



**RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES  
ET SA RÉPONSE**

**RÉGION HAUTS-DE-FRANCE**

Enquête « La politique des transports express  
régionaux de voyageurs »

Exercices 2012 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,  
a été délibéré par la chambre le 14 mars 2019.



## TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	4
RECOMMANDATIONS.....	6
INTRODUCTION.....	8
1 LES CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX RÉGIONAUX DU TER.....	11
1.1 Les caractéristiques régionales en matière de transport ferroviaire de voyageurs.....	11
1.1.1 Le réseau.....	11
1.1.2 Les TERGV .....	14
1.1.3 L’intermodalité .....	14
1.1.4 Les aspects transrégionaux et transfrontaliers .....	17
1.2 Les enjeux et la stratégie du TER dans la région.....	19
2 LA RECHERCHE PAR LES RÉGIONS D’UNE AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE.....	22
2.1 Le dispositif conventionnel.....	22
2.1.1 Des conventions plus complètes .....	22
2.1.2 Des évolutions contractuelles permanentes .....	23
2.1.3 Le contrôle de l’exécution des conventions.....	24
2.2 Les acteurs et les moyens.....	24
2.2.1 La région.....	25
2.2.2 SNCF Mobilités .....	25
2.2.3 Les gares .....	27
2.3 La gouvernance .....	28
2.3.1 Une indispensable coordination sous le pilotage de la région .....	28
2.3.2 Un déséquilibre de la relation contractuelle .....	29
2.4 Les leviers d’incitation à la performance .....	29
2.4.1 La réalisation de l’offre .....	30
2.4.2 La régularité du service .....	30
2.4.3 La qualité du service .....	31
2.4.4 L’intéressement au développement de la fréquentation.....	31
2.5 La commercialisation.....	32
2.5.1 La politique tarifaire .....	32
2.5.2 La billettique et la distribution.....	35
2.6 La lutte contre la fraude et les mesures de sûreté .....	36
2.6.1 La sûreté.....	36
2.6.2 La lutte contre la fraude .....	37
2.7 Les aspects environnementaux .....	38

3	DES RÉSULTATS CONTRASTÉS .....	40
3.1	L'offre .....	40
3.1.1	L'évolution de l'offre depuis 2012 .....	40
3.1.2	La répartition de l'offre .....	41
3.2	La fréquentation .....	42
3.2.1	Evolution des fréquentations .....	42
3.2.2	Répartition des fréquentations par catégories d'abonnés.....	44
3.2.3	Répartition des fréquentations par flux géographiques .....	45
3.3	La pertinence de l'offre au regard des fréquentations et du coût.....	45
3.4	La qualité du service .....	47
3.4.1	La réalisation du service .....	48
3.4.2	La régularité du service .....	49
3.4.3	La qualité à bord des trains et dans les gares .....	51
3.4.4	La qualité ressentie .....	52
3.4.5	L'application des dispositifs d'incitation à la performance.....	52
3.4.6	Plans d'actions et de redressement .....	54
3.4.7	Le dédommagement des usagers .....	55
4	LA POURSUITE DE LA HAUSSE DES CONTRIBUTIONS RÉGIONALES.....	57
4.1	Les charges d'exploitation .....	58
4.1.1	Les charges forfaitaires.....	58
4.1.2	Les charges facturées au réel .....	59
4.1.3	L'évolution des charges totales.....	61
4.2	L'évolution des recettes .....	62
4.2.1	Les recettes commerciales .....	63
4.2.2	Les compensations et contributions.....	64
4.3	La contribution régionale d'exploitation .....	65
4.4	Le coût du TERGV .....	66
4.5	Les comptes de résultat des TER .....	67
4.6	Le financement des investissements .....	70
4.6.1	Le matériel roulant.....	70
4.6.2	Les gares et points d'arrêt.....	72
4.6.3	L'infrastructure ferroviaire .....	73
4.6.4	Les autres investissements .....	77
4.7	Le coût total pour la région.....	77
5	UNE FAIBLE PARTICIPATION DE L'EXPLOITANT AU RISQUE ÉCONOMIQUE .....	81
5.1	Un risque difficile à apprécier en raison d'une transparence encore insuffisante .....	81
5.2	De nombreux mécanismes atténuent le risque supporté par l'exploitant .....	83
5.2.1	Les limites de la forfaitisation des charges .....	83
5.2.2	L'allocation de l'exploitant dans l'ex-région Nord-Pas-de-Calais .....	86
5.2.3	La tendance à l'élargissement du périmètre des charges facturées au réel.....	87
5.2.4	L'absence de participation au risque sur les recettes du service.....	87

6 LES PERSPECTIVES : DE NOUVELLES MARGES DE MANŒUVRE POUR LA RÉGION ? .....	90
6.1 La reprise des trains d'équilibre du territoire.....	90
6.2 La négociation de la prochaine convention .....	91
6.3 Les grands projets d'infrastructures.....	92
6.4 L'ouverture à la concurrence .....	93
ANNEXES .....	95

## SYNTHÈSE

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre d'une enquête nationale des juridictions financières sur les trains express régionaux (TER), de 2012 à 2017.

La politique des TER en Hauts-de-France a été assurée jusqu'en 2019<sup>1</sup> dans le cadre des conventions d'exploitation conclues avec SNCF Mobilités par les anciennes régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais.

Ces dernières se classent 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> parmi les régions françaises hors Île-de-France pour le nombre de passagers transportés par kilomètre en 2016, avec 1 127 et 1 117 millions de « voyageurs.km<sup>2</sup> ». Leurs réseaux ferroviaires, respectivement de 1 295 et 1 215 kilomètres, figurent parmi les plus denses et fréquentés du pays. Ils bénéficient chacun de l'attractivité d'une grande métropole, Lille au nord et Paris au sud, autour desquelles ils sont organisés en étoile.

Les régions ont amélioré le pilotage de cette compétence, en développant leur expertise interne, en plaçant la qualité de service au cœur des priorités au moyen de mécanismes d'incitation à la performance optimisés et en recherchant à contenir les charges contractuelles.

