



## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 23 octobre 2019

### ENTITES ET POLITIQUES PUBLIQUES

## LES TRANSPORTS EXPRESS RÉGIONAUX À L'HEURE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE Des réformes tardives, une clarification nécessaire

**Exploités par SNCF Mobilités, les 7 000 trains et 1 300 cars formant les Transports express régionaux (TER) assurent la desserte des zones périurbaines, des villes régionales et des territoires isolés au service de 900 000 voyageurs par jour.**

**Le bilan réalisé entre 2012 et 2018 sur les TER fait apparaître des constats préoccupants : baisse de la fréquentation, dégradation de la qualité de service, augmentation des coûts d'exploitation. Pourtant, sur la même période, les régions ont fortement investi dans le renouvellement du matériel roulant et même dans la régénération du réseau ferroviaire et de certaines gares ; elles ont également mené des politiques tarifaires toujours plus favorables aux usagers. Cet apparent paradoxe s'explique par l'état dégradé du réseau, qui conduit à des retards et ralentissements de trains, notamment sur les lignes peu fréquentées, mais également par une offre de service mal adaptée et par des coûts salariaux élevés.**

**La Cour formule neuf recommandations pour améliorer la qualité de service, maîtriser les coûts d'exploitation et préparer l'ouverture à la concurrence.**

### Un fort engagement des régions, un service encore insuffisant

Entre 2012 et 2017, les régions ont investi 3,3 Md€ dans le renouvellement du matériel roulant et 2,1 Md€ dans les infrastructures (réseau ferroviaire et gares). Ces dépenses accrues se sont accompagnées paradoxalement d'une baisse de la fréquentation, le trafic des TER ayant globalement diminué depuis 2012, malgré un léger rebond en 2017. Cette baisse de fréquentation trouve sa cause principale dans la dégradation de la qualité de service, qui s'explique autant par les difficultés de gestion de l'exploitant que par le mauvais état des infrastructures.

Ce constat est encore plus marqué pour les lignes les moins fréquentées, dont la quasi-totalité n'est pas électrifiée. 285 gares accueillaient en moyenne moins de trois voyageurs par jour en 2016.

Sans forcément renoncer à certaines dessertes, une réflexion sur le dispositif régional de transport est nécessaire pour faire évoluer l'offre ferroviaire notamment dans les territoires isolés, mieux l'articuler avec les autres modes de transport et optimiser sa gestion.



## **Une activité coûteuse, de plus en plus subventionnée**

Les coûts d'exploitation des TER, de 4,1 Md€ en 2017, sont en hausse constante. Ils tiennent à la faible productivité de SNCF Mobilités et à des charges de personnel élevées, mais aussi à une offre de service par les régions qui pourrait être optimisée.

Les régions en couvrent la majeure partie (3,1 Md€), tandis que les voyageurs n'en supportent qu'un milliard, en raison de politiques tarifaires attractives.

Pour SNCF Mobilités, cette activité dégage une marge élevée du fait de sa position de monopole.

Le coût des TER est encore plus significatif (8,5 Md€) lorsqu'on y intègre notamment les investissements et les coûts environnementaux. En termes d'émission de gaz à effet de serre, le bilan des TER est inégal : favorable pour des transports de masse sur le réseau électrifié, il est négatif pour les trains peu fréquentés roulant au diesel.

## **Une préparation encore insuffisante à l'ouverture à la concurrence**

Cet état des lieux explique les fortes tensions, sur la période, entre l'exploitant ferroviaire historique, SNCF Mobilités, et les régions, en qualité d'autorités organisatrices.

La situation de monopole de SNCF Mobilités n'a pas permis une transparence totale des informations, une prise en compte suffisante des enjeux de qualité de service et une maîtrise des coûts.

La perspective de l'ouverture à la concurrence doit permettre de rééquilibrer ces relations. Cela suppose que les régions montent en compétence pour contrôler l'activité de l'exploitant et expérimenter leurs premiers appels d'offres. De son côté, SNCF Mobilités doit impérativement améliorer sa performance pour être concurrentielle et gagner en autonomie en envisageant la filialisation de l'activité TER.

**[Lire le rapport](#)**

### **CONTACTS PRESSE :**

**Ted Marx** □ Directeur de la communication □ T 01 42 98 55 62 □ [ted.marx@ccomptes.fr](mailto:ted.marx@ccomptes.fr)

**Denis Gettliffe** □ Responsable des relations presse □ T 01 42 98 55 77 □ [denis.gettliffe@ccomptes.fr](mailto:denis.gettliffe@ccomptes.fr)



@Courdescomptes



ccomptes



Cour des comptes