

**REPONSE DE MONSIEUR RENAUD MUSELIER
PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL**

**CONCERNANT LE RAPPORT D'OBSERVATIONS
DEFINITIVES RELATIVES AU CONTRÔLE
DES COMPTES ET DE LA GESTION
DE LA REGION PACA
POLITIQUE DES TRANSPORTS
EXPRESS REGIONAUX**

EXERCICES 2012 ET SUIVANTS



Chambre Régionale des Comptes
Provence - Alpes - Côte d'Azur

du 03 MAI 2019

N° 478

Courrier Arrivée

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Député européen

**Monsieur Nacer MEDDAH
Président de la Chambre Régionale
des Comptes
Provence-Alpes-Côte-d'Azur
17, rue de Pomègues
13295 Marseille Cedex 08**

RM/STER-D19-01095

Marseille, le 30 AVR. 2019

Monsieur le Président,

Par courrier du 4 avril 2019, vous m'avez transmis le rapport d'observations définitives établi à la suite du contrôle effectué sur la gestion du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte-D'azur – politique des transports express régionaux – au titre des exercices 2012 et suivants.

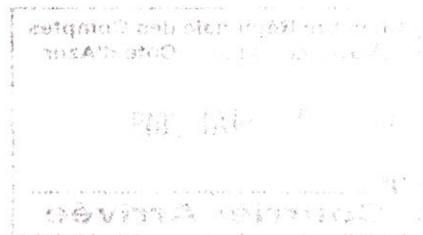
Je vous en remercie et me félicite que la Chambre ait pris acte de nombreux éléments apportés dans la réponse de la Région du 17 janvier 2019, à la suite du rapport d'observations provisoires, notifié par correspondance du 21 novembre 2018.

Je souhaiterais cependant, en premier lieu, apporter deux informations complémentaires qui me semblent utiles :

1. S'agissant des points d'arrêt TER (synthèse et §6 du rapport) : sous cette mandature, il n'a jamais existé de projet régional visant à supprimer des points d'arrêt sur le réseau TER. Il est par conséquent inexact d'indiquer que la « crise » entre la Région et la SNCF aurait eu pour conséquence de bloquer des projets de réduction des points d'arrêts TER. Cette « crise » n'a d'ailleurs pas eu non plus comme conséquence de geler les évolutions de l'offre (comme le montre par exemple les évolutions des services alpins TER et LER conduites en 2018). Seuls ont été bloqués, par la SNCF, et seulement à partir de mi-2018, l'acquisition de nouvelles rames et l'aménagement d'un nouveau centre de maintenance.

... / ...





2. S'agissant de la nouvelle tarification multimodale mise en place par la Région sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence, en partenariat avec la Métropole (§1.3.2 du rapport) : le prix de l'ancien abonnement combiné TER+RTM n'était pas systématiquement de 140€ par mois, comme le laisse penser la lecture du rapport de la Chambre. Il faut préciser que ce prix variait, selon la distance du trajet TER, entre 55 € et 140€. 140€ était le prix correspondant à un trajet TER long comme Miramas-Marseille, combiné avec le réseau RTM. Avec le nouveau pass intégral, l'ensemble des usagers a bénéficié d'un gain de pouvoir d'achat, d'autant plus important, donc, pour les longs trajets.

Il est intéressant de préciser, enfin, un an après le démarrage de la commercialisation du pass intégral, que les données des ventes confirment l'équilibre global des recettes, grâce à la forte augmentation de la fréquentation des trains. On compte en effet environ 1500 usagers quotidiens du TER supplémentaires, ce qui démontre la grande réussite de la mesure.

En second lieu, certaines explications ou points de vue fournis par SNCF Mobilités auraient mérités d'être remis en perspectives. Ainsi, à titre d'exemple, la Chambre note (§3.4.8) que la SNCF « *explique l'augmentation globale des coûts liés à la maintenance des TER par le retrait de l'activité Intercités qui, mécaniquement, fait augmenter les charges imputées au TER du fait de la modification de la répartition des charges fixes du technicentre concerné entre les diverses activités qui s'y poursuivent* ». Il eut été utile de questionner le bienfondé d'un tel état de fait et sa conformité aux règles légales de séparation comptable en situation de monopole.

Enfin, la lecture de votre rapport me conduit à esquisser un bilan de l'action de la Région et de regarder vers l'avenir.

Le bilan, tout d'abord, me semble, au final, très positif :

- La collectivité n'a pas mis en risque les finances locales. Il convient en effet de relever que le seul « risque » auquel est exposé la Région au titre des années 2016 à 2018 est celui de verser les sommes que SNCF Mobilités réclame depuis l'origine.
- La qualité du service public a été fortement améliorée, au bénéfice des 100 000 usagers quotidien du TER, la fréquentation et les recettes ont progressé de 10% entre 2016 et 2018.
- La crise a conduit à un sursaut de SNCF Mobilités. L'exploitant historique a fortement évolué, progressant dans la performance, la productivité et la transparence.

L'avenir, d'autre part, est porteur de perspectives très intéressantes pour le service public TER :

- Une nouvelle convention TER a été signée en avril 2019. Elle acte des objectifs de de service et de qualité ambitieux, une trajectoire financière maîtrisée, et une relation apaisée entre la Région et SNCF Mobilités. Elle met en œuvre des mécanismes contractuels exigeants qui porteront l'exploitant vers le progrès et l'excellence.
- La Région a résolument pris la décision de relever le nouveau défi auquel est soumis le service public ferroviaire, celui de l'ouverture à la concurrence. Elle a renforcé ses équipes et ses compétences et se prépare désormais à réussir cette étape décisive, avec l'unique préoccupation de la qualité du service à rendre à nos concitoyens de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations distinguées.



Renaud MUSELIER