Les résultats obtenus apparaissent toutefois contrastés sur la période contrôlée. L'offre a diminué de 7,6 % en ex-Picardie depuis 2012 et de 5,4 % en ex-Nord-Pas-de-Calais jusqu'en 2016, s'améliorant en 2017 (+ 7,75 %). Les principales causes en sont le niveau important de trains supprimés pour travaux, incidents ou mouvements sociaux, ainsi que la rationalisation de l'offre, apparue comme une variable d'ajustement pour limiter la progression des charges, en l'absence de gains de productivité significatifs de l'exploitant. Dans le même temps, les fréquentations ont baissé de plus de 5 % entre 2012 et 2017 en Nord-Pas-de-Calais, résistant mieux en Picardie (+ 3,2 %) en raison des flux importants avec le bassin parisien.

La régularité des trains se dégrade, en raison notamment de l'intensité de l'utilisation du réseau et de son mauvais état sur certaines lignes. Elle est passée, en moyenne annuelle et toutes causes confondues, de 92,7 % en 2012 à 90,42 % en Picardie, où elle apparaît critique sur certaines lignes comme sur la ligne Paris-Laon (87 % en 2017) ou encore Amiens-Paris (87,4 %). En Nord-Pas-de-Calais elle passe de 91,68 % à 89,55 % en 2017, inférieure aux objectifs contractuels.

Sur le plan financier, les charges d'exploitation, en croissance très rapide depuis 2002, ont été mieux contenues de 2012 à 2017. Elles ont malgré tout progressé de 13 % en Nord-Pas-de-Calais et de 10,6 % en Picardie, soit plus de 2 % en moyenne par an. Cette évolution, conjuguée au tassement de l'offre, entraîne une baisse de la productivité de l'activité du TER.

---

<sup>1</sup> Les négociations entre SNCF Mobilités et la région Hauts-de-France sont prévues pour s'achever en juin 2019.

<sup>2</sup> Mesurée en « véhicules.km », unité de mesure de la fréquentation correspondant à la somme des kilomètres effectués par chaque voyageur empruntant le réseau.

Parallèlement, les produits ont augmenté à un rythme inférieur à celui des charges en Nord-Pas-de-Calais (3,87 %). En Picardie ils ont diminué (- 4,1 %) sous l'effet d'une baisse des fréquentations et du « dézonage » tarifaire en Île-de-France. Le taux de couverture du coût du TER par les usagers continue de diminuer (21,9 % en Nord-Pas-de-Calais et 26,9 % en Picardie en 2017).

En conséquence, la contribution financière des régions à l'équilibre d'exploitation du TER a poursuivi sa hausse à un rythme soutenu, s'établissant respectivement à 253,2 M€ en 2017 (+ 14,8 % depuis 2012) en Nord-Pas-de-Calais et à 195,36 M€ en Picardie (+ 13,6 %).

Les régions ont également poursuivi leur effort conséquent de financement des investissements concernant un patrimoine dont elles ne sont, pourtant, pas propriétaires. Elles y ont consacré, de 2012 à 2017, 340,5 M€ en Nord-Pas-de-Calais et 361,14 M€ en Picardie.

Alors qu'elles finançaient déjà l'intégralité de l'acquisition, de l'entretien et de la révision du matériel roulant, et une grande partie de l'accessibilité des gares et du développement du réseau ferré, elles sont désormais placées devant l'obligation de contribuer à l'entretien de ce dernier. Compte tenu de la priorisation des crédits de l'État et de SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure, en faveur des voies structurantes, plus de 500 kilomètres de petites lignes seraient menacées de fermeture à court terme faute de travaux de rénovation, estimés à plus de 300 M€.

La région Hauts-de-France entend conserver son objectif de desservir l'intégralité du territoire en transport ferroviaire, quand bien même une substitution des liaisons les moins fréquentées par voie routière serait moins onéreuse.

De 2012 à 2017, le coût complet de la politique du TER à la charge des deux régions s'est élevé à 1,75 Md€ en Nord-Pas-de-Calais et 1,47 Md€ en Picardie, soit un total de 3,22 Md€. Le reste à charge des régions, déduction faite des dotations reçues de l'État, est d'1,56 Md€, dont 856 M€ au nord et 702,5 M€ au sud.

Ces différents constats témoignent d'un système qui a atteint ses limites, caractérisé par un déséquilibre de la relation du fait de la situation monopolistique de l'exploitant ferroviaire. Sa participation au risque économique de l'activité est minorée par de nombreux mécanismes. De plus, en dépit des récents efforts de la SNCF en matière d'organisation (régionalisation des moyens) et d'information, le niveau de transparence sur les modalités de son exploitation reste, au nom du secret industriel avancé, insuffisant pour accorder à la région la visibilité nécessaire pour orienter efficacement sa politique.

La nouvelle convention avec la SNCF, applicable cette fois sur l'ensemble du périmètre des Hauts-de-France, dont la conclusion est prévue courant 2019, devrait permettre de mettre en cohérence l'offre de transport, les objectifs stratégiques et le pilotage au quotidien de l'activité TER.

Enfin, l'ouverture obligatoire des TER à la concurrence à l'échéance 2023 devrait être l'occasion d'optimiser les conditions économiques de leur exploitation, de rétablir une relation contractuelle plus équilibrée avec l'opérateur choisi et d'obtenir des gains de productivité. La région Hauts-de-France compte conduire, dès que possible, une expérimentation sur certaines lignes.

