



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transports ferroviaires

Question écrite n° 106958

### Texte de la question

M. Christian Eckert attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la gestion des TER. La situation des TER est de plus en plus compliquée pour les régions. Bien qu'elles soient les autorités organisatrices des transports collectifs de voyageurs sur leur territoire, elles ont surtout l'impression d'assumer de plus en plus les déficiences des trois autres acteurs du ferroviaire français, à savoir l'État, RFF et la SNCF. Pourtant, leur rôle est devenu incontournable. En effet, les TER transportent chaque jour près de 800 000 voyageurs. En matière d'acquisition de matériel ferroviaire, le montant de leurs commandes (groupées ou non) s'élève aujourd'hui à 7,321 milliards d'euros et à 20,885 milliards à l'horizon 2020. Malgré cet effort, et les sommes englouties chaque année dans le fonctionnement des TER, les régions ont le sentiment que les règles du jeu sont faussées. Ainsi sont-elles de plus en plus sollicitées pour l'entretien ou la rénovation des infrastructures ferroviaires, qui ne relèvent pourtant pas de leurs compétences. Les régions semblent aujourd'hui avoir atteint un seuil critique, d'autant que depuis 2009 elles sont dans l'impossibilité de voter l'impôt direct. Ceci aboutit à ce que les régions soient aujourd'hui parfois obligées d'envisager une réduction de l'offre ferroviaire ou à réclamer à l'État de disposer enfin d'une recette affectée pour développer le financement des TER. Il lui demande donc quelles mesures entend prendre le Gouvernement en vue de clarifier les rôles dans la gestion des TER et permettre aux régions d'accomplir leur mission en compatibilité avec leurs possibilités financières.

### Texte de la réponse

Depuis le transfert de compétences des services régionaux de voyageurs, les régions ont fortement investi dans une politique active de développement de l'offre TER et de renouvellement du parc de matériel roulant. En outre, elles sont amenées à participer au financement d'investissements sur le réseau ferré national, notamment pour la réalisation de lignes à grande vitesse ou pour la régénération du réseau secondaire. Si le budget consacré par les régions aux TER a dès lors augmenté, il n'est pas du ressort de l'État de prendre en charge le coût de mesures décidées par les autorités organisatrices, notamment pour développer l'offre TER, et d'accroître en conséquence le montant de la compensation financière qu'il verse chaque année aux régions en contrepartie du transfert de compétences des services régionaux de voyageurs, conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales (CGCT). Face à ce constat, la création d'une recette affectée aux régions ne saurait tenir lieu de seule réponse au problème du financement des services ferroviaires régionaux car elle conduirait à éluder toute réflexion sur l'amélioration de l'exploitation, comme la Cour des comptes a pu le recommander en novembre 2009 dans son rapport public thématique consacré au « transfert aux régions du transport express régional : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre ». La création de cette nouvelle ressource constituerait de surcroît un prélèvement obligatoire supplémentaire dont il importerait, en toute hypothèse, d'évaluer au préalable les effets, notamment sur le coût du travail. La question du financement et de la gouvernance du système ferroviaire a été largement débattue dans le cadre des « Assises du ferroviaire » qui ont constitué un cadre d'échange entre les différents acteurs du rail dans l'objectif de dessiner le modèle ferroviaire de demain. Les discussions menées à cette occasion ont permis une prise de conscience collective des enjeux de

financement du système ferroviaire et l'identification de leviers d'action. Comme il a été rappelé lors de la clôture des « Assises », les régions ont une place essentielle qui doit être confortée pour en faire les collectivités territoriales coordinatrices en matière de transports (hors transports urbains). Cette responsabilité nouvelle doit permettre d'éviter les redondances et la concurrence entre les modes et de rechercher une meilleure complémentarité au regard de la pertinence économique et écologique des différentes offres de transports possibles. Au-delà de ce réexamen de l'offre ferroviaire, il est également apparu que le mécanisme de fixation des tarifs de la SNCF pour les TER devait être modernisé pour laisser aux régions la liberté de fixer leurs tarifs. Egalement envisagée par le Gouvernement comme un approfondissement de la régionalisation, l'ouverture à la concurrence - qui laissera la possibilité aux régions de choisir leur opérateur - devrait permettre d'améliorer la qualité du service aux usagers tout en améliorant la compétitivité du mode ferroviaire, notamment au profit des régions. Les débats ont enfin souligné la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'entretien et de rénovation du réseau pour renforcer la qualité de service des trains du quotidien et de hiérarchiser les projets ferroviaires en fonction des ressources budgétaires des collectivités publiques. La mise en oeuvre des différentes actions évoquées dans le cadre des « Assises » devrait permettre de réinventer un modèle ferroviaire régional performant répondant aux attentes de l'ensemble des acteurs du ferroviaire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christian Eckert](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 106958

**Rubrique :** Régions

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 26 avril 2011, page 4182

**Réponse publiée le :** 6 mars 2012, page 2133