

La LETTRE

www.ceser.paysdelaloire.fr



CHIFFRE CLÉ

+ 136 % : évolution de la contribution régionale en fonds propres accordée par la Région des Pays de la Loire au fonctionnement du réseau TER entre 2008 et 2014, soit 56,30 millions d'euros en 2014, contre 23,85 millions d'euros en 2008.



Découvrir et suivre le CESER via sa newsletter et sur Twitter [ceserPDL](#)

Transports publics de voyageurs en Pays de la Loire

Saisir l'opportunité du digital et du transfert de compétences pour pérenniser le modèle économique du TER

Après l'embellie du début des années 2000, le réseau TER des Pays de la Loire se trouve à la croisée des chemins. En effet, depuis quatre ans, la baisse de la fréquentation impacte les recettes, alors que l'offre et les dépenses de fonctionnement progressent. Les produits ne couvrant pas les charges, la Région doit accroître sa contribution pour équilibrer le service à un moment où l'État réduit ses concours financiers. Le modèle économique des transports publics de voyageurs en Pays de la Loire se trouve dès lors dans une impasse.

Dans cette étude consacrée à l'avenir de ce modèle, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) des Pays de la Loire montre qu'il est indispensable de réagir face à cette tendance de fond et que la Région dispose des outils nécessaires pour l'inverser. Désormais chef de file de l'intermodalité et appelée à devenir autorité organisatrice des transports pour l'interurbain et le scolaire, la Région a toutes les cartes en main pour transformer la double contrainte des finances réduites et de la concurrence des nouveaux entrants en opportunités, grâce notamment aux possibilités offertes par les outils digitaux.

Trois questions à Christophe Reineri, rapporteur de l'étude "Le modèle économique des transports publics de voyageurs en Pays de la Loire".

Quelle est l'origine de cette étude ?

Il s'agit d'une auto-saisine du CESER suite à une succession de constats. L'importante évolution législative résultant des lois Maptam et NOTRe justifiait de lancer une réflexion sur leurs conséquences sur l'avenir du transport public régional. Il semble également opportun de réfléchir dès maintenant au contenu de la nouvelle convention TER entre la Région et la SNCF qui engage les deux contractants pendant cinq ans, la convention devant être signée en 2017. Enfin, cette étude prolonge le rapport sur l'intermodalité réalisé par le CESER fin 2014, en élargissant la question à la pertinence du modèle économique.

Êtes-vous inquiet pour la pérennité de ce modèle ?

Nos interrogations actuelles viennent des montants importants consacrés par la Région au budget transports et à leur constante progression, ainsi qu'à l'écart de plus en plus sensible entre les dépenses de fonctionnement qui continuent d'augmenter et les recettes qui diminuent. Dès lors, il convient de se poser la question de la pérennité du modèle notamment dans un contexte de fortes évolutions des mobilités. Face à cette rupture, le CESER a voulu savoir s'il s'agissait d'une situation ponctuelle ou au contraire d'une

tendance de fond. Le constat penche plutôt pour la deuxième option.

Quels sont les principaux enjeux ?

L'urgence de renforcer l'attractivité du réseau TER est d'autant plus manifeste que l'irruption de nouveaux acteurs de la mobilité s'appuyant sur le digital et le Big Data devrait s'accélérer dans les années à venir. De même, l'ouverture à la concurrence des trains régionaux en 2026 impactera le modèle. A moyen terme et pour faire face à ces nouveaux enjeux, il est donc primordial de garantir la robustesse du modèle économique du TER en Pays de la Loire : l'étude s'attache à identifier plusieurs leviers pour y parvenir.



Christophe Reineri, rapporteur et Luc Serrano, Président de la commission Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Énergies

Le réseau TER fragilisé par l'effet ciseaux

Un modèle économique à bout de souffle

En panne, le mode de financement des transports publics régionaux prévalant jusqu'à ces dernières années doit évoluer pour s'adapter, tant à la contraction des finances publiques qu'à l'évolution des pratiques de la mobilité. Ce modèle était jusqu'à présent fondé sur une augmentation continue de l'offre, corrélée à une augmentation de la fréquentation, et financée par les dotations de l'Etat et les investissements régionaux. Ainsi, depuis 2008, la Région a consacré près de 600 millions d'euros au développement du TER (acquisition de trains, construction d'ateliers de maintenance).

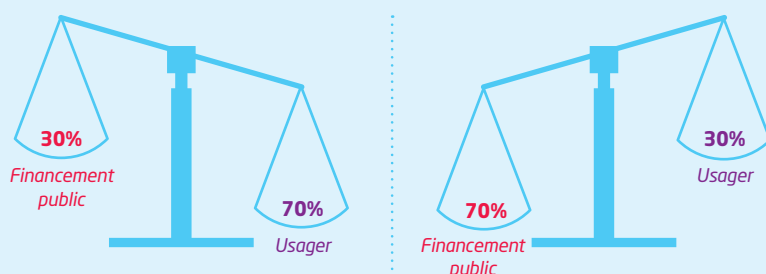
Le financement des investissements provient des fonds européens Feder et du Contrat de plan Etat-Région (CPER) tandis que celui de l'exploitation du réseau TER est assuré par les recettes voyageurs (30 % en 2014) et les fonds publics (70 % en 2014) répartis entre l'Etat et la Région.