## RECOMMANDATIONS<sup>3</sup>

### Recommandations (performance) – 1/2

	<i>Totalement mise en œuvre<sup>4</sup></i>	<i>Mise en œuvre en cours<sup>5</sup></i>	<i>Mise en œuvre incomplète<sup>6</sup></i>	<i>Non mise en œuvre<sup>7</sup></i>	<i>Page</i>
<b>Recommandation n° 1 :</b> harmoniser la politique d'intermodalité à l'ensemble du périmètre régional.				X	16
<b>Recommandation n° 2 :</b> rechercher la conclusion, avec Île-de-France Mobilités, d'un accord contractuel permettant l'articulation des offres de chaque autorité de transport et encadrant les flux financiers s'y rapportant.				X	19
<b>Recommandation n° 3 :</b> dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), doter la région d'une stratégie du TER répondant aux enjeux du périmètre territorial fusionné.		X			20
<b>Recommandation n° 4 :</b> faire de l'impact environnemental un axe de la politique des TER, notamment en se dotant d'objectifs précis, chiffrés et mesurables.				X	39

<sup>3</sup> Les recommandations de régularité (rappels au droit) et de performance ont été arrêtées après examen des réponses écrites et des pièces justificatives apportées par l'ordonnateur en réponse aux observations provisoires de la chambre.

<sup>4</sup> L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre la totalité des actions permettant de répondre à la recommandation.

<sup>5</sup> L'organisme contrôlé affirme avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires au respect de la recommandation et fait part d'un commencement d'exécution. Il affirme avoir l'intention de compléter ces actions à l'avenir.

<sup>6</sup> L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires sans exprimer d'intention de les compléter à l'avenir.

<sup>7</sup> L'organisme contrôlé indique ne pas avoir pris les dispositions nécessaires mais affirme avoir la volonté de le faire. Aucun commencement d'exécution n'est mis en avant.

L'organisme contrôlé indique ne pas avoir pris les dispositions nécessaires, ou précise ne pas avoir le souhait de le faire à l'avenir ou ne fait pas référence dans sa réponse à la recommandation formulée par la chambre.



## Recommandations (performance) – 2/2

	<i>Totalement mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Page</i>
<b>Recommandation n° 5</b> : afin de mieux ajuster l'offre aux besoins réels, développer la connaissance du taux de remplissage des trains.		X			46
<b>Recommandation n° 6</b> : renforcer le caractère incitatif du dispositif régional de pénalités.				X	54
<b>Recommandation n° 7</b> : mieux partager le risque d'exploitation, tant au niveau des charges que des recettes.				X	88

## INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion de la région Hauts-de-France au titre de l'activité des transports express régionaux de voyageurs (TER) entre 2012 et 2017 a été ouvert par courriers du 10 janvier 2018 adressés à M. Xavier Bertrand, président de la région et ordonnateur en fonctions, ainsi qu'à MM. Gewerc et Percheron, ordonnateurs jusqu'au 31 décembre 2015 respectivement de l'ancienne région Picardie et de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 7 septembre 2018 avec M. Vercruysse, directeur général des services dûment mandaté par M. Xavier Bertrand, et les 5 et 11 septembre avec MM. Gewerc et Percheron.

La chambre, dans sa séance du 9 octobre 2018, a arrêté ses observations provisoires, qui ont été notifiées aux anciens ordonnateurs, ainsi qu'à l'actuel président du conseil régional. Des extraits du rapport ont été envoyés aux directeurs de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau Hauts-de-France et à celui d'Île-de-France Mobilités.

M. Bertrand a demandé une prolongation du délai de réponse, accordée jusqu'au 5 février 2019.

Après avoir examiné les réponses, la chambre, dans sa séance du 14 mars 2019, a arrêté les observations définitives suivantes.

Celles-ci s'inscrivent exclusivement dans le cadre d'une enquête nationale menée par la Cour des comptes et onze chambres régionales des comptes, sur la politique régionale des TER depuis 2012 dans les Hauts-de-France, et portent en particulier sur les modalités de pilotage et de fonctionnement, le coût, le financement et la pertinence du système des TER.

### **Rappel du cadre d'exercice de la compétence des TER**

Les transports express régionaux (TER) rassemblent, dans les limites de la région, les services ferroviaires de transport de voyageurs ainsi que, subsidiairement, les services routiers mis en place en substitution des trains. L'ensemble de ce réseau représente au niveau national 21 703 kilomètres (km) de lignes.

Les régions exercent la compétence d'autorités organisatrices des TER depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Elles mettent en œuvre cette compétence dans le cadre d'un conventionnement avec « SNCF Mobilités »<sup>8</sup>, opérateur ferroviaire chargé, notamment, d'assurer, en situation de monopole jusqu'au mois de décembre 2019, les services de transport de voyageurs d'intérêt régional<sup>9</sup>.

La répartition des rôles est actuellement la suivante :

- les régions fixent le plan de transport et la politique tarifaire. Elles financent l'acquisition du matériel roulant. Elles investissent aussi dans la rénovation de certaines lignes et gares ;
- SNCF Mobilités exploite les lignes, c'est-à-dire fait circuler les trains, assure leur maintenance, vend les billets et abonnements et lutte contre la fraude. En contrepartie, elle perçoit les recettes issues des ventes de billets et d'abonnements, ainsi que les subventions<sup>10</sup> des régions ;
- SNCF Réseau possède et entretient le réseau ferré ; elle perçoit des péages<sup>11</sup>, payés par SNCF Mobilités (qui les refacture aux régions) et par l'État ;
- SNCF Gares & Connexions possède et entretient les gares ; elle perçoit des redevances, payées par SNCF Mobilités (qui les refacture aux régions) ;
- la SNCF est chargée de la sûreté ferroviaire<sup>12</sup> ;
- l'État participe au financement de la rénovation de certaines lignes et gares et d'une partie des péages.

En novembre 2009, la Cour des comptes avait publié un rapport thématique sur la question des TER à l'issue de contrôles menés dans plusieurs régions, auxquels avait participé la chambre régionale des comptes de Picardie<sup>13</sup>.

---

<sup>8</sup> La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a modifié le statut de la SNCF en créant un groupe public ferroviaire composé de trois établissements publics à caractère industriel et commercial : la SNCF, établissement public de tête piloté par un conseil de surveillance chargé du contrôle et du pilotage stratégique, et deux établissements publics affiliés : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités).

<sup>9</sup> Articles L. 2121-3 et suivants du code des transports.

<sup>10</sup> Appelées « contributions d'exploitation ».

<sup>11</sup> Les péages sont des redevances dues pour l'utilisation du réseau ferré.

