même que la qualité du service, mais qu'il était nécessaire de progresser dans le domaine de la transparence de l'univers SNCF (fiabilité des comptes) et de la répartition des rôles entre autorités organisatrices de transports et elle (tarification nationale et tarification régionale).

La chambre relève que le bilan établi à l'issue de cette phase expérimentale apparaît en-deçà des exigences d'une évaluation réelle des résultats obtenus par rapport aux objectifs initiaux et aux moyens mis en œuvre.

3- LA PERIODE 2002 – 2006

Cette période a été marquée par l'extension à toutes les régions de la compétence transports ferroviaires. En Rhône-Alpes, une convention a été conclue le 13 mars 2002 entre la région et la direction régionale de la SNCF et portait sur la gestion du service public de transport régional de voyageurs. Un cahier des charges y est joint ainsi que de nombreuses pièces annexes.

Il est exposé, dans le préambule de cette convention, que la région est « *chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers en substitution des services ferroviaires* ». Il est précisé que « *Confirmée dans son rôle d'autorité organisatrice de transports de voyageurs, la région a l'objectif de poursuivre le développement de l'usage des services publics régionaux conformément au schéma régional des transports qu'elle a adopté en 1997. Pour cela, elle souhaite la mise en place d'un réseau rhônalpin structurant, cohérent, différencié et attractif. C'est pourquoi les services publics régionaux sont appréhendés de manière globale à travers leurs différentes composantes qui sont aussi des leviers d'action* ».

Ce préambule peut donc être considéré comme correspondant à la définition préalable des besoins que visait à satisfaire la région.

3.1- La délégation de la gestion du service public de transport régional de voyageurs

3.1.1- L'objet de la convention de gestion du service, sa consistance et son périmètre

Par la convention précitée, la région Rhône-Alpes, autorité organisatrice, confie à la SNCF la gestion du service public de transport régional de voyageurs. Il est précisé qu'il s'agit d'un service public à caractère industriel et commercial.

Si au cas d'espèce, la région n'a pas eu vraiment le choix de son délégataire, il n'en demeure pas moins que c'est une convention de délégation de service public qui a été mise en place, quand bien même il ne s'agirait pas d'une délégation de gestion de droit commun.

Mais, là encore, ce n'est pas à la région qu'il est revenu de déterminer la consistance du service public régional.

En effet, c'est par arrêté ministériel que cette consistance a été définie. L'arrêté du 8 août 2002 du ministre de l'intérieur, de la sécurité et des libertés locales dispose que « *dans le cadre du transfert de compétence prévu par l'article 21-I de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et en application de l'article 1^{er} du décret n° 2001-1116 du 21 novembre 2001 (...), sont transférés les services de transports collectifs d'intérêt régional dont la consistance est définie par (...) liste en annexe* ».

L'annexe 1 au décret précité, intitulée « liste des circulations ferroviaires et routières constitutives du TER Rhône-Alpes, carte du périmètre du réseau, Composition régulière des trains régionaux » reprend :

- ♦ l'inventaire des services routiers TER Rhône-Alpes par département, pour la période du 28 novembre 1999 au 27 mai 2000 ;
- ♦ le service d'hiver 1999 - 2000 pour les trains IER⁵ ;
- ♦ les modifications de l'offre (offre supplémentaire, suppression ou modification de l'offre) au 28 mai 2000.

L'annexe 1 à la convention 2002-2006 reprend cette liste avec un niveau de détails supplémentaires :

- ♦ la liste des parcours TER pris en charge par la région Rhône-Alpes dans le service d'hiver 2001/2002, pour la période du 2 décembre 2001 au 15 juin 2002 ;
- ♦ l'inventaire des services routiers TER Rhône-Alpes pour la même période et pour les huit départements de la région.

⁵ Trains express d'intérêt régional.

Ces listes se limitent à faire état d'horaires de circulation hivernale en Rhône-Alpes de trains et de cars dont le statut n'est pas explicité ; on y trouve des trains grandes-lignes, des TER Auvergne, Bourgogne, PACA...

En d'autres termes, ce n'est pas la région qui a défini l'offre dont elle est l'autorité organisatrice, mais l'Etat (avant la mise en œuvre effective de la décentralisation) et la SNCF en tant qu'exploitant local, la convention stipulant en outre que l'offre rhônalpine doit se coordonner avec les activités d'opérateur national de la SNCF et être complémentaire avec les autres modes de transports locaux de personnes.

Cela étant, il a pu être constaté que la région était parvenue à faire évoluer l'offre initiale en passant une douzaine d'avenants la conduisant, de la sorte, à affirmer progressivement, par touches successives, son autorité sur l'exploitant. A la lecture de ces douze avenants apportés à la convention initiale, il est, en effet, permis de penser que la région a su affiner sa connaissance des besoins qu'elle souhaitait satisfaire et obtenir des modifications de l'offre initiale.

Il n'appartient, toutefois, qu'à l'exploitant local d'instruire les demandes de modification de l'offre et d'obtention des sillons *ad hoc* auprès de Réseau Ferré de France, dont il est, par ailleurs, le gestionnaire délégué, à travers un autre service, dans le domaine de l'entretien et de la modernisation des infrastructures ferroviaires.

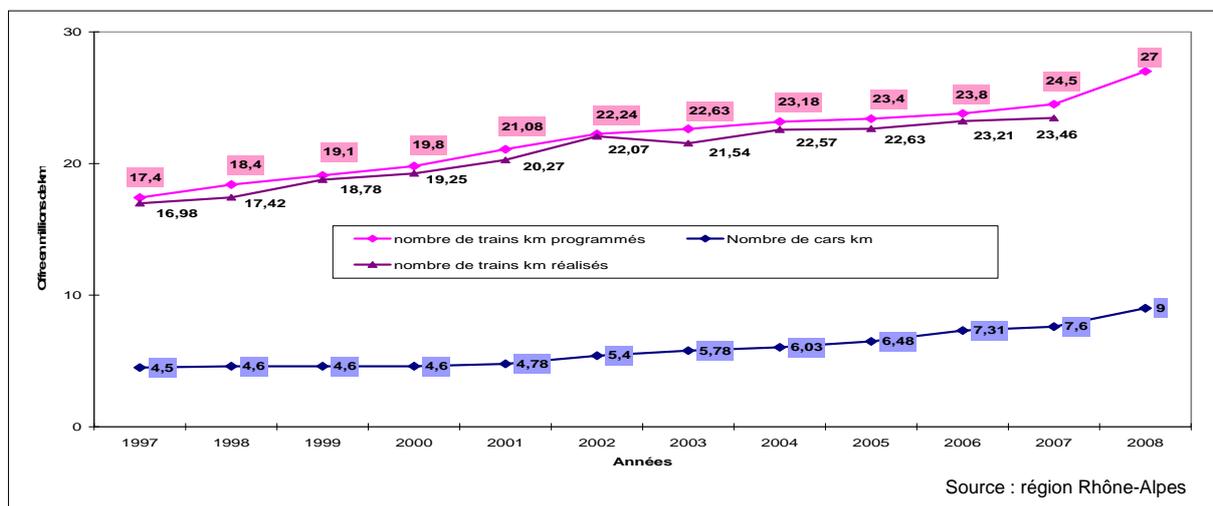
La chambre relève que la consistance du service public de transport régional de voyageurs a été définie sur des bases qui semblent immatérielles (des horaires hivernaux de circulation de moyens de transport collectif de personnes), sans plus de précision quant au nombre et la qualité de trains et de cars, de gares desservies.

Cette approche a minima paraît très en retrait des principes exposés dans le préambule, à savoir notamment que c'est la région qui est chargée de l'organisation des services publics régionaux ferroviaires et routiers de substitution.

Ce n'est que très progressivement que la collectivité territoriale a obtenu que des modifications soient apportées à l'offre initiale.

3.1.2- L'offre kilométrique ferroviaire

Le tableau ci-dessous retrace, sur la période 1997-2008, les évolutions de l'offre kilométrique ferroviaire, qui aurait progressé d'environ 55 % et de l'offre routière, qui aurait progressé de 100 %.



Les indicateurs suivis sont l'offre kilométrique ferroviaire et routière ; le nombre de trains ou de cars constitue un chiffre approximé, davantage utilisé au plan régional dans la communication ou l'information auprès des usagers, ou de façon plus précise et adaptée pour quantifier la desserte d'une gare donnée.

Mais, la région ne dispose pas de renseignements, avec une certitude de fiabilité, sur la chronologie de l'évolution du kilométrage du réseau ferroviaire. La seule évolution en matière d'électrification de ligne est celle de la section Saint-Etienne – Firminy, en décembre 2005 (opération du contrat de plan 2000-2006). D'autres électrifications sont programmées à court-moyen terme dans le cadre du contrat de projet Etat - Région (CPER) 2007-2013 (Sillon Alpin Sud et Ouest Lyonnais).

Par ailleurs, certains trains circulant sur le territoire de la région sont interrégionaux et organisés en accord avec les régions voisines (chaque région prenant en charge, sauf exception, le financement du service sur la partie territoriale qui la concerne). Exemples : Marseille-Lyon, Lyon-Dijon, Lyon-Clermont...

Les trains Corail d'aménagement du territoire (de type Lyon-Nantes ou Lyon-Bordeaux), dénommés Corail Inter-cités et anciennement trains Interrégionaux, relèvent de la responsabilité de la SNCF, dans le cadre du cahier des charges définis par l'Etat. La région ne participe pas à l'organisation ou au financement de ces trains.

Dans la mesure où la région ne participe pas à l'organisation des Corail Inter-cités, la question reste posée de savoir comment la SNCF s'assure qu'il n'y a pas doublon entre une offre interrégionale (un train interrégional qui concernerait 3 régions : Lyon-Montpellier puis Montpellier-Toulouse par exemple) et une offre Inter-cités.

L'exploitant ne donne pas d'informations précises sur la consistance de l'offre publique ferroviaire : telle qu'elle ressort de ses rapports annuels d'activité, l'offre apparaît comme étant une superposition de trajets partielle et sans cohérence, ce qui ne permet pas de savoir si les trains-kilomètre créés au titre d'une année correspondent réellement à une offre nouvelle, à la prolongation d'une ligne existante ou à la mise en place de trains supplémentaires sur des lignes préexistantes. Au surplus, l'impact de ces créations de trains-kilomètre n'est aucunement perceptible, si bien que l'on ignore l'importance, d'une part, de l'offre nouvelle par rapport à l'offre existante et, d'autre part, de la capacité de ces offres à répondre à une demande.