L'évolution de l'offre couplée à des tarifs avantageux a dopé la fréquentation (+ 50 % entre 2003 et 2014) et généré davantage de recettes. Mais depuis 2012, ce modèle économique est fragilisé par un effet ciseaux entre des recettes qui se rétractent et des dépenses qui restent dynamiques. La fréquentation et les recettes ont diminué respectivement de -2,6 % et -3,5 % entre 2012 et 2014, alors que les coûts de fonctionnement ont progressé à un rythme soutenu (+ 9,2 %). Les dotations de l'Etat se réduisant, la Région doit constamment réévaluer sa contribution pour équilibrer le budget.

Financement du fonctionnement du transport public

dans les années 1970

Aujourd'hui



Un réseau moins attractif et concurrencé par les nouveaux acteurs de la mobilité

Une conjonction de facteurs d'origines très diverses contribue à expliquer cette situation. Si la désaffection pour le train régional s'explique en partie par les travaux de modernisation des infrastructures qui ont réduit sa fiabilité, l'arrivée de nouveaux entrants portés par le digital dans le panorama de la mobilité (covoiturage, autopartage, cars "Macron") donne accès à un large choix de transports souvent à des prix plus compétitifs. Pour inverser la tendance, il est essentiel de repenser ce modèle économique en perte de vitesse pour renforcer la compétitivité du réseau TER. L'enjeu consiste à prioriser les investissements publics afin de les concentrer là où ils seront le plus efficaces.



Coordonner tous les acteurs de la mobilité à l'échelle régionale

Pour ce faire, la Région doit tirer profit des nouveaux outils à sa disposition. Désormais chef de file de l'intermodalité et autorité organisatrice des transports pour l'interurbain et le scolaire grâce aux lois Maptam et NOTRe, elle dispose d'une compétence intégrale en matière de transports régionaux et départementaux et d'une vision exhaustive des enjeux sur le territoire régional. Charge à elle de coordonner autour du TER, véritable colonne vertébrale du réseau régional, les acteurs traditionnels (transport urbain, interurbain...) et les nouveaux entrants (autopartage, cars "Macron"...). Pour pérenniser le modèle économique du réseau TER en Pays de la Loire, le CESER a identifié plusieurs leviers en mesure d'optimiser les recettes, d'organiser l'offre de transport en fonction des attentes et de renforcer l'attractivité du TER en facilitant l'usage.

Réévaluer l'offre et le rapport qualité/prix de la mobilité

Des tarifs plus lisibles et plus justes

"Moteur" de l'attractivité, la tarification peut aussi redonner des marges de manœuvre financières à la Région pour rééquilibrer le modèle économique du réseau TER. Mais le système tarifaire régional en vigueur dépend d'un carcan législatif national ancien (1951 et 1959) et obsolète par rapport à la réalité des comportements de mobilité actuels. Tout en étant favorable au maintien du principe d'égalité des territoires face à la tarification, le CESER considère nécessaire de réactualiser le barème national, de remettre à plat la gamme tarifaire en partenariat avec la SNCF et surtout de donner une plus grande liberté tarifaire aux Régions. Une hausse ciblée (en fonction des conditions de ressources) des tarifs permettrait d'améliorer la couverture des dépenses d'exploitation par les recettes voyageurs.

Évaluer la pertinence de l'offre de transport par bassin de vie

L'objectif est de réaliser une étude pour analyser et comprendre les besoins en mobilité de chaque bassin de vie, en fonction de ses spécificités (grande ville, commune balnéaire ou rurale). Il serait judicieux d'y ajouter un volet prospectif afin d'anticiper les besoins de ces bassins d'ici à 2040. Il s'agirait de comparer l'adaptation de l'offre de transports dans son ensemble à ces besoins. Cette approche "multimodes" s'avère d'autant plus cohérente que la Région est devenue récemment l'acteur de référence en matière d'intermodalité et que le voyageur combine indifféremment plusieurs modes pour ses déplacements.



Un travail plus particulier centré sur l'analyse de la concurrence des autres modes déterminerait le positionnement qualité/prix du service public de transports par rapport à ceux-ci (atouts, faiblesses, pistes d'amélioration). Ces études donneraient aux services de la Région les moyens d'ajuster l'offre aux besoins, c'est-à-dire de mesurer et de cibler les investissements nécessaires pour garantir l'attractivité des lignes TER. A terme, elles permettraient de mieux adapter l'offre

TER aux réalités des territoires et des besoins des populations. L'année 2016 se présente comme le bon moment pour réaliser ces études, car elles fourniraient à la Région des éléments pour élaborer le futur Schéma régional de l'intermodalité⁽¹⁾ et des arguments pour peser dans les discussions sur la nouvelle convention avec la SNCF.

⁽¹⁾ SRI, inclus dans le futur SRADET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires)

Harmonisation tarifaire et système de billettique unique

La loi NOTRe confère aux Régions à compter de janvier 2017 la gestion des transports, et celle du transport scolaire à partir de septembre 2017. Si pour les premiers, une gestion en direct de la Région s'impose afin de dégager des pistes de mutualisation avec

le réseau TER, pour les seconds, il paraît essentiel au CESER de conserver un lien étroit de proximité avec les familles, avec la création d'antennes régionales, relais de la politique transport au plus près des territoires.

Concernant la tarification, sachant que les politiques tarifaires applicables à ces transports sont très différentes d'un Département à l'autre, le CESER suggère de profiter du regroupement des compétences pour harmoniser progressivement les tarifs du réseau (TER ferré, TER routier et transport interurbain) et de mettre en place un système de billettique unique et dématérialisé sur le territoire régional. Ces deux éléments pourraient augmenter la simplicité d'utilisation du réseau et donc son attractivité.



Retrouvez l'intégralité des études sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr



Les enjeux de la prochaine convention avec la SNCF

Élément essentiel du modèle économique du réseau TER, les modalités de la contribution que la Région reverse à la SNCF doivent être renégociées en fin d'année. Les enjeux consistent à améliorer la qualité de service et à fiabiliser le réseau afin de renforcer son attractivité, ce qui permettra de fidéliser la clientèle et de garantir les recettes. Pour ce faire, la convention devrait prévoir des objectifs supplémentaires en matière de productivité, de ponctualité des trains régionaux - en particulier aux heures de pointe - et de lutte contre la fraude, à l'origine d'un manque à gagner de 3 millions d'euros par an (5,4 % des recettes annuelles en 2014). Les objectifs non atteints seraient assortis de pénalités. Le déploiement de la 3G et de la 4G dans les trains régionaux pourrait également faire l'objet d'un conventionnement à titre expérimental entre la Région, la SNCF et les opérateurs de téléphonie mobile.



Le CESER visite le technocentre de Blottereau à Nantes

Région et SNCF, copilotes d'un modèle économique plus attractif

Transformer les contraintes en opportunité

Les transferts de compétences et la montée en puissance des nouveaux acteurs de la mobilité offrent une occasion unique à la Région pour repenser l'offre de transport sur son territoire. La réunion des compétences transports entre les mains d'une seule autorité permettra notamment de favoriser les mutualisations, de supprimer les doublons sur un même territoire, d'optimiser l'organisation de l'intermodalité et de veiller à la coordination entre les modes de transport. Un réseau de transport routier régional maillé et complémentaire au réseau ferré pourrait émerger, et les demandes d'ouverture de nouvelles liaisons par autocar être coordonnées avec l'offre TER.

La création d'un schéma régional des gares routières, conjuguée au développement des transports en autocar se présente également comme une opportunité pour la Région de transformer ces gares en pôles d'échanges multimodaux. En milieu rural, ces pôles de mobilité regrouperaient toutes les options de déplacements disponibles sur le territoire. Ils contribueraient ainsi au désenclavement et favoriseraient les solutions alternatives à l'automobile. Le financement des dépenses d'entretien de ces équipements pourrait provenir des sociétés d'autocars privées (péage) ou de l'implantation de services du quotidien.



Renforcer le fret et les coopérations interrégionales

L'union faisant la force, le CESER invite la Région des Pays de la Loire à se coordonner avec les autres Régions françaises pour peser sur la politique fret national et travailler sur le renforcement du réseau fret régional. Il s'agit non seulement d'une source complémentaire de financement pour l'entretien et la rénovation du réseau ferroviaire, mais aussi d'un facteur essentiel en faveur du développement durable. Cette action menée conjointement avec les Régions limitrophes pourrait se traduire dans un plan interrégional pour le fret ferroviaire.

La coopération interrégionale prend tout son sens dans un contexte national de fusion de certaines Régions, impliquant une réorganisation de l'offre TER, mais également en prévision de la décision sur l'avenir des lignes Intercités attendue en juillet 2016. Le CESER suggère à la Région des Pays de la Loire de s'associer à cette dynamique en vue d'optimiser les dessertes interrégionales, notamment avec la Bretagne et le Centre-Val-de-Loire. Cette option offre plusieurs avantages : limiter les ruptures de charge,

améliorer la continuité du service public au-delà de la région et favoriser l'accès à d'autres bassins d'emplois.



L'intégralité des rapports du CESER est disponible sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr

Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire • Tél. 02 28 20 55 80 • courriel : ceser@paysdelaloire.fr • Directeur de la publication : Benoît Cailliau • Rédacteur en chef : Bernard de Castelbajac • Crédit photos : © Région des Pays de la Loire - A.Monié, © CESER, © Région des Pays de la Loire - PB.Fourny, © Blablacar, © Région Pays de la Loire - Ouest Médias - Pierre Minier, © Région des Pays de la Loire - Vigouroux-Perspective, © Thinkstock • QRcode-pro.com • Rédaction: Fabienne Proux • Secrétariat de rédaction : Catherine de Lavenne • Mise en page : Anima productions • Impression : Région