<sup>12</sup> La sûreté ferroviaire est la mission de protection et de sécurisation des voyageurs, des personnels et biens.

<sup>13</sup> Cour des comptes, 25 novembre 2009, « *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre* » ; chambre régionale des comptes de Picardie, 27 novembre 2009, rapport d'observations sur la gestion de la région Picardie.

Parmi leurs principaux constats, ces rapports identifiaient une amélioration de l'offre de services, une augmentation du trafic, un effort d'investissement considérable des régions, des coûts en explosion, un déficit de la capacité de pilotage et d'expertise régionale, un déséquilibre de la relation contractuelle au profit de la SNCF, un bénéfice écologique incertain, notamment en raison du faible taux de remplissage et de la faible part des lignes électrifiées. La Cour avait notamment préconisé l'ouverture à la concurrence de ce secteur.

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire transpose un ensemble de règlements et directives européens<sup>14</sup> ouvrant à la concurrence le marché du transport ferroviaire de voyageurs à partir du 3 décembre 2019, mettant fin à cette date au monopole de la SNCF.

Les autorités organisatrices pourront lancer des appels d'offres dès décembre 2019. Néanmoins, l'ouverture à la concurrence ne sera obligatoire qu'à la fin 2023. Les conventions TER passées sans mise en concurrence avant cette date pourront continuer de produire leurs effets à condition qu'elles ne durent pas plus de dix ans, soit au plus tard jusqu'en 2033.

Le contrôle de la chambre intervient dans un contexte de remise en cause de l'équilibre économique et de la pertinence stratégique de la politique ferroviaire.

Plusieurs rapports, dont celui remis le 16 octobre 2017 au Premier Ministre par la mission présidée par Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire, brossent un tableau critique des priorités stratégiques des dernières années en matière de transport ferroviaire de voyageurs.

Ce rapport évoque une situation « préoccupante » en raison de performances insuffisantes, d'une augmentation continue des coûts, du déséquilibre du financement du système et du retard massif de modernisation du réseau, sacrifié pendant 30 ans au profit des lignes nouvelles.

Il pointe, en particulier, une mauvaise allocation des investissements consacrés aux infrastructures. Alors que 90 % des voyageurs circulent sur 30 % du réseau, 15 % des concours publics sont alloués à des petites lignes concentrant moins de 2 % des voyageurs, là où la route permettrait, selon le rapport, d'offrir des services comparables pour un coût beaucoup moins élevé. Il invite, en conséquence, à évaluer avec plus d'objectivité et de transparence la pertinence économique de ces petites lignes et préconise de recentrer le transport ferroviaire sur les usages quotidiens en zone urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse.

Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018 estime, pour sa part, que « *la question du maintien des voies peu utilisées se pose. En effet, maintenir en service ces infrastructures pour n'y offrir qu'une offre très pauvre en fréquence dont les usagers se détournent génère souvent un coût prohibitif par voyageur-kilomètre.* » Le rapport suggère, dans ce genre de cas, de reporter ces liaisons peu fréquentées sur des lignes de cars.

<sup>14</sup> Directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire dites « 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire ».

# 1 LES CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX RÉGIONAUX DU TER

## 1.1 Les caractéristiques régionales en matière de transport ferroviaire de voyageurs

### 1.1.1 Le réseau

#### 1.1.1.1 Un réseau dense et fortement maillé

Le réseau ferré des Hauts-de-France ouvert au trafic de voyageurs s'étend sur 2 510 kilomètres dont 1 215 km en versant nord (soit l'ex-région Nord-Pas-de-Calais) et 1 295 km en versant sud (soit l'ex-région Picardie).

Les infrastructures ferroviaires bénéficient d'un bon niveau d'électrification : 1 680 km sont électrifiés, soit 67 % du total. Cette situation masque toutefois des disparités entre les versants nord, sur lequel 86 % du réseau ouvert au transport de voyageurs est électrifié, et sud, où cette part, qui s'élève à 49 %, est inférieure à la moyenne nationale (55,5 % en 2016<sup>15</sup>).

Hors Île-de-France, le réseau du Nord-Pas-de-Calais est le plus dense de France rapporté à la superficie régionale : 10,9 km de lignes pour 100 km<sup>2</sup>, la moyenne des régions étant de 5,2 km<sup>16</sup>. Le réseau Picard se situe au 3<sup>ème</sup> rang (7,5 km de lignes pour 100 km<sup>2</sup>).

Les deux ex-régions se situent aux 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> rangs nationaux pour la part de leur population résidant dans une commune située à moins de 10 km d'une gare TER : 98 % pour le Nord-Pas-de-Calais, 93 % pour la Picardie, la moyenne nationale étant de 89 %.

Certaines grandes agglomérations de la région bénéficient du réseau grande vitesse (essentiellement sur le versant nord, le sud ne disposant que d'une gare TGV), d'autres ne sont pas reliées à Lille par des temps de parcours performants et compétitifs par rapport à la route (cas d'Amiens, notamment).

#### 1.1.1.2 Des flux polarisés

Deux phénomènes caractérisent les flux quotidiens dans les Hauts-de-France : l'attraction vers Paris, d'une part, et celle vers Lille, d'autre part. Un troisième axe, qui fait le lien entre les deux précédents, est centré sur Amiens.

Les offres des deux ex-régions sont, en effet, chacune construites en étoile autour d'une métropole, Lille au nord (vers Douai, Valenciennes, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Arras, Béthune, Calais, Lens, etc.) et Paris au sud (vers Creil, Beauvais, Le Tréport, Compiègne, Saint-Quentin, Soissons, Laon, etc.).

---

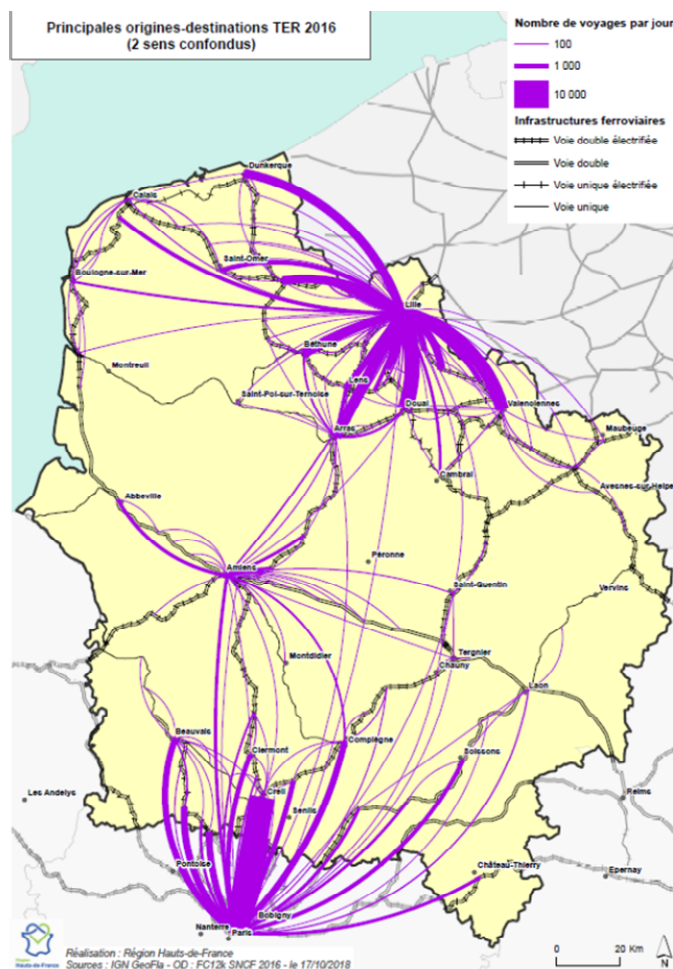
<sup>15</sup> Source : rapport de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) « *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016* ».

<sup>16</sup> Source : rapport de l'ARAFER « *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016* ».

Certains points du territoire demeurent mal reliés entre eux : c'est le cas des liaisons longitudinales entre l'est et l'ouest en particulier au centre de la nouvelle région, ainsi que celles vers l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (Creil – Roissy et Soissons – Roissy).

La carte suivante illustre cette polarisation au nord et au sud ainsi que la zone très faiblement interconnectée entre les deux anciennes régions.

**Carte n° 1 : Principales origines destination TER en 2016**



Source : conseil régional.

### 1.1.1.3 Un réseau en partie saturé

Avant la fusion, le Nord-Pas-de-Calais se classait 4<sup>ème</sup> région, hors Île-de-France, pour l'intensité quotidienne d'utilisation du réseau<sup>17</sup> avec 25 trains.km<sup>18</sup> par kilomètre de ligne. La Picardie était dans la moyenne nationale (18 trains.km par kilomètre de ligne)<sup>19</sup>.

Le nombre de liaisons au Nord-Pas-de-Calais en 2016 (2 156) est quasiment identique à celui de Rhône-Alpes (2 218), malgré une superficie trois fois et demi inférieure. Il est le deuxième plus élevé de France<sup>20</sup>. En Picardie, il est moins important, mais les liaisons inter-régionales (625, principalement avec l'Île-de-France) sont presque aussi importantes que celles intra-régionales (848).

De nombreux points de saturation existent, entraînant des conflits de circulation entre les trains de fret, les trains grandes lignes, les trains à grande vitesse et les TER. Ces zones se situent, sans surprise, autour de Lille, en particulier en gare de Lille Flandres, et de la Gare du Nord à celle de Creil, qui constitue un « nœud » orientant les liaisons, depuis Paris vers Amiens d'un côté et Saint-Quentin de l'autre, dénommé « Y Picard ».

En gare de Paris, l'exiguïté de la gare du Nord et la saturation des voies à partir de Villetaneuse, intensément sollicitées par les réseaux régionaux (Transilien, TER), nationaux (TGV) et internationaux (Thalys), représentent un vrai frein au développement de l'offre.

### 1.1.1.4 Un réseau dont l'état se dégrade

L'âge moyen du réseau est de 33 ans en Picardie, supérieur à la moyenne nationale (30,9 ans) alors qu'il est inférieur en Nord-Pas-de-Calais (27 ans).

Ainsi que le pointe le rapport Spinetta susmentionné, l'insuffisance de l'effort d'entretien et de régénération des infrastructures ferroviaires au cours des dernières années a conduit à leur dégradation progressive.

Cette situation entraîne des limitations de vitesse de circulation pour raisons de sécurité, augmentant les temps de parcours, et accroît les occurrences d'incidents inopinés perturbant la régularité et la fiabilité du service des TER.

La région Hauts-de-France ne dispose d'aucune vision de l'état et de l'âge des composants du réseau, géré par SNCF Réseau. Début 2018, SNCF Mobilités lui a transmis un diagnostic synthétique des sections d'infrastructures les plus dégradées.

---

<sup>17</sup> Nombre de trains.km ayant circulé pour l'activité TER ou Transilien / longueur de lignes ferroviaires localisées dans la région / 365 jours.

<sup>18</sup> Train.km : unité de mesure de l'offre. Les trains.km ou t.km représentent les kilomètres parcourus par les trains.

<sup>19</sup> Source : rapport de l'ARAFER « *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016* ».

<sup>20</sup> Source : rapport de l'ARAFER « *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016* ».

### 1.1.2 Les TERGV<sup>21</sup>

Le Nord-Pas-de-Calais a été pionnier pour faire bénéficier certaines liaisons TER de la grande vitesse. Ce dispositif, mis en place en juin 2000, est resté unique sur le territoire national jusqu'à une période récente. Il permet des liaisons régionales à grande vitesse entre le littoral et Lille, d'une part, et Arras et Lille, d'autre part.

Cette offre s'effectue selon deux modalités :

- d'une part, au moyen de circulations effectuées au moins partiellement sur les lignes à grande vitesse. Elles sont assurées :
  - soit par des rames utilisées spécifiquement pour le service TER (locations de rames de TGV à l'activité Voyages SNCF). Cela représente 37 trains quotidiens, 138 liaisons hebdomadaires et concerne trois circulations : Lille – Boulogne – Rang-du-Fliers ; Lille – Dunkerque et Lille – Arras. C'est cette modalité qui correspond à l'appellation TERGV ;
  - soit par des circulations TGV partiellement ouvertes aux abonnés TER (location de places) : au total, 14 trains, 67 circulations hebdomadaires. Les circulations concernées sont Lille – Calais – Boulogne – Rang-du-Fliers. Ce système est appelé « TGV ouverts » aux usagers du TER ;
- d'autre part, au moyen de circulations TGV sur des lignes classiques régionales, à vitesse normale, et ouvertes aux abonnés du TER : soit 11 trains et 55 circulations hebdomadaires. Les circulations concernent Tourcoing – Lille, Arras – Dunkerque, Arras – Hazebrouck. Cette modalité est désignée « TGV autorisés ».

L'accès aux TERGV et aux « TGV ouverts » s'effectue par l'acquittement d'un « supplément grande vitesse »<sup>22</sup>. La première classe est accessible<sup>23</sup>, mais les clients SNCF Voyages du TGV sont prioritaires.

Cette offre complémentaire de l'offre TER classique permet de réduire les temps de parcours de moitié, voire davantage (exemple : Calais – Lille en 30 minutes au lieu d'1h20).

Dans le cadre de la prochaine convention, la mise en place d'une liaison TERGV entre Amiens et Lille est en cours de discussion.

### 1.1.3 L'intermodalité

Les régions œuvrent en faveur d'une coordination des transports collectifs de voyageurs avec les autres autorités organisatrices du territoire (et leurs exploitants) afin de permettre aux usagers d'emprunter les différents modes de déplacements en limitant les ruptures de charge et l'empilement des tarifs et des titres de transport.

---

<sup>21</sup> Le coût du TERGV est présenté en partie V du rapport.

<sup>22</sup> 2 € par trajet au mois de février 2019.

<sup>23</sup> Depuis l'avenant n° 6 du 9 novembre 2016.



Cette politique recouvre notamment les questions liées à la billettique, aux tarifs, à l'information et l'orientation des voyageurs, à la coordination des tarifs et des offres, aux correspondances, aux systèmes d'information multimodaux, à l'aménagement des gares et des pôles d'échanges.

#### 1.1.3.1 La gouvernance et les objectifs de l'intermodalité

Les deux ex-régions ont chacune créé un syndicat mixte de transport<sup>24</sup> qui sont les principaux outils de la mise en œuvre de l'intermodalité sur leur territoire.

Au nord, le syndicat mixte intermodal régional des transports (SMIRT) a été constitué en 2009. Il regroupe la région, les deux départements et 14 autorités organisatrices de transports du territoire.

Il gère la carte Pass Pass mise en place, en 2011, support commun de mobilité en Nord-Pas-de-Calais sur les réseaux adhérents, et la plateforme régionale d'interopérabilité qui s'y rapporte. Une réflexion est en cours autour d'un titre unique à l'échelle régionale.

Sur le versant sud, le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO – Oise Mobilité) a été créé en 2006. Il regroupe également 14 autorités organisatrices du territoire, exclusivement dans le département de l'Oise. Il a développé une application mobile permettant l'achat et la validation de titres de transport.

Les deux syndicats ont développé et gèrent chacun un site internet fournissant de l'information sur les offres de transport multimodal, le calcul d'itinéraire, des alertes, l'achat de titres et d'abonnements (pour l'Oise uniquement), une plateforme de covoiturage, etc.

Un rapport prospectif présenté à l'assemblée régionale des Hauts-de-France en juillet 2017 par le vice-président en charge des transports fait état d'une volonté de mettre en place un seul syndicat de transports, regroupant toutes les autorités organisatrices de transports, puissant, capable de se faire entendre face au Syndicat des transports d'Île-de-France<sup>25</sup> et à la SNCF, œuvrant à l'échelle de la région à une billettique, une tarification, une information uniques et communes.

Cette ambition n'a pas été suivie d'effet à ce jour. Les deux syndicats poursuivent leur mission et l'ensemble du territoire régional n'est pas couvert. Depuis le conseil syndical du 2 juillet 2018, le SMIRT est désormais dénommé « Hauts-de-France Mobilités » et vient de s'ouvrir à certaines autorités organisatrices de l'Aisne.

La question de l'harmonisation des actions mises en œuvre par chaque syndicat se pose, en particulier l'extension au versant sud du support unique que constitue la carte Pass Pass, comme celle de l'interopérabilité des systèmes d'information des autorités organisatrices.

De plus, des chantiers d'envergure restent à mener, parmi lesquels ceux de l'harmonisation tarifaire et des titres de transport uniques ou unifiés.

---

<sup>24</sup> En vertu des articles L. 5721-2 et suivants du CGCT et L. 1231-10 à L. 1231-13 du code des transports.

<sup>25</sup> Désormais Île-de-France Mobilités.

Au regard de son rôle de chef de file de l'intermodalité reconnu par la loi<sup>26</sup>, il revient à la région de les piloter et les coordonner. La chambre lui recommande d'homogénéiser sa politique d'intermodalité sur l'ensemble du territoire régional.

**Recommandation n° 1 : harmoniser la politique d'intermodalité à l'ensemble du périmètre régional.**

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur confirme l'intention de la région de rapprocher les deux syndicats mixtes intermodaux.

1.1.3.2 L'intégration tarifaire

Les anciennes régions ont pris des mesures pour faciliter l'intermodalité et la complémentarité entre le TER et les réseaux urbains de transport des agglomérations.

Diverses offres permettent d'obtenir des conditions tarifaires avantageuses pour les abonnements urbains en complément de celui du TER. Dans certains cas, la région participe au financement de ces tarifications adaptées.

Le versant nord a approfondi l'intégration tarifaire, en acceptant dans le réseau TER les titres de transport de certaines autorités organisatrices, à l'intérieur de leur périmètre de transport urbain, sans billet ni tarification supplémentaire. Sont concernées les aires de transport du syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois, de la métropole de Lille, du syndicat mixte des transports Artois Gohelle et de la communauté urbaine de Dunkerque.

Initialement, ces collectivités supportaient, en contrepartie, l'intégralité des charges d'exploitation du TER correspondantes. Désormais, leur contribution se limite à 50 % de celles-ci, la région prenant en charge l'autre moitié (soit 3,74 M€ en 2017), au titre de sa politique d'intermodalité.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur précise que cette répartition pourrait évoluer en cas de modification ou d'élargissement de l'intégration tarifaire à de nouvelles agglomérations.

Enfin, la région Nord-Pas-de-Calais a également mis en place une tarification intermodale (offre « Fideli'TER + ») qui permet aux usagers de bénéficier du TER et d'un ou deux réseaux urbains en un seul acte d'achat.

En ex-Picardie, il n'existe pas d'intégration tarifaire comparable.

---

<sup>26</sup> Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 pour la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM).

## 1.1.4 Les aspects transrégionaux et transfrontaliers

### 1.1.4.1 Les aspects transrégionaux

La Picardie et le Nord-Pas-de-Calais avaient conclu entre elles, d'une part, et avec chaque région limitrophe (Haute-Normandie, Champagne-Ardenne), d'autre part, des accords visant le rapprochement ou la reconnaissance, généralement réciproques, des principaux titres de transport de chacune d'elles sur le réseau de l'autre pour les liaisons transrégionales.

Par ailleurs, depuis 2012 une convention fixe le cadre de la participation de la Picardie, à hauteur de 50 %, au coût résiduel d'exploitation pour la région Champagne-Ardenne des trains interrégionaux dénommés « TER Vallée de la Marne », créés en remplacement des trains nationaux supprimés par la SNCF suite à la mise en service de la ligne à grande vitesse Est. Cette charge s'élevait à 4,4 M€ pour la région en 2016.

### 1.1.4.2 Les aspects transfrontaliers

Afin de favoriser les déplacements domicile-études et domicile-travail entre la France et la Belgique, une offre dénommée « Trampoline » assortie d'une tarification spécifique applicable aux parcours transfrontaliers est mise en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1995. Elle fait l'objet d'une convention<sup>27</sup> entre la région, la SNCF et la SNCB<sup>28</sup> et a été étendue, par avenant, à l'ensemble des usagers.

Il s'agit d'une combinaison d'une tarification spécifique régionale (sur la partie des parcours comprise entre la gare régionale de départ et la frontière) et d'une tarification belge (pour la partie sur le territoire belge). Les recettes sont réparties sur ces bases entre la SNCF et la SNCB au prorata du nombre de kilomètres parcourus dans chaque pays.

L'offre concerne les lignes Lille – Courtrai – Waregem, Lille – Tournai – Mons, Aulnoye-Aymeries – Charleroi et représente une quinzaine d'allers-retours quotidiens pour chacune d'elles.

Chaque opérateur facture à son homologue les coûts de conduite, d'accompagnement et de matériel qu'il engage sur le réseau de l'autre. Chacun supporte sur son territoire les autres charges liées à ces circulations, notamment les charges d'escale, de péage et d'énergie.

Le schéma régional des transports et des mobilités du Nord-Pas-de-Calais indiquait, en 2013, que les liaisons transfrontalières de voyageurs sont limitées et peu fréquentées. Elles apparaissent aujourd'hui relativement marginales dans la problématique du TER et dans la stratégie régionale (voir tableau en annexe n° 3).

---

<sup>27</sup> Convention du 5 octobre 1995.

<sup>28</sup> Société nationale des chemins de fer belges.

#### 1.1.4.3 Le cas particulier des relations avec l'Île-de-France

L'activité TER de l'ex-région Picardie est très largement constituée de liaisons entre des gares régionales et celle de Paris Nord. Ces liaisons sont considérées comme des lignes régionales et sont assurées par la SNCF dans le cadre de la convention avec l'ex-Picardie, sans contrepartie ni participation financière de la région Île-de-France, dans la mesure où elles ne desservent pas de gares franciliennes.

Toutefois, une exception à ce principe existe pour les trains TER comprenant au moins deux arrêts en Île-de-France. Dans ce cas, pour participer aux charges d'exploitation correspondantes, SNCF Transilien reverse à SNCF TER Picardie<sup>29</sup> une partie (dénommée prestations-trains) des recettes perçues auprès des usagers franciliens concernés.

En 2017, le montant de ces prestations représentait 9 M€, en augmentation constante sur la période (+ 6,3 % depuis 2013).

Inversement, certaines gares du sud du département de l'Oise, jusqu'à Creil et Crépy-en-Valois, sont également desservies par des lignes du réseau Transilien, sans davantage de lien contractuel ni de contrepartie financière particulière avec la région Hauts-de-France. Les flux financiers se font uniquement sur la base des échanges entre chacune de ces autorités organisatrices et leurs interlocuteurs SNCF, ces derniers ayant la main sur les modalités de calcul des prestations-trains.

Par ailleurs, l'activité TER de la région est également impactée par le mécanisme dit de « soudure tarifaire » du Pass Navigo. Ce mécanisme correspond à la combinaison, sur un même trajet, d'un abonnement TER domicile-travail jusqu'à la première gare située en Île-de-France avec un Pass Navigo<sup>30</sup>. Dans ces gares, les voyageurs ont donc le choix, selon le système le plus avantageux pour eux, entre prendre un abonnement de travail régional de bout en bout de leur trajet, ou bien seulement jusqu'à la première gare en Île-de-France et compléter avec un Pass Navigo.

En contrepartie de la perte de recettes supportée par la région Picardie du fait de ce mécanisme, SNCF Transilien reverse à la délégation régionale de SNCF Mobilités une somme actualisée chaque année, qui s'élevait à près de 5 M€ jusqu'en 2015.

À partir de septembre 2015, la Picardie a subi la suppression du zonage tarifaire en Île-de-France, qui a engendré des comportements d'optimisation d'usagers picards travaillant en Île-de-France. D'une part, certains d'entre eux, demeurant proche de la région Île-de-France, partent désormais d'une gare de cette région pour bénéficier du pass Navigo et, d'autre part, les cas de soudure tarifaire se sont multipliés.

Parallèlement, la compensation versée par Île-de-France Mobilités a été unilatéralement gelée à cette occasion. Depuis 2016, elle s'élève à 3 M€.

Les effets de ce phénomène sur la baisse des recettes ont été estimés par la région, pour 2016, entre 4 et 4,5 M€.

---

<sup>29</sup> Désormais Hauts-de-France.

<sup>30</sup> En principe interdite, la soudure est autorisée pour les abonnements domicile-travail dans les gares à moins de 75 km de Paris depuis 1976, suite à un accord entre la SNCF et le syndicat des transports d'Île-de-France.

Aucune convention n'a été conclue avec Île-de-France Mobilités<sup>31</sup> et la SNCF pour encadrer ces contreparties financières et en arrêter les modalités. La région subit donc le calcul du montant de ces compensations qui lui sont répercutées par la SNCF.

Un autre exemple illustre l'absence de formalisation des relations entre la région et Île-de-France Mobilités : à l'occasion d'un changement de matériel roulant de l'activité du Transilien, un rehaussement des quais des gares desservies a été rendu nécessaire. Au titre des gares concernées sur son territoire, et pour éviter l'interruption la desserte de ces gares par le Transilien, l'ex-région Picardie a dû, sans concertation préalable, financer une première phase de 16,2 M€ de travaux. Une seconde vient d'être acceptée par les élus régionaux pour un coût estimé à 15 M€.

Afin d'encadrer les flux financiers découlant des imbrications entre les offres réciproques et d'éviter, de part et d'autre, des décisions unilatérales aux effets négatifs pour la région voisine, la chambre recommande à la région Hauts-de-France de rechercher la conclusion d'un accord contractuel avec Île-de-France Mobilités.

**Recommandation n° 2 : rechercher la conclusion, avec Île-de-France Mobilités, d'un accord contractuel permettant l'articulation des offres de chaque autorité de transport et encadrant les flux financiers s'y rapportant.**

L'ordonnateur, dans sa réponse aux observations provisoires, en confirme l'intérêt pour la région, en particulier dans la perspective de la négociation en 2019 d'un nouveau contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF Transilien.

## 1.2 Les enjeux et la stratégie du TER dans la région

La stratégie de l'ex-région Nord-Pas-de-Calais sur la période contrôlée est exprimée dans un schéma régional des transports et des mobilités, approuvé en 2013. Celle de l'ex-région Picardie est formalisée dans un diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du schéma régional des infrastructures et des transports, ce dernier n'a toutefois jamais vu le jour.

Les deux anciennes régions partageaient des enjeux communs, parmi lesquels l'aménagement et le développement du territoire, la desserte des principales agglomérations et points centraux d'attraction (Lille au Nord-Pas-de-Calais, et Amiens mais surtout Paris en Picardie) par des liaisons rapides et cadencées, l'allègement de la saturation des réseaux précisément autour de ces points d'attraction, l'amélioration de l'état de certaines lignes, le développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité des réseaux.

La stratégie de la région Nord-Pas-de-Calais identifiait la mise en place d'un réseau intégré et cadencé dans l'aire métropolitaine de Lille, le renforcement des liaisons transversales en vue, notamment, de rééquilibrer les flux et la connexion du TER au réseau européen de la grande vitesse.

---

<sup>31</sup> Ex-STIF, syndicat des transports d'Île-de-France.

Le diagnostic réalisé en ex-Picardie visait l'efficacité en favorisant la recherche du mode de transport le plus adapté au besoin et la nécessité de statuer sur le devenir des axes ferroviaires à faible trafic. Il ambitionnait également le prolongement des services TERGV jusqu'à Amiens.

Depuis la fusion, le conseil régional des Hauts-de-France n'a pas encore finalisé de stratégie harmonisée à l'échelle de son nouveau territoire pour le TER. Le rapport prospectif susmentionné du vice-président en charge des transports identifie toutefois, parmi les principaux enjeux, celui des relations avec l'opérateur, le partage des responsabilités entre ce dernier et la nouvelle région, la refonte de la gamme tarifaire, la menace de fermeture de certaines lignes et la préparation d'expérimentations de mise en concurrence.

La chambre invite la région à définir, à l'échelle de son nouveau territoire, sa stratégie en matière de TER dans le cadre du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET<sup>32</sup>) que les régions doivent approuver avant le 27 juillet 2019<sup>33</sup>.

**Recommandation n° 3 : dans le cadre du SRADDET, doter la région d'une stratégie du TER répondant aux enjeux du périmètre territorial fusionné.**

L'ordonnateur indique, dans sa réponse aux observations provisoires, que la définition de cette stratégie est en cours.

Celle-ci s'attachera à proposer aux différentes échelles territoriales (urbaines, périurbaines, rurales) une offre construite sur la complémentarité des services de transports ferroviaires et de transports interurbains par route, dont la collectivité a récemment récupéré la compétence. Le maillage du territoire serait assuré de façon hiérarchisée autour de ce réseau TER/car, qui serait décliné par des liaisons rapides, des services de rabattement vers des pôles structurants et des lignes locales ou de proximité. L'accessibilité des métropoles, la consolidation de l'armature urbaine régionale, l'accessibilité des pôles d'emploi et de formation seront, selon l'ordonnateur, des priorités dans la définition du niveau d'offre sur chaque territoire.

---

<sup>32</sup> Créé par la loi NOTRe et codifié aux articles L. 4251-1 et suivants du CGCT.

<sup>33</sup> Article 33 de l'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016, relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*La région Hauts-de-France dispose, pour développer l'activité des TER, de réseaux de 1 215 km au nord et 1 295 km au sud, figurant parmi les plus denses et utilisés de France, au point d'être saturés autour des principaux pôles de flux (Lille, Creil, Gare du