Cette situation est d'autant moins satisfaisante que l'offre ferroviaire consiste à faire circuler un train entre deux ou plusieurs points du réseau à un horaire donné et donc à avoir obtenu au préalable un « sillon », lequel est attribué par RFF, propriétaire du domaine public ferroviaire, sur proposition et instruction de son mandataire, la SNCF.

Cette situation revient pour le délégataire et le mandataire à traiter avec lui-même. La chambre s'étonne de cette délégation donnée à soi-même et de l'opacité qui l'entoure, quand bien même il n'y aurait pas de confusion de rôles entre RFF et la SNCF.

3.1.3- Les infrastructures

3.1.3.1- Le réseau ferroviaire

2 639 kilomètres de lignes ferroviaires desservent le territoire rhônalpin.

Selon la région, l'état du réseau serait meilleur que dans d'autres régions françaises, mais resterait fragile et constituerait un frein au développement de l'offre TER du fait du manque de souplesse (peu d'installations permanentes à contre-sens par exemple) et de la saturation dans les nœuds (en particulier le nœud lyonnais, mais aussi Grenoble).

A titre d'exemple, elle cite la convergence de multiples circulations vers le nœud lyonnais, en augmentation constante avec le déploiement du cadencement TER et l'arrivée de nouvelles LGV dans les années à venir (Lyon-Turin, LGV Rhin Rhône Branche Est et Sud, etc.), qui rend nécessaire à ses yeux une prise en compte nationale, voire européenne, de cette infrastructure, aujourd'hui déjà saturée. Elle a formalisé cette demande dans le cadre des discussions autour du Grenelle de l'Environnement.

Le territoire régional comprend également quelques lignes que la région estime peu fréquentées, en mauvais état plus ou moins avancé (Saint-Gervais-Vallorcine ; Bourg-Oyonnax-Saint-Claude ; Lyon-Paray-le-Monial ; Saint-Etienne-Clermont-Ferrand ; Valence-Gap ; Grenoble-Gap). La région considère que ces lignes font l'objet d'un entretien et d'une maintenance insuffisante de la part de RFF, ne permettant pas d'assurer leurs performances et leur pérennité à terme.

Elle rappelle que les opérations d'entretien-maintenance-régénération sont de la compétence exclusive de RFF : elles sont donc financées par le gestionnaire d'infrastructure sans autre participation de la région que par le biais des péages ferroviaires. La région ne souhaite pas investir dans ce champ de compétences propre à RFF : dans le cadre de ressources qu'elle juge déjà très contraintes et mal adaptées, elle accorde la priorité à ses compétences obligatoires en tant qu'autorité organisatrice des transports (exploitation, investissements en matériel roulant, sur l'accessibilité, etc.) et à ses compétences facultatives portées par l'ambition de développer l'offre TER régionale (participation aux projets d'infrastructure sous l'angle du développement et non de l'entretien).

Le commentaire de la région ne correspond pas, sauf erreur, aux engagements qu'elle a souscrits dans le contrat de plan Etat-région 2000 - 2006. Le volet ferroviaire de ce contrat affichait, en effet, un programme de 523 M€ (dont environ 163 à la charge de la région) destiné, entre autres, à moderniser la liaison Saint-Etienne-Firminy, à augmenter la capacité du nœud ferroviaire lyonnais, à accroître la capacité des sillons alpins nord (Aix-les-Bains-Annecy) et sud (Moirans-Valence), à électrifier le sillon alpin sud, la liaison Lyon-Bourg-en-Bresse, à désenclaver le nord de la Haute-Savoie...

Le tableau ci-dessous, produit par la SNCF, retrace l'exécution du volet ferroviaire du contrat de plan 2000 – 2006 :

Rapport d'observations définitives

Les transports ferroviaires régionaux de voyageurs – Région Rhône-Alpes (69)

Région	Libellé projet	Montant projet périm. RFF	Montant projet périm. SNCF	Montant total	Financement CPER	dont Etat	dont Région	dont SNCF	Autre
Rhône-Alpes	Saint-Etienne – Firminy	48,9	2,6	51,4	43,5	16,3	16,3	0,6	10,2
Rhône-Alpes	Ouest Lyonnais	112,7	4,3	117,0	36,6	13,7	13,7	1,1	8,1
Rhône-Alpes	Périurbain Grenoble	44,2	0,0	44,2	36,6	13,7	13,7	0,0	9,1
Rhône-Alpes	Capacité nœud Lyonnais	75,6	0,0	75,6	66,3	24,9	24,9	0,0	16,6
Rhône-Alpes	Sillon alpin nord Aix-les-Bains – Annecy	15,4	0,0	15,4	12,2	4,6	4,6	0,0	3,1
Rhône-Alpes	Sillon alpin sud Moirans – Valence (capacité)	145,1	0,0	145,1	41,2	15,4	15,4	0,0	10,3
Rhône-Alpes	Sillon alpin sud Moirans – Saint-Marcel (élec)	66,4	0,0	66,4	41,9	15,7	15,7	0,0	10,5
Rhône-Alpes	Désenclavement nord Haute-Savoie (Annemasse, Evian)	56,9	0,0	56,9	30,0	11,3	11,3	0,0	7,5
Rhône-Alpes	Elec/capacité Lyon – Villars-les-Dombes – Bourg-en-Bresse	43,2	0,0	43,0	41,9	15,7	15,7	0,0	10,5
Rhône-Alpes	Clermont Ferrand – Lyon	4,7	0,0	4,7	6,4	2,4	2,4	0,0	1,6
Rhône-Alpes	Amélioration des gares TER	15,0	15,0	30,0	31,0	5,2	10,3	3,8	11,8
Rhône-Alpes	Amélioration des gares DDGE	25,0	25,0	50,0	51,0	8,5	17,0	12,5	13,0
Rhône-Alpes	Billetique + info voyageurs Rhône-Alpes	0,0	7,6	7,6	7,6	0,0	5,7	1,9	0,0
	Total	648,8	54,5	707,3	446,4	147,4	166,7	19,9	112,3

Le contrat de plan Etat-Région Rhône-Alpes prévoyait 446 M€ pour des projets TER (dont 66 M€ pour la capacité du nœud lyonnais qui est en fait un projet intéressant autant Fret et VFE que TER).

Saint-Etienne-Firminy est achevé. Une partie du projet de capacité du nœud lyonnais est terminée. Lyon-Bourg, l'Ouest Lyonnais et Lyon-Clermont sont en cours de réalisation (au moins partielle). Les projets Ouest Lyonnais et Lyon-Bourg seront achevés dans le cadre du contrat d'objectifs 2005-2010, car les financements du CPER 2000-2006 n'étaient pas suffisants.

Le sillon alpin nord est en partie terminé. Le sillon alpin sud et le désenclavement de la Haute-Savoie sont en phase de réalisation. Le périurbain de Grenoble est encore en phase d'études (avec déjà de petites réalisations mais partielles).

Pour sa part, dans sa réponse aux observations provisoires, RFF a préféré proposer l'évolution suivante de l'exécution du contrat de plan :

Opérations	Phase	Convention de financement	RFF	ETAT	REGION	EUROPE	AUTRE	
Nœud lyonnais			4 535 550 €	4 347 759 €	4 347 759 €	370 544 €	0 €	13 601 612 €
Capacité axe Dijon-Modane Fret			20 532 605 €	22 382 092 €	14 165 504 €	1 256 964 €	1 501 125 €	59 838 289 €
Clermont Lyon			58 750 €	88 125 €	88 125 €	0 €	0 €	235 000 €
Modernisation Saint-Etienne Firminy			1 091 896 €	18 193 434 €	19 574 938 €	0 €	10 649 067 €	49 509 334 €
Périurbain ouest Lyon (Ecully la demi Lune)			938 970 €	572 390 €	2 406 765 €	0 €	161 875 €	4 080 000 €
Périurbain Grenoblois			25 235 392 €	44 990 830 €	45 720 924 €	0 €	25 118 854 €	141 066 000 €
Sillon Alpin nord			907 125 €	2 364 938 €	2 364 938 €	0 €	0 €	5 637 000 €
Sillon Alpin sud			1 911 419 €	3 366 841 €	9 366 841 €	0 €	1 357 900 €	16 003 000 €
Désenclavement nord haute savoie (1 ^{ère} phase)			9 269 608 €	1 326 999 €	13 518 999 €	0 €	0 €	24 115 606 €
Fret vallée du Rhone			25 000 €	9 273 327 €	3 237 500 €	0 €	0 €	12 535 827 €
Modernisation Lyon-Bourg			360 750 €	509 625 €	7 079 625 €	0 €	200 000 €	8 150 000 €
Gare et Pôle d'échanges			2 022 885 €	3 061 986 €	5 708 527 €	700 000 €	2 935 040 €	14 428 438 €
Clermont Lyon			1 660 671 €	4 936 269 €	1 494 864 €	0 €	2 243 216 €	10 335 020 €
Axe Dijon - Modane Hors CPER			100 000 €	4 619 700 €	0 €	114 000 €	0 €	4 833 700 €
			68 650 621 €	120 034 313 €	129 075 307 €	2 441 508 €	44 167 076 €	

L'amélioration des gares TER est en cours (de nombreux projets, certains achevés, d'autres en cours d'études ou de réalisation).

Les projets de billettiques et d'information voyageurs sont en cours de réalisation, mais finalement sans financement CPER (financement région et SNCF uniquement).

Les données disponibles sur la facturation des péages ne permettent pas de déterminer la part relative aux charges d'investissement supportées par Réseau Ferré de France, étant précisé qu'à l'exception des lignes grande vitesse (LGV), RFF délègue la totalité de sa maîtrise d'ouvrage à la SNCF, que ce soit pour les travaux de maintenance courante, de maintenance lourde (grosses réparations), de renouvellement ou de régénération des voies, de modernisation des lignes ou de construction de nouvelles lignes.

Bref, à la fois délégataire de RFF et de la région, la SNCF est livrée à elle-même et à ses propres arbitrages.

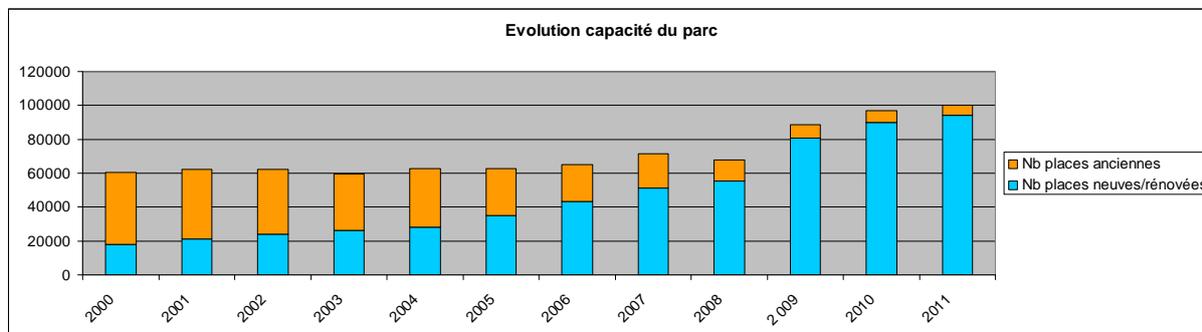
Cela étant, le constat opéré par la région sur la qualité des infrastructures ferroviaires est optimiste, notamment pour ce qui a trait à la ligne Grenoble-Lyon-Dijon, qui est saturée et qui concentre de nombreux problèmes (absence de voie d'évitement, 45 passages à niveau encore en activité) entraînant un taux de ponctualité assez faible (82 % selon le directeur régional de la SNCF). Au cours de l'entretien avec le directeur régional de RFF, celui-ci a abondé dans le sens de la région ; ce qui fait problème ne tient pas à la qualité intrinsèque du réseau, mais à sa taille et à sa capacité, quand bien même les liaisons Grenoble-Gap et Valence-Gap seraient en très mauvais état.

La chambre remarque que, si la région n'intervient pas en principe dans le domaine des infrastructures ferroviaires, ses engagements ont néanmoins été significatifs au titre du contrat de plan Etat - Région 2000 – 2006, témoignant d'un très grand volontarisme dans l'exercice de sa nouvelle compétence, y compris dans des domaines qui ne s'y rattachaient pas initialement.

Elle note également, que les infrastructures ferroviaires apparaissent, dans le meilleur des cas, saturées, ce qui constitue un frein au développement de l'offre ferroviaire.

3.1.3.2- Le matériel roulant

En termes de capacité offerte, l'évolution depuis 2000 est la suivante :



L'âge moyen du parc de matériel est actuellement en baisse progressive du fait des efforts d'investissement effectués par la région :

Années	Age moyen
2002	23,7
2003	23,8
2004	22,9
2005	22,4
2006	20,3

La région investit depuis 1994 dans le matériel roulant. Avec la régionalisation, elle a désormais l'obligation d'assurer le renouvellement et l'adéquation, en volume et en qualité, du parc de matériel avec les services TER qu'elle organise.

En 2006, le parc offrait 72 500 places assises (dont 2/3 de places neuves ou renouvelées), contre 60 000 en 2000 (dont 2/3 de places anciennes). La région a l'ambition de le porter à 91 500 à l'horizon 2012.

Ce faisant, son rôle ne se limite plus à organiser un service de transport collectif de voyageurs, mais à donner à l'exploitant du service les moyens nécessaires pour en améliorer la qualité et la productivité. L'intervention de la région a donc été et sera décisive.

La chambre considère que l'intervention continue et exigeante de la région a permis véritablement une amélioration de la qualité et de la productivité du matériel ferroviaire roulant.

3.1.3.3- Les gares

251 gares desservent le territoire rhônalpin.

La région n'a pris que progressivement connaissance des enjeux liés aux gares alors que le volet ferroviaire du contrat de plan 2000-2006 prévoyait une intervention de la région à hauteur de 35 M€ au titre du programme régional de requalification des gares (une cinquantaine environ). Il est vrai que la maîtrise d'ouvrage des travaux de requalification (modernisation de l'accueil, accessibilité, intermodalité) était confiée à la SNCF et RFF (avec délégation à la SNCF).

Le nombre de points d'arrêts desservis est resté globalement stable sur la période quand l'offre a connu une croissance de 10,5% de trains – kilomètres entre 2002 et 2007. La région propose 308 gares, haltes routières et ferroviaires.

L'offre s'est nettement renforcée de 2003 à 2006. Les quelques modifications 2007 ont surtout servi à préparer la mise en place du cadencement total de la région. Le détail des injections d'offre est le suivant :

Créations année pleine Rhône - Alpes

2003	tkm	2004	tkm	2005	tkm	2006	tkm
Lyon - Chambéry - Annecy et vallées alpines	258 169	Bellegarde - Genève	39 444	Lyon - St Etienne Firminy	319 799	St Etienne - Firminy	12 975
Saint Etienne - Clermont	82 831	Lyon-Ambérieu	25 000	St Etienne - Roanne	40 000	Lyon - Givors	10 500
Grenoble - Gap	74 017	Lyon-Macon	8 500	Lyon - Bourg en Bresse	15 025	Lyon Roanne	11 155
Lyon - Roanne	65 766	Lyon-Givors	5 500	Lyon - Ambérieu	6 300	Vallée De La Maurienne	10 884
Lyon - Bourg en Bresse	35 880	Lyon-Grenoble	25 210	Lyon - Grenoble	137 127	Lyon-Grenoble	8 127
Saint Gervais - Avignon	28 496	Chambéry-Grenoble	34 000	Modane - Chambéry	24 695	Grenoble-Chambéry	13 385
Vallée Du Rhône	24 544	Lyon-Roanne	35 405	Chambéry - St Jean de Maurienne (ouv circul à vide)	25 740	Genève Aix	64 240
Annecy - Genève	24 000	Lyon-Paray	72 064	St Gervais les Bains Vallorcine	25 200	Lyon - Pierrelatte	21 744
Lyon - Macon	21 404	Lyon-Clermont	70 305	Chambéry - Grenoble	34 000	REAL Vienne Lyon et Villefranche Lyon	85 500
Grenoble - Gières	16 842			Voiron - Grenoble	6 325		
Briançon - Lyon	16 405			Lyon - Paray et au delà	86 848		
Ouest Lyonnais	11 786			Lyon - Clermont Ferrand	85 642		
TOTAL	660 140		315 428		806 701		238 510

L'ensemble des lignes de la région a connu un renforcement de l'offre proposée sur la période. Le second palier d'enrichissement de la desserte a eu lieu en décembre 2007, avec l'injection de 8,7 % de trains-km supplémentaires.

3.1.4- Les personnels affectés à l'exploitation du service

La SNCF affecterait 813 agents à ses activités d'exploitation sur sites et 3 915 autres à ses activités sur le matériel roulant (traction, accompagnement, entretien).

Du côté RFF, la direction régionale (Rhône-Alpes – Auvergne) a précisé qu'elle disposait d'un effectif de 80 agents.

Pour sa part, la région a affecté 47 agents à temps plein à l'exercice de sa compétence (dont 32 pour le suivi permanent des TER). Elle n'a aucune connaissance des effectifs affectés par la SNCF aux TER.

La méconnaissance des effectifs SNCF affectés aux TER ne donne pas à la région les moyens d'avoir une connaissance exacte des charges d'exploitation que son délégataire supporte.

3.1.5- Les aspects financiers

3.1.5.1- Les masses financières en jeu

<i>en Millions d'€</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<u>Fonctionnement - convention SNCF</u>						
Recettes d'exploitation y compris intéressement et bonus-malus qualité	113,78	117,47	124,14	132,30	144,95	163,96
Charges d'exploitation y compris pénalités pour non réalisation de dessertes	364,75	378,33	430,37	446,90	472,63	517,26
Solde fonctionnement	-250,97	-260,86	-306,23	-314,59	-327,68	-353,30
<i>Couverture recettes/charges</i>	<i>31,19%</i>	<i>31,05%</i>	<i>28,84%</i>	<i>29,60%</i>	<i>30,67%</i>	<i>31,70%</i>

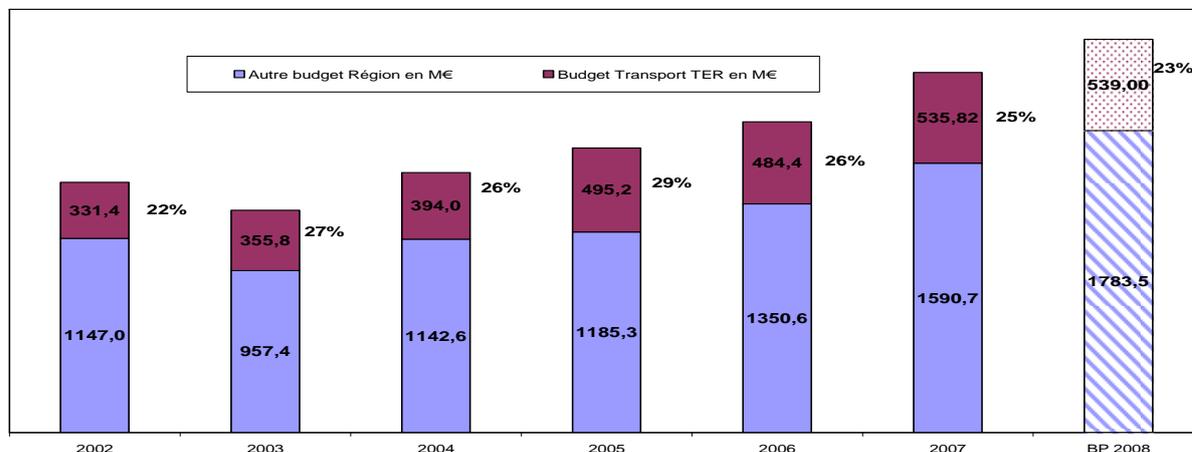
<i>en Millions d'€</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<u>Investissement</u>						
Dépenses - Matériel ferroviaire	66,58	70,99	68,88	144,86	108,84	104,34
Dépenses - Infrastructures, gares et billettique	4,50	15,50	14,71	26,07	37,40	75,97
Total investissement	71,08	86,49	83,59	170,93	146,24	180,31
<u>Recettes globalisées</u>						
Dotation de l'Etat (DGF/DGD ferroviaire)	243,31	248,89	284,70	292,96	300,09	306,79
Location matériels propriétés de la région + autres recettes	5,40	6,80	5,40	5,40	5,40	5,40
Total recettes globalisées externes	248,71	255,69	290,10	298,36	305,49	312,19
<u>Impact ferroviaire sur la région</u>						
Solde ferroviaire à financer (F+I-R)	-73,34	-91,66	-99,72	-187,16	-168,43	-221,42
<i>Couverture des charges totales par les RE et recettes Etat + autres</i>	83,2%	80,3%	80,6%	69,7%	72,8%	68,3%
<i>Coût de la compétence ferroviaire (couverture par la région) en %</i>	16,8%	19,7%	19,4%	30,3%	27,2%	31,7%

Sources : région Rhône-Alpes - comptes administratifs + comptes définitifs TER (arrêtés ou en projet)

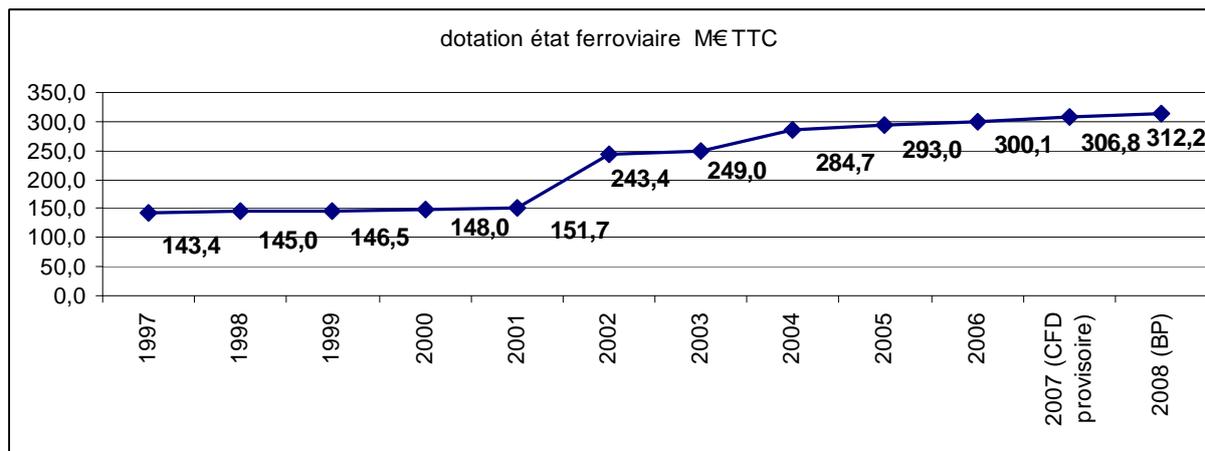
La charge nette pesant sur la région dans l'exercice de sa compétence ferroviaire a doublé sur la période 2000 – 2006 et triplé sur la période 2002 – 2007.

3.1.5.2- Le poids de la compétence ferroviaire dans le budget régional

Evolution des dépenses liées au transport TER par rapport au budget global de la région



Sources : région Rhône-Alpes

Evolution de la dotation ferroviaire versée par l'Etat (montant estimé à partir de 2003)⁶

Sources : région Rhône-Alpes

3.1.5.3- La question de la fiabilité des données

Alors que les masses financières en jeu sont de plus en plus importantes, la région doit, pour constituer son budget, se contenter des chiffres fournis par la SNCF. Or, elle constate une forte asymétrie d'information entre la SNCF et la région.

Le niveau de détail fourni, et même parfois disponible au sein de la SNCF, peut être considéré comme encore insuffisant, eu égard à l'importance des montants gérés.

Pour gagner en connaissance et en expertise, la région a accru les exigences contractuelles en matière de production d'information (obtention des comptes réels, fourniture de devis plus détaillés pour les modifications de dessertes, impact des modifications des règles de gestion de la SNCF). Elle estime également avoir tiré bénéfice des négociations autour des projets de développement, afin d'accroître la compréhension détaillée technique et financière des éléments du service.

Si ces différentes démarches ont effectivement pu aboutir à une masse plus importante d'informations, elles ne garantissent pas que cette information soit fiable...

Dans le cadre de la convention d'exploitation 2007-2014 entre la région Rhône-Alpes et la SNCF signée le 30 mars 2007, la région dispose d'un pouvoir de contrôle et d'audit (chapitre 2 du titre V de la convention) et a souhaité l'exercer pour procéder à l'approbation du décompte définitif de la contribution régionale (audit des charges et des recettes), contrôler l'apparition de charges nouvelles et accroître son expertise financière de l'exploitation du TER. Elle a à cet effet passé des marchés en matière d'audit préalable à l'approbation de la contribution définitive, d'expertise financière et d'audit des données de pilotage de la bonne exécution de la convention d'exploitation du TER.

⁶ Les dotations de l'Etat ont été modifiées en 2002 avec l'intégration d'une part de la DGF dans la compétence ferroviaire.

3.1.5.4- Le coût des différentes lignes

Sur la période 2000 – 2006, aucune information n'était disponible pour approcher un coût par ligne, la SNCF ne communiquant pas les éléments d'une comptabilité analytique autorisant une telle approche. Dans sa réponse aux observations provisoires, la SNCF rappelle que l'activité TER n'utilise pas systématiquement la comptabilité analytique, en précisant que « une clé comptable unique et des référentiels communs garantissent la cohérence entre information comptable et information de gestion et l'auditabilité de l'information de gestion ».

Ce n'est que dans la convention 2007-2014 qu'a été prévu un chantier relatif à l'élaboration de comptes par ligne. Il s'agit de décliner par ligne les éléments constitutifs du compte d'exploitation régional. La mise en œuvre est programmée en 2009.

A ce jour, la région ne dispose donc d'aucun élément lui permettant d'apprécier le coût ou la rentabilité des différentes lignes du réseau.

Dès lors, sa politique tarifaire, au demeurant fortement encadrée, ne peut se fonder que sur un aspect « communication », aucun élément financier ne pouvant l'étayer.

3.1.5.5- La compensation financière de l'Etat pour le déficit d'exploitation et les tarifs sociaux

La compensation financière de l'Etat pour le déficit d'exploitation est fixée par arrêté du 8 août 2002. Cette compensation est intégrée dans la DGF puis, en 2004, pour partie dans la DGD, et actualisée annuellement selon les modalités retenues pour l'évolution des dotations de l'Etat.

Décomposition de la compensation Etat à la région Rhône-Alpes							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	% d'évol DGF	2,29 %	1,71 %	2,90 %	2,40 %	2,20 %	1,75 %
Compensation financière versée au titre de l'exploitation	185 551 824	189 808 439	193 054 163	198 652 734	203 420 399	207 895 648	211 533 822
Compensation financière au titre des tarifs sociaux	26 498 206	27 106 083	27 569 597	28 369 115	29 049 974	29 689 073	30 208 632
Matériel	33 020 877	33 778 386	34 355 996	35 352 320	36 200 776	36 997 193	37 644 644
DGF « ferroviaire »	245 070 907	250 692 907	254 979 756	262 374 169	268 671 149	274 581 914	279 387 098
DGD (ajustement) redevance infrastructure ferroviaire	-1 762 937	-1 803 379	-1 838 193	-1 891 501	-1 943 139	-1 991 717	-2 033 145
			268 818	276 614	284 165	291 269	297 328
DGF ajusté	243 307 970	248 889 528	253 141 563	260 482 668	266 728 010	272 590 197	277 353 953
DGD péage	0	0	31 559 141	32 474 356	33 360 906	34 194 929	34 906 183
DOTATION ETAT FERROVIAIRE	243 307 970	248 889 528	284 700 704	292 957 024	300 088 916	306 785 126	312 260 136

Source : région Rhône-Alpes

Selon la région, la compensation de l'Etat pour les tarifs sociaux couvrirait de moins en moins les charges de même nature qu'elle supporte, en raison du dynamisme d'ensemble de la fréquentation depuis 2002 et de la croissance relativement plus soutenue des abonnés titulaires de tarifs sociaux (abonnements du travail et abonnements scolaires/étudiants/apprentis).

3.1.5.6- Les modalités de calcul de la dotation complémentaire pour renouvellement des matériels roulants.

La dotation complémentaire pour renouvellement des matériels roulants est fixée par l'article R. 1614-110 du CGCT.

La circulaire du 3 décembre 2001 précise que :

« Au-delà de la compensation des charges transférés résultant de l'exploitation, l'Etat a décidé d'ouvrir au bénéfice des régions, une dotation complémentaire dans le but de les aider à renouveler le matériel roulant affecté aux services régionaux de voyageurs. Il s'agit là d'une innovation par rapport aux modalités de compensation financière des transferts de compétences réalisées par le passé. Le dispositif retenu prévoit le renouvellement du parc de matériel affecté à l'exécution des services effectués au cours de l'année 2000 sur la base d'un parc équivalent de matériel nouveau, calculé à partir des éléments suivants :

- ♦ *une durée de vie des matériels de trente ans ;*
- ♦ *une valeur fixée à 1 677 000 euros l'unité pour le matériel autotracté ;*
- ♦ *une valeur moyenne nationale de 1 143 000 euros (7,5 € l'unité pour le matériel tracté) ;*
- ♦ *un équivalent de 1,25 € voiture pour une voiture à deux niveaux ;*
- ♦ *une valorisation du parc pour une modernisation à mi-vie de 15 % ;*
- ♦ *une déduction des amortissements nets des reprises de subvention du montant annuel obtenu.*

La valeur globale du parc de matériel roulant est donc calculée en fonction du nombre de « caisses » de matériel autotracté et du nombre de « caisses » de matériel tracté auxquels sont affectées les valeurs desdits matériels, le tout étant valorisé de 15 % supplémentaires. Le montant annuel de la dotation s'obtient en considérant le trentième de la valeur globale du parc, déduction faite des amortissements nets des reprises de subvention portés au compte TER 2000 ».

Les dépenses assumées par la région en matière d'acquisition ou de rénovation de matériels roulants sont actuellement environ 3 fois supérieures à la dotation complémentaire versée par l'Etat. Cet écart est dû :

- ♦ à une dotation initiale de l'Etat dont les termes ont été très nettement sous-évalués, par construction (prix de base du matériel, non prise en compte des locomotives,...)
- ♦ à l'ancienneté initiale du parc transféré, qui induit des besoins de renouvellement plus importants en première partie de période
- ♦ à un effet « ciseau » entre l'actualisation (faible) de la dotation Etat et la croissance (forte) des besoins de capacité en lien avec le développement de la fréquentation
- ♦ à une croissance de l'offre opérée par la région (nouveaux trains), qui, malgré des efforts d'optimisation (cadencement, productivité des roulements,...), nécessite l'augmentation du nombre de rames engagées.

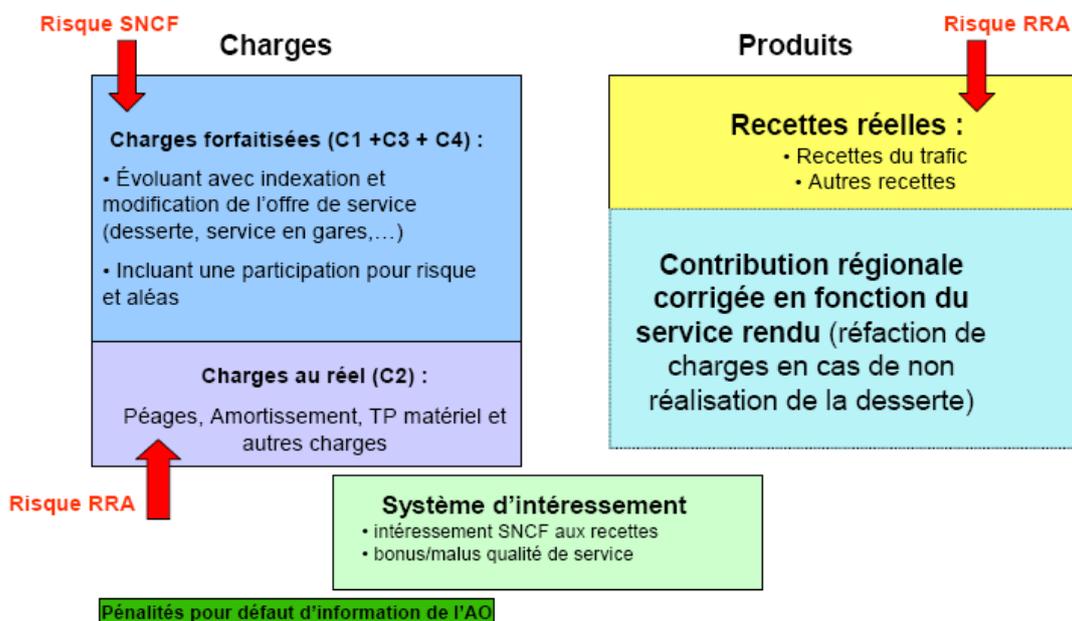
Enfin, on peut noter que, si la mutualisation des commandes entre régions via la SNCF permet d'obtenir des prix compétitifs de la part de constructeurs, l'évolution des normes techniques, des standards de confort ou de la législation (accessibilité des personnes à mobilité réduite,...) maintient une dynamique de coûts globalement à la hausse.

La prolongation de la durée de vie de certains matériels (voitures Corail notamment) nécessite des investissements complémentaires (révision générale,...), lesquels sont répercutés par la SNCF à la région dans le cadre du compte d'exploitation (charges de capital liés au matériel en C2).

Les dépenses relatives à l'entretien-maintenance du matériel (y compris le gros entretien) font partie intégrante des charges d'exploitation forfaitisées (C1). Vis-à-vis de la dotation Etat, c'est donc la part de dotation relative à l'exploitation qui « compense » ces dépenses. La modernisation des ateliers de maintenance a, quant à elle, été engagée après la régionalisation : les ateliers étaient, comme le matériel, dans un fort état de vétusté et devenaient inadaptés face à des exigences renforcées de qualité d'entretien et de disponibilité. Cette modernisation, effectuée sous maîtrise d'ouvrage SNCF, est répercutée en amortissement auprès de la région. La région ne bénéficie pas d'une quelconque dotation de l'Etat pour ce type d'investissement, pourtant lié au patrimoine initial.

Enfin, il est à noter que le poste de charges relatif à l'entretien-maintenance du matériel est un des postes ayant le plus défavorablement évolué dans les comptes réels de la SNCF entre 2002 et 2006. Avec un parc de matériel désormais grandement modernisé et des ateliers de maintenance rénovés, il est donc attendu de la part de la SNCF une plus grande productivité (laquelle peut se traduire sur les coûts d'entretien-maintenance, la disponibilité du parc, la baisse du nombre de matériel en réserve,...). Dans le cadre des discussions liées à la négociation du nouveau contrat, les hypothèses échangées les plus « poussées » concluaient à la capacité de la SNCF à maintenir constants ses coûts unitaires d'entretien-maintenance (environ 0,55 € courants par km-caisse), et donc à gagner, par efforts de productivité, l'équivalent de la dérive des prix (personnels, fournitures,...).

3.1.5.7- La répartition des risques



La SNCF prend en charge le risque industriel sur les charges liées à la production. Ces charges sont forfaitisées.

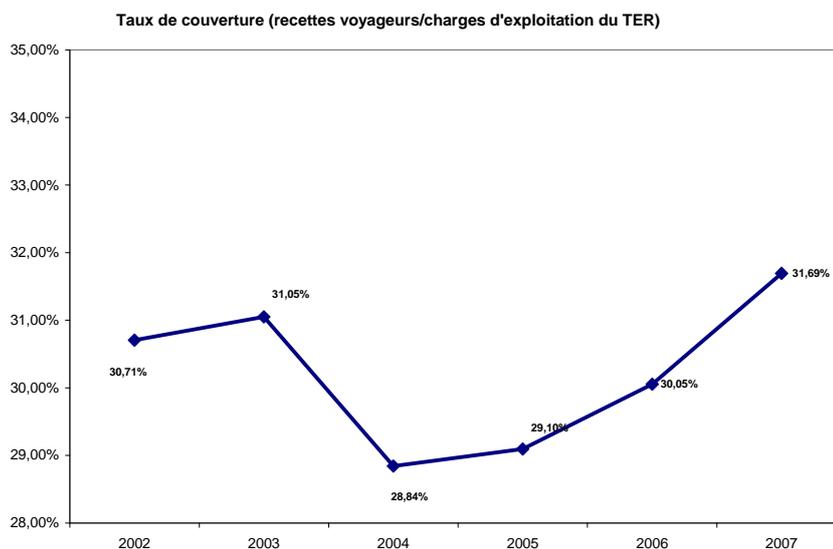
La région prend le risque sur des charges externes à la SNCF (péages d'infrastructure, matériel...). Elle prend également le risque commercial (sur les recettes) puisque la contribution est calculée à partir des recettes réelles.

Les charges suivantes sont forfaitisées :

- ♦ **C1** : circulation des trains, charges routières, matériel roulant, charges au sol, charges de gestion du TER et de structure
- ♦ **C3** : charges d'exploitation liées au lancement de la billettique et charges de fonctionnement récurrent de la billettique
- ♦ **C4** : charges liées aux services en gares TER

Le risque sur les recettes est partagé par un système d'intéressement, qui a pour objectif d'inciter la SNCF à l'augmentation de la fréquentation du service et des recettes. L'intéressement correspond à la moitié de l'écart entre les recettes réelles du trafic et l'objectif de recettes.

3.1.5.8- Le taux de couverture des lignes par les recettes voyageurs

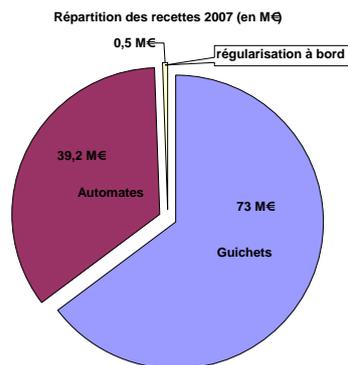


Source : région Rhône-Alpes

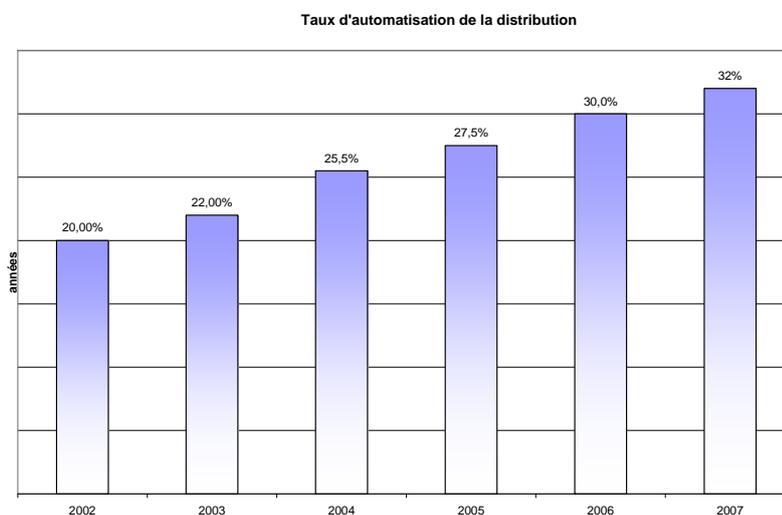
3.1.5.9- Les recettes enregistrées au guichet

Le système d'information FC12K Recettes est l'outil qu'utilise la SNCF pour la répartition des recettes entre activités. Cet outil permet de suivre les recettes par liaisons ferroviaires et routières et par catégorie tarifaire. Sur le périmètre TER, il affecte les recettes en direct pour les ventes (guichets et automates) qui relèvent de la seule activité ou par modèles de règles de partage découlant de l'attractivité de chaque train au regard des besoins des utilisateurs. A partir du plan de transport, le système FC12K met en œuvre les règles commerciales de correspondance et calcule pour chaque titre vendu les possibilités de réaliser le voyage.

Des analyses sont faites annuellement pour suivre la répartition des recettes par canal de vente. En 2007 les recettes se répartissent de la façon suivante :



L'évolution de la part des ventes réalisées auprès d'un automate est décrite dans le graphe ci-dessous :



3.1.5.10- Commentaires sur ces informations

Il ressort des informations qui précèdent que c'est à la région qu'il est revenu, pour l'essentiel, d'assurer le financement de la croissance des charges d'exploitation et d'investissement liées aux transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Il s'ensuivrait un effet « *de ciseau* » entre le niveau d'actualisation des dotations de l'Etat et celui des engagements de la région.

Cette situation tient, cela étant, également à la politique tarifaire attractive que la région a voulu mettre en place et qui l'a conduite, notamment, à ne pas répercuter sur l'usager les hausses des prix (en particulier pour l'énergie).

Par les réponses fournies par la SNCF, il est permis de relever les informations suivantes :

M€	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2002 %
Rhône-Alpes	108,0	109,8	116,7	129,8	143,9	149,3	38,20 %
France entière (1 à 21)	599,4	608,8	654,0	707,7	776,7	821,0	36,98 %

(*) Produits du trafic. Comptes TER 70611, 70961, 870611 (source: MCEFT / SNCF)

Mais il se dégage une impression initiale trompeuse de ces données, car le coût du TER s'est très sensiblement accru au cours de la période sous revue. Ainsi, les usagers ne supporteraient que moins du tiers des charges du TER, d'ailleurs incomplètement appréciées ; pour la France entière, leur part dans le financement TER a même légèrement diminué en passant de 29% en 2002 à 28% en 2007.

Cette situation est positive pour la SNCF en termes de chiffre d'affaires et de maintien des effectifs en dépit d'un résultat net modeste, voire nul ou négatif en cas de dérive des charges forfaitisées dans les conventions

Avant toute chose, il convient de comparer l'enveloppe globale allouée par l'Etat à la SNCF avant et après la réforme. Cette dernière, fixée par le contrat de plan de la SNCF, puis forfaitisée à partir de 1995, était de 806 M€ en 1996. Aujourd'hui, les montants versés par l'État au titre de la compensation du transfert des services régionaux de voyageurs (DGD et DGF) sont les suivants (source direction du budget) :

En M€	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	1 519,29	1 554,15	1 811,66	1 871,26	1 922,30	1 970,40
DGD/DGF		2,29 %	16,57 %	3,29 %	2,73 %	2,50 %
- dont part exploitation	1 130,88	1 156,83	1 406,67	1 452,95	1 492,58	1 529,92
		2,29 %	21,60 %	3,29 %	2,73 %	2,50 %
-dont part équipement	208,69	213,48	217,60	224,76	230,89	236,66
		2,29 %	1,93 %	3,29 %	2,73 %	2,50 %
- dont part réductions tarifaires	179,72	183,85	187,39	193,56	198,84	203,81
		2,29 %	1,93 %	3,29 %	2,73 %	2,50 %

Les subventions à l'activité TER ne sont pas indexées sur le niveau d'activité mais sur l'inflation prévisionnelle hors tabac à laquelle s'ajoute la moitié du taux d'évolution du PIB (selon la direction du budget qui renvoie sur ce point à l'article L. 1613-1 du code général des collectivités territoriales).

Sur les résultats de l'activité TER, la SNCF a fourni les données synthétiques suivantes, en M€ :

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
SNCF – EPIC						
Chiffre d'affaires	14 782	14 742	15 526	16 009	16 743	17 406
EBE	753	784	1 176	1 418	1 487	1 665
Résultat net	19	50	490	1 334	138	997
Total TER y compris CFC						
Chiffre d'affaires	2 063	2 137	2 481	2 610	2 778	2 928
EBE	128	133	158	132	57	113
Résultat net	30	35	59	38	-47	22
TER Rhône-Alpes						
Chiffre d'affaires	350	361	412	434	462	489
EBE	27	25	27	23	8	11
Résultat net	13	11	14	7	-8	-5

Toujours, selon la SNCF, le TER représenterait 16,8 % de son chiffre d'affaires en 2007, contre 14 % en 2002. Sa progression a donc été plus marquée que celle des autres activités. Le TER Rhône-Alpes est la plus grosse activité TER (16,7 % du TER). Le résultat net a été en moyenne de 23 M€ par an, soit 0,8 % du chiffre d'affaires.

La chambre relève que l'intervention régionale a connu une progression plus forte que celle de l'Etat dans la couverture de la charge d'exploitation et que la contribution de l'usager se situe à moins de 30 % du coût du TER. La chambre émet, toutefois une réserve sur l'absence de communication de comptabilité analytique de la SNCF et du peu d'effet des exigences de la région sur ce point à l'égard de son exploitant.

3.2- Le service rendu aux usagers

3.2.1- La fréquentation

La fréquentation des TER a connu une croissance forte sur la période, notamment en Rhône-Alpes, supérieure à l'offre, passant de 1 611 775 voyageurs/kilomètre (vk) en 2002 à 2 118 185 vk en 2007, soit une progression de 31,4 % sur la période.

Les causes de cette croissance sont de deux ordres :

- ♦ **amélioration de l'attractivité TER** par enrichissement de l'offre : développement des dessertes (+ 14 % de trains/kilomètres sur la période), meilleure accessibilité, canaux d'information modernisés plus proches des clients, investissement en matériels plus performants et confortables, relation clientèle plus individualisée, animation du réseau de ventes renforcée...
- ♦ un **environnement favorable au fer** : après des décennies orientées sur le développement de l'automobile, un virage a été pris sur le choix de développer le ferroviaire (cf. contrats de plan état – régions). Les contraintes liées à l'usage de la voiture progressant, le choix du mode ferroviaire devient plus facile dans un contexte de congestion des villes et d'augmentation dans la durée du prix du carburant.

La chambre constate la croissance de la fréquentation des TER mais considère qu'une analyse plus fine des causes de cette évolution devrait être engagée.

3.2.2- La politique tarifaire

La région Rhône-Alpes a créé plusieurs types de tarification :

- ♦ des tarifications régionales monomodales (permettant d'utiliser uniquement le TER Rhône-Alpes), en particulier un abonnement grand public « Coup double » en 2003, une carte à réduction grand public « Coup de cœur » en 2003, une carte à réduction pour les jeunes « Coup de foudre » en 2005 et une carte à réduction sociale « Coup de pouce » en 2004 ;
- ♦ des tarifications en partenariat avec des autorités organisatrices permettant d'utiliser le réseau TER et des réseaux urbains et/ou interurbains ; ainsi, la tarification « TER + TCL combiné » permet d'effectuer un parcours sur le réseau TER et de prendre le réseau urbain de Lyon (TCL) en correspondance ;
- ♦ des accords tarifaires avec des régions limitrophes pour étendre le bénéfice de tarifications régionales sur des parcours interrégionaux ; ainsi l'extension du bénéfice de la carte à réduction « Coup de foudre » pour les étudiants vers Dijon, Clermont-Ferrand, Marseille, en partenariat avec les régions concernées.

L'abonnement « coup double » a été vendu en 2007 au prix de 151 € (contre 147 en 2003) à 16 719 clients (16 656 en 2003), générant une recette globale de 2 847 323 € (2 477 631 en 2003). Le prix moyen d'un billet acheté avec la carte « coup de cœur » est de 8,34 € en 2007 (8,11 en 2003), ce qui a généré une recette globale de 4 180 364 € (3 761 743 € en 2003). Le prix moyen d'un billet acheté avec la carte « coup de foudre » est de 6 €; cette carte concerne 53 568 abonnés en 2007 (50 816 en 2003); elle a généré une recette de 13,7 M€ (12,6 en 2003).

Dans son bilan tarifaire 2007, la SNCF considère que la gamme tarifaire a atteint sa pleine maturité.

3.2.3- Les relations avec l'utilisateur

Affichant sa volonté de « développer en Rhône-Alpes une véritable démocratie participative », la région a fixé aux comités de ligne la mission « *d'instaurer un échange continu et constructif avec les usagers, les élus locaux et les partenaires sociaux de l'entreprise exploitante en vue du développement et de l'amélioration du service public de transport régional de voyageurs.* »

La charte de fonctionnement des comités de ligne en Rhône-Alpes en définit l'objet :

- ♦ l'expression des usagers sur les conditions d'exécution du service ;
- ♦ la prise en considération des attentes et des besoins des participants en matière de développement de l'offre ;
- ♦ l'information et la consultation des participants sur l'ensemble des actions que la région organise et met en place en tant qu'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs ;
- ♦ la coordination des actions de la région avec celles des autres autorités organisatrices de transport.

Les comités de ligne sont présentés comme « *des lieux d'écoute, d'expression des besoins et d'information, permettant notamment de concevoir des propositions concertées entre les différents acteurs pour l'amélioration du service public régional.* » (dont) « *les observations et les propositions émises lors de la tenue des comités de ligne alimenteront les travaux des instances délibératives et décisionnelles du Conseil régional.* »

Concrètement, les comités de ligne sont consultés en particulier sur l'évolution des offres de service, comme ce fut le cas, par exemple, lors de la remise à plat de l'ensemble des horaires des TER à l'occasion du cadencement. Il s'agit là du seul exemple produit par la région, qui se propose cependant d'en fournir d'autres « sur demande »...

Les comités de lignes sont réunis « en tant que de besoin », sur un rythme prévisionnel d'une à deux réunions annuelles, en cohérence affichée avec le calendrier lié au changement de service. Le comité régional des partenaires assure une coordination d'ensemble du dispositif permettant le cas échéant de proposer les évolutions nécessaires.

Chaque comité de ligne est présidé par un élu représentant l'exécutif régional, et composé d'usagers de la ligne, de représentants des collectivités locales et des responsables de la SNCF.

La représentation de l'exécutif consiste à rappeler le cadre institutionnel, expliquer les enjeux et la politique régionale des transports et veiller à l'intérêt général, tout en respectant les particularités ou attentes locales.

L'animation d'un comité de ligne consiste à expliciter les missions des comités et en faire respecter les règles de fonctionnement, recueillir l'avis des participants, veiller à ce que chacun puisse s'exprimer et assurer le suivi des propositions et des demandes formulées. Dans ce cadre, la région et la SNCF s'engagent à fournir aux membres des comités les éléments techniques et financiers pour une bonne compréhension par tous les acteurs du fonctionnement des transports régionaux de voyageurs en termes d'offre, de qualité de service et de besoins de déplacements.

28 comités de lignes ont été mis en place. Leur fonctionnement semble donner satisfaction à leurs participants.

D'après la charte des comités de ligne pour, chaque comité de ligne, les propositions émanant des participants lors de la tenue des comités sont recensées et examinées par la région, un retour est systématiquement effectué lors de la réunion suivante et par l'envoi d'un document de suivi à l'ensemble des participants.

3.2.4- L'évaluation de la qualité du service rendu

La SNCF a produit les documents suivants :

NATIONAL	ENSEMBLE DU SERVICE DE LA SNCF AU COURS DE CE DÉPLACEMENT											
	2001	.	2003	.	2004	.	2005	.	2006	.	2007	
	13,8	↗	14,1	↗	14,3	↘	14,2	↗	14,3	↗	14,4	

NATIONAL	LE TRAIN OU VOUS VOUS TROUVEZ											
	2001	.	2003	.	2004	.	2005	.	2006	.	2007	
	13,8	↗	14	↗	14,3	↘	14,2	↗	14,3	↗	14,5	

NATIONAL	L'ORGANISATION DE VOTRE DÉPLACEMENT											
	2001	.	2003	.	2004	.	2005	.	2006	.	2007	
	14,4	↗	14,6		14,7	↘	14,6	↗	14,7	↗	14,8	

NATIONAL	LA GARE OU VOUS AVEZ COMMENCÉ VOTRE DÉPLACEMENT											
	2001	.	2003	.	2004	.	2005	.	2006	.	2007	
	14,1	↗	14,3	↗	14,5	↘	14,2	↗	14,5	↗	14,6	

Notes sur 20 issues des enquêtes nationales dites ISC (indicateurs satisfaction clients).

Le client est interrogé dans le train sur son voyage en cours, le questionnaire est auto-administré.

200 à 600 clients sont interrogés suivant la fréquentation de l'axe.

Entre 150 à 200 axes ont été enquêtés soit entre 50 000 et 65 000 clients suivant les années.

Δ	NON COMPARABLE	↗	↘	HAUSSE OU BAISSSE SIGNIFICATIVE
---	----------------	---	---	---------------------------------

Rhône-Alpes	ENSEMBLE DU SERVICE DE LA SNCF AU COURS DE CE DÉPLACEMENT										
	2001	·	2003	·	2004	·	2005	·	2006	·	2007
Lyon-Ambérieu	13,5		13,7		13,6		13,8		13,7		14
Lyon-Bourg-en-Bresse	12,8		12,6		12,5	↗	13,1		12,8		13,2
Valence-Grenoble	13,8	↗	14,5		14,7		14,4		14,5		14,7
Lyon-Saint Etienne	13,6		13,8		13,6		13,9		14,1	↗	15
Lyon-Givors	14,1	⚡	13,6	↗	14,5		14		14	↗	15
Saint Etienne-Noirétable	12,9	⚡	13,9	↗	14,6	↘	13,9		14,1		14,4
Grenoble-Rives	13		13,5		13,5		13,6		13,7	↗	14,7
Lyon-Grenoble	14		14	↗	14,5		14,3		14,3	↗	14,9
Lyon-Valence	13,1		13,4		13,6	↗	14,4		14,6		14,6
Lyon-St Bel	12,5	↘	11,8	↗	12,6		12,6	↘	10,2	↗	11,6
Lyon-Roanne	13,7		13,3		13,5		13,5		13,8	↗	14,3
Grenoble-Annecy	14,5		14,4		14,7		14,4		14,7		14,6
Saint Etienne-Roanne	12,8		12,6	↗	13,3	↗	13,9		13,9	↗	15,2
Mâcon-Lyon	13,1	↘	12,2	↗	12,9	↗	13,8		13,7	↗	14,7
St Gervais-Vallorcine	15,2	↘	13		13,4		13,7	↗	14,5	↗	15,5

Rhône-Alpes	LE TRAIN OU VOUS VOUS TROUVEZ										
	2001	·	2003	·	2004	·	2005	·	2006	·	2007
Lyon-Ambérieu	13	↗	13,4		12,9		13,2	↗	14		13,8
Lyon-Bourg-en-Bresse	11,7		11,4		11,3		11,7		11,3	↗	12,4
Valence-Grenoble	14,3		14,6		14,6		14,4		14,6	↗	15
Lyon-Saint Etienne	13,1	↗	14	↘	12,9	↗	13,8	↘	13,3	↗	15,4
Lyon-Givors	14,3	Δ	13,9	↗	15,2	↘	14,4	↘	13,8	↗	15,6
Saint Etienne-Noirétable	12,1	Δ	14,2	↗	14,9	↘	14,3	↘	13,7	↗	14,7
Grenoble-Rives	13,7		13,5		13,6		13,5		13,3	↗	15,2
Lyon-Grenoble	14,6	↘	14,1	↗	15	↘	14,1		14,2	↗	15
Lyon-Valence	13		13,3		13,4	↗	14	↗	14,8		14,7
Lyon-St Bel	12,3	↘	11,2	↗	12,6		12,3	↘	10,4	↗	11,1
Lyon-Roanne	13,7		13,9		13,7	↗	14,3	↘	13,6	↗	14,7
Grenoble-Annecy	15,2	↘	14,4	↗	15,1	↘	14,7		14,5		14,9
Saint Etienne-Roanne	11,5	↘	10,9	↗	12,8		13,2		13,1	↗	15,5
Mâcon-Lyon	12,6	↘	11,7	↗	12,4	↗	13,9		13,6	↗	15,2
St Gervais-Vallorcine	15,8	↘	12,7		14,5		13,2	↗	15,2	↗	16,1

Rhône-Alpes	L'ORGANISATION DE VOTRE DÉPLACEMENT										
	2001	·	2003	·	2004	·	2005	·	2006	·	2007
Lyon-Ambérieu	14,4	↗	15,2		14,8		14,9		14,8		15,2
Lyon-Bourg-en-Bresse	14		14,3		14		14,3		14,3		14,5
Valence-Grenoble	14,1	↗	15,1		15,2	↘	14,7		15,1		15,2
Lyon-Saint Etienne	14,6		14,9		14,7		14,9		14,8	↗	15,7
Lyon-Givors	15,3	Δ	14,9		15,4		15		15,1		15,6
Saint Etienne-Noirétable	13,3	Δ	14,4		14,6		14,7		14,4	↗	15
Grenoble-Rives	14,7		15		14,8		14,6		15		15,4
Lyon-Grenoble	14,5	↗	14,9		15,1		14,8		15,1		15,3
Lyon-Valence	13,9		14,3		14,3	↗	14,9		15,3		15
Lyon-St Bel	14,2		14,1	↗	14,7		14,7	↘	13		13,7
Lyon-Roanne	14,3		14,4		14,6		14,4		14,8	↗	15,3
Grenoble-Annecy	14,6		15		15		14,9	↗	15,3		15,2
Saint Etienne-Roanne	13,7		14,2		14,2		14,6		14,6	↗	15,6
Mâcon-Lyon	14,3		14,1	↗	14,7		14,9		14,9	↗	15,6
St Gervais-Vallorcine	15,2	↘	13,3		13,6		13,2	↗	14,8	↗	15,6

Rhône-Alpes	LA GARE OU VOUS AVEZ COMMENCÉ VOTRE DÉPLACEMENT										
	2001	·	2003	·	2004	·	2005	·	2006	·	2007
Lyon-Ambérieu	14,4		14,3		14		13,9		13,9		14,2
Lyon-Bourg-en-Bresse	13,9		13,9		13,9		14		13,7		13,8
Valence-Grenoble	14,2	↗	14,7		14,8		14,6		15		15
Lyon-Saint Etienne	13,7		13,3		13,5		13,6		14	↗	14,9
Lyon-Givors	14	Δ	13,5	↗	14,2	↘	13,3	↗	13,9		14,4
Saint Etienne- Noirétable	13,6	Δ	13,7	↗	14,7	↘	13,9	↗	14,5		14,8
Grenoble-Rives	13,4		13,1		13,1		13,6	↗	14,2		14,7
Lyon-Grenoble	14,5		14,3		14,7		14,5		14,6	↗	15,1
Lyon-Valence	14,3		14,1		14,2	↗	14,7		14,8		14,7
Lyon-St Bel	12,4		12,3		12,6	↗	13,2	↘	11,9		11,8
Lyon-Roanne	13,7		13,4		13,8		13,7		14,1	↗	14,5
Grenoble-Annecy	14,6		14,8		15		14,7		15		14,6
Saint Etienne-Roanne	13,9		14,3		13,9		14,1		14,2	↗	15
Mâcon-Lyon	13,6	↘	13,1	↗	13,6		13,8		13,6	↗	14,7
St Gervais-Vallorcine	15	↘	13,4		13,4		13,5		14		14,7

4- LA PERIODE ACTUELLE

4.1- Le contrat de projet Etat – Région 2007 - 2013

Région	Libellé projet	en M€ CE 2006				
		Financement CPER	dont Etat	dont Région	dont SNCF	autre
Rhône-Alpes	Sillon alpin sud	236,0	118,0	118,0	0,0	0,0
Rhône-Alpes	Transfrontalier aggro Genève et étoile Annemasse	50,0	25,0	25,0	0,0	0,0
Rhône-Alpes	Nœud et étoile ferroviaire Lyonnais	70,0	35,0	35,0	0,0	0,0
Rhône-Alpes	Intermodalité (PEM, interconnexion St Etienne, gal	105,0	30,0	30,0	15,0	30,0

Le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 en Rhône-Alpes prévoit un financement de 461 millions d'euros pour des projets TER ou mixtes, soit un montant équivalent à celui du contrat de plan précédent (mais un contrat d'objectifs 2005-2010 est prévu en plus, notamment pour financer la poursuite des projets du CPER 2000-2006 qui n'ont pas été terminés).

4.2- La convention conclue avec la SNCF pour la période 2007 - 2014⁷

La convention est signée pour 8 ans, avec une révision prévue à environ mi parcours (après 4 ans ou l'année où le développement de l'offre atteint + 15 % sans excéder 5 ans).

4.2.1- Le contenu de la convention

4.2.1.1- Charges et produits

Le modèle contractuel repose sur un forfait de charges incluant une rémunération pour risques et aléas de 2,5% (affichée comme « participation aux risques et aléas ») tenant compte d'un abattement pour les 2 premières années (3,2 M€ en 2007 6,2 M€ en 2008). Cet

⁷ Par ailleurs, un contrat d'objectifs a été conclu le 15 mars 2006 entre la région et RFF et porte sur la période 2007-2013.

abattement de la rémunération contractuelle tient compte d'un risque industriel croissant au fur et à mesure de l'exécution du contrat mais aussi pour l'année 2008 de l'atténuation du dispositif de pénalités et de bonus-malus qui accompagne la mise en service du cadencement.

Les charges C2, supportées au réel par la région, intègrent les péages, les charges de capital sur le matériel roulant, ainsi que le droit de sécurité versé par la SNCF à l'EPSF.

A l'instar de la convention précédente, le principe d'isolement des charges liées à la mise en place du système billettique a été maintenu (charges C3).

Les charges liées aux services en gare, dont le niveau est décidé par la région, dans les conditions prévues par la convention, sont prises en compte dans un forfait de charges spécifique C4. En conséquence, les services et horaires d'ouverture des gares et des guichets TER sont contractuels et les évolutions sont décidées en concertation avec la région.

Le modèle contractuel sur les recettes évolue fortement par rapport à la convention précédente.

L'engagement sur les recettes est désormais un engagement annuel sur le niveau des recettes directes de trafic.

A la demande de la région, il n'est plus fait référence distinctement dans le compte contractuel aux compensations pour tarifs sociaux (nationaux au régionaux) dont l'incidence financière pour la SNCF est désormais compensée par une réduction des recettes directes et une augmentation de la contribution d'exploitation.

La région assume une part de risque plus important sur les recettes : les recettes directes sont prises en compte pour leur valeur réelle dans le compte contractuel annuel définitif et la SNCF est intéressée au dépassement de l'objectif.

La convention recourt à une prévision de recettes pour le calcul de la contribution prévisionnelle et des acomptes mensuels versés par la région ; en cas de désaccord, le montant de cette prévision est fixé en dernier ressort par décision de la région. La contribution est ajustée en fonction des recettes réelles et de l'intéressement de la SNCF lors de l'établissement du décompte définitif. En cas de surestimation des recettes prévisionnelles, la région s'engage à prendre en charge le coût de la trésorerie supportée par la SNCF du fait des moindres acomptes qui en ont résulté pendant toute l'année.

L'intéressement aux recettes perçu par la SNCF est calculé de façon mécanique par différence entre les recettes réelles et un objectif de recettes prenant en compte la moyenne pondérée des recettes réelles des deux exercices antérieurs actualisées de la hausse tarifaire. L'écart de recettes par rapport à l'objectif ainsi calculé est partagé à parité entre la région et la SNCF dans un intervalle de +/- 8,5 %.

Le mode de fixation de l'objectif de recettes et le mécanisme de partage est protecteur pour la SNCF et permettra de dégager un intéressement significatif aux recettes dès que l'objectif est atteint.

4.2.1.2- *Modalité d'application de la dégressivité tarifaire sur les parcours en correspondance avec des TER*

Au regard de l'importance des parcours en correspondance dans les recettes du TER Rhône-Alpes, la région a demandé à la SNCF de mettre en œuvre une modification du mode

de calcul de la part TER des billets pour les parcours en correspondance avec des trains Grandes Lignes tarifés à prix de marché.

4.2.1.3- *Engagement et intéressement de l'entreprise sur la qualité*

Le dispositif d'intéressement à la qualité est, dans ses grands principes, analogue à celui de la convention actuelle.

Il repose sur 5 domaines en plus de la réalisation de l'offre :

- ♦ 1. Ponctualité (avec suivi spécifique des trains de pointes domicile-travail)
- ♦ 2. Qualité du service dans les gares
- ♦ 3. Qualité du service dans les trains
- ♦ 4. Qualité du service à bord des cars
- ♦ 5. Qualité de l'information à distance (nouveau critère).

Les deux derniers critères ne donnent pas lieu à un intéressement financier.

L'engagement et l'intéressement sont globalisés sur l'ensemble des lignes du TER Rhône-Alpes mais le suivi est effectué par lignes.

La convention prévoit également des pénalités pour remise tardive de document.

L'engagement financier est similaire à celui de la convention actuelle : bonus-malus plafonnés à 1 750 K€.

La ponctualité demeure le critère principal de l'intéressement à la qualité.

4.2.1.4- *Non réalisation de l'offre*

La franchise est fixée à 1% pour toute la durée de la convention.

Les pénalités sont de 6 €/train-km non réalisés pour un niveau d'offre non réalisée compris entre 1 % et 2,5 %, et de 7 €/train-km au-delà de 2,5 % d'offre non réalisée.

Au-delà de 5,5 % d'offre non réalisée, il est prévu d'appliquer la clause de révision.

Les grèves externes donnent lieu au paiement d'une pénalité réduite (réfaction) de 3,5€/ train-km non fait.

Les clauses exonératoires sont protectrices et intègrent les travaux d'infrastructure non programmés ainsi que les conséquences liées aux nouveaux entrants.

4.2.1.5- *Prévisibilité de service*

La nouvelle convention introduit un dispositif de prévisibilité du service en cas de grève qui se caractérise par :

- ♦ le principe d'un plan de transport adapté comprenant 3 niveaux de service visant à assurer respectivement 30 %, 50 % ou 70 % des dessertes normalement programmées en heures de pointe
- ♦ le plan de transport adapté fait l'objet d'une définition au cas par cas en concertation avec la région

- ♦
- ♦ la définition des dispositifs mis en œuvre par la SNCF pour assurer l'information des voyageurs
- ♦ la possibilité de substitution des trains km par des cars km
- ♦ un intéressement financier de la SNCF au respect de la réalisation du programme annoncé (pénalités pour offre non réalisée réduites de 1 à 2 €/train-km selon le plan de transport adapté mis en œuvre, dès lors que le programme annoncé est tenu).

4.2.1.6- Investissements

La convention intègre un programme d'investissement prévisionnel.

En outre, l'impact des investissements programmés notamment dans les centres de maintenance, a été chiffré afin d'être pris en compte dans le forfait de charge C1 à partir de l'année impactée.

Les investissements prévus sur les gares s'élèvent à environ 10,5 M€ par an dont 3 M€ financés sur fonds propres par la SNCF. Le programme d'investissement dans les centres de maintenance s'élève à 31,5 M€ sur la durée de la convention.

4.2.1.7- Indexation - Productivité

La formule d'indexation des charges forfaitisées intègre :

- ♦ de nouveaux indices d'énergie électrique et gazole plus représentatifs
- ♦ une composante d'indexation en fonction de l'évolution du trafic en principe à compter de 2009, afin de prendre en compte notamment les impacts du cadencement sur le trafic et les charges variables associées
- ♦ une indexation spécifique des charges liées au service en gare (C4), sur la base d'un indice de salaires chargé (ICHTTS) majoré.

La formule ne comporte par pas de terme fixe.

Le niveau (en %) de l'indexation prévisionnelle est fixé contractuellement.

Par ailleurs, la convention prévoit la possibilité, à partir de 2009, d'inclure dans les avenants de modification d'offre les charges liées aux forçements de composition rendus nécessaires par des augmentations de trafic.

4.2.1.8- Contractualisation du cadencement

La mise en œuvre du cadencement au service unique 2008 qui fera porter un risque plus important à l'exploitant s'accompagne d'une atténuation du dispositif d'intéressement financier à la qualité pour l'année 2008 avec :

- ♦ un plafonnement des pénalités 0,5 % du forfait C1 (1,8 M€)
- ♦ la suspension des mécanismes d'intéressement à la ponctualité pendant les 3 premiers mois de mise en œuvre de cadencement et atténuation les 3 mois suivants.

Afin de faciliter la prise en compte du cadencement dans le budget régional, la SNCF a proposé un scénario permettant de n'intégrer les effets liés à la montée en charge du trafic (notamment sur les forçements de composition) qu'à partir de la contribution 2009.

La convention 2007 – 2014 a sensiblement renforcé le rôle de la région par rapport à la convention précédente.

La SNCF a apporté les précisions suivantes :

« De façon générale, les conventions d'exploitation TER de « première » et de « seconde » génération sont conçues sur un modèle global analogue. Toutefois, les conventions récentes comportent davantage de dispositions, ou à tout le moins des stipulations plus contraignantes pour la SNCF, dans les principaux domaines suivants : information de la région tant sur les aspects financiers de la convention que sur les modalités de réalisation du service, système global d'intéressement à la qualité et dispositif de prévisibilité du service (antérieurement aux dispositions de la loi 21/08/2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs) ».

La chambre regrette qu'à l'occasion de cette deuxième convention, il n'ait pas été décidé d'asseoir les obligations de l'exploitant sur celles, désormais, classiques des délégataires de service public. Elle s'étonne que l'exploitant ne soit pas en mesure de produire une comptabilité analytique de sa délégation.

4.2.2- L'offre type et la définition des services en gare

La définition des services en gare est fournie dans la convention d'exploitation 2007-2014 :

Article 4 Champ d'application – Extrait

Les services régionaux de transport collectif de voyageurs assurés par la SNCF dans le cadre de la présente convention comprennent notamment :

- ♦ l'exploitation de l'ensemble des circulations régionales de voyageurs effectuées sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux,
- ♦ l'exploitation des dessertes routières conventionnées,
- ♦ la mise à disposition et la maintenance par la SNCF des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exécution du service,
- ♦ la gestion des services en gares du périmètre TER Rhône-Alpes : accueil, distribution, validation des titres de transport, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- ♦ la gestion de l'information des voyageurs et de la communication,
- ♦ la gestion des gares, boutiques et points d'arrêt TER de la région Rhône-Alpes,
- ♦ la gestion de la prévention et de la sûreté,
- ♦ la gestion de la tarification,
- ♦ la gestion de la qualité du service,
- ♦ la participation au développement l'intermodalité.

La chambre note que s'il a fallu attendre dix ans pour que la région se saisisse pleinement de cette question, la collectivité territoriale y a exprimé des exigences fortes, en termes notamment de co-décision sur l'évolution des horaires des guichets.

4.2.3- Le cadencement

L'intérêt et le principe du cadencement des dessertes ont été affirmés par la région dès son schéma régional des transports de 1997. Le projet, tel que mis en œuvre en décembre 2007, a été véritablement initié à partir de fin 2003, dans un premier temps par des études de faisabilité au niveau national et régional (2004-2005), puis dans le cadre d'un processus progressivement de plus en plus opérationnel (2006-2007).

La mise en place du cadencement a ainsi permis un saut qualitatif et quantitatif de l'offre. Après de premiers mois de rodage, la situation en termes de qualité de service (ponctualité) est revenue, selon la région, à des niveaux similaires aux années antérieures. La fréquentation, quant à elle, augmente progressivement, et devrait encore s'amplifier après les campagnes d'information et de communication prévues à la rentrée.

Le problème du cadencement tient au fait qu'il ne concerne pas uniquement la circulation des trains régionaux de voyageurs, mais également les trains nationaux et le fret. LA SNCF arbitre prioritairement en faveur des trains nationaux et internationaux.

La chambre tient à souligner que par sa détermination, la région est parvenue à asseoir définitivement son autorité dans l'organisation des transports, qui demeure cela étant complexe du fait de la coexistence de trafics internationaux, nationaux et régionaux et fragile en raison de la saturation de certaines infrastructures.

4.3- Perspectives

Le règlement obligations de service public (OSP), relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, a été publié le 2 décembre 2007. Il entre en vigueur le 3 décembre 2009.

4.3.1- Les grands principes du règlement OSP

- ♦ Toute obligation de service public assortie d'un droit exclusif, voire d'une compensation financière, doit faire l'objet d'un contrat de service public entre l'autorité organisatrice et l'opérateur.
- ♦ La modalité générale d'attribution des contrats est l'appel d'offres, avec deux exceptions pour lesquelles l'attribution directe reste possible :
 - les « opérateurs internes » qui sont sous le contrôle complet de l'AO,
 - les transports par chemin de fer à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway.
- ♦ La durée des contrats pour le ferroviaire ne peut dépasser 15 ans (8 ans pour le bus) sauf si l'opérateur fournit des éléments d'actifs significatifs ; si les contrats sont attribués directement par l'autorité organisatrice, cette durée est ramenée à 10 ans.
- ♦ Les contrats de service public doivent définir clairement les obligations de service public et les paramètres de calcul de leur compensation ;
- ♦ Une période de transition de 10 ans est prévue à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement. « *Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 (attribution des contrats de service public) afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport* ».

4.3.2- Incidences sur les TER

Le règlement pose la question de l'ouverture à la concurrence des services régionaux.

La région a apporté la réponse suivante : « *elle a suivi, notamment via l'association des régions de France et le groupement des autorités responsables de transport (GART), la mise au point de ce règlement. Elle souscrit sur le sujet à l'avis émis par le GART lors des dernières phases de discussions du projet de règlement. Concernant l'application au réseau régional, aucune orientation précise n'a été prise à ce jour* ».

La chambre prend acte des réflexions engagée par l'Etat et l'assemblée des régions de France en vue d'une expérimentation de l'ouverture à la concurrence de certains services régionaux.