

# Courbettes et politesses entre Région Centre et la SNCF

Jean-Michel Bodin et François Bonneau soumettront la convention au vote du conseil régional, le 17 avril 2014. Après une négociation serrée, la Région et la SNCF ont signé la nouvelle convention TER. L'usager monte en première classe... ou presque.

C'est en ces termes que la Presse relaie les communiqués en laissant penser qu'un compromis vient d'être obtenu en faveur des finances Régionales et des usagers.

La contribution suivante va permettre de repositionner les bases d'un accord qui est encore une fois comme l'a toujours fait la Région Centre en faveur de la SNCF, opérateur exclusif de la Région Centre et durablement protégé.

Le quotidien « La République » présente parfaitement bien les chiffres qui une fois enveloppés dans des mots pourraient induire une fausse appréciation de ce rapport de forces. Pour un montant alloué à l'exploitation de 144.8 Millions d'euros en 2014 à service égal contre 129.7 millions un an auparavant soit une augmentation de 15.1 millions, ce qui porte le dérapage à 11.6% qui est bien une différenciation positive de ce que l'on appelle l'inflation ferroviaire à la Française.



La République : Par Bruno Besson, rédaction d'Orléans

La nouvelle convention de sept ans introduit le seul principe des pénalités et instaure un système de contrôle des dépenses de maintenance. Pour l'usager, c'est comme si on l'invitait à voyager en première classe après des années de galère en deuxième !

Convention vertueuse : La convention aurait dû être conclue en octobre et signée en janvier mais « la discussion, extrêmement exigeante et longue, ne l'a pas permis » explique François Bonneau, président du conseil régional. En son nom, Jean-Michel Bodin, vice-président chargé des transports qui a évidemment conduit la plupart des discussions, estime qu'il s'agit « d'une convention vertueuse ». Jusqu'ici, quand la SNCF ne remplissait pas ses engagements, le bonus-malus ne l'incitait guère à se corriger. « Désormais, elle paiera des pénalités, dont le plafond annuel est de 1 million d'euros (M€), mais en cas de dépassement, le surplus sera reporté sur l'année suivante », explique Jean-Michel Bodin. Et ces pénalités s'appliqueront sur la ponctualité (à partir de dix minutes de retard), la composition des trains (pas assez de voitures) et la suppression inopinée de trains : « Et la pénalité sera aggravée si le manquement intervient aux heures de pointe », souligne Jean-Michel Bodin. Les pénalités sont versées à la Région, mais l'usager (abonné ou occasionnel) n'est pas oublié puisqu'il sera désormais systématiquement remboursé ou indemnisé en cas de défaillance de la SNCF : « La convention crée un droit au profit de l'usager », précise François Bonneau. Les pénalités s'appliqueront aussi aux critères de propreté (trains et gares), d'information, d'accueil, etc. La norme ? « Le niveau le plus élevé atteint en 2013, avec obligation de progresser », ajoute Jean-Michel Bodin qui précise : « Des voyageurs mystères assureront le contrôle pour nous. » Autre nouveauté : « Pour limiter les pannes, nous achetons des rames pour remplacer les plus anciennes, mais nous exigeons, désormais, que la SNCF programme la maintenance et, au lieu d'un forfait, nous paierons sur facture, donc sur les opérations de maintenance réellement réalisées. » De même, désormais, la SNCF ne pourra plus modifier les horaires des gares, diminuer son effectif dans les gares, ni les trains, sans l'accord de la Région. Une nouveauté encore : la convention crée un service de réservation pour accompagner les handicapés.

Chiffres-clés : Depuis 2007, la fréquentation TER mesurée en voyageur/km a augmenté de 6,10 %. Le nombre d'abonnés a progressé de 18 %, mais celui des voyageurs occasionnels a diminué de 1,90 %. « Plus nous avons des trains remplis, plus nous avons des recettes, donc de l'autofinancement », explique François Bonneau. En 2007, les recettes étaient de 87 M€ et de 105 M€ en 2013. « Nous prévoyons la même somme en 2014, indique Jean-Michel Bodin, tout en sachant que, globalement, en France, la fréquentation est en baisse d'environ 3 %, notamment pour des raisons économiques. »

Coût négocié : Pour la dernière année de la convention précédente, en 2013, la Région avait inscrit 137,7 millions d'euros (M€) dont 4 M€ en investissement. Après négociation « pour qu'on ne reconduise pas automatiquement sans discuter », la première année de la nouvelle convention (2014), à offre égale, la Région mettra 144,8 M€ en fonctionnement et 8 M€ en investissement, soit 153,3 M€. « Si nous n'avions pas discuté ligne par ligne, assure François Bonneau, c'est 155 M€ que nous aurions dû inscrire au budget ». La contribution au TER représente plus de 15 % du budget régional.

Cette convention qui semble avoir donné des soucis aux rédacteurs est caractérisée de « vertueuse » par le chargé des négociations au Conseil Régional Centre, Jean-Michel Bodin. Le faire valoir de ce résultat réside simplement dans le montant annuel qui aurait pu être fixé pour 2014 à 155 Millions d'Euros et qui comme de coutume chez un marchand de salons cuirs à permis d'obtenir un prix remisé en n'allouant à l'exploitation plus investissements que 153.3 Millions d'Euros. Un an auparavant ce budget était inscrit pour 137.7 millions d'euros dont 4 en investissement. Ces éléments montrent un blocage à 4 millions d'euros annuels constants en investissement. Avec une inflation ferroviaire de 11.6% alimentant l'exploitation cela revient à dégrader le poste investissement. Le risque pris par la SNCF pour ne pas avoir à assurer la qualité de son service se trouve, lui, plafonné à 1 million d'euros. Ce risque ne représente que 0.7% de la facture d'exploitation. C'est un pourcentage bien inférieur à la régression des investissements de 11.6%. Le lobbying SNCF a une fois de plus été efficace pour financer le fonctionnement dont les salaires et préserve les cheminots dans l'avenir en leur garantissant une progression confortable de la ressource Régionale. L'usager contribuable ne pourra comme à l'habitude que subir cette situation qui semble engagée à nouveau pour 7 années par le nouveau contrat et ne pourra même pas faire pression sur les hausses tarifaires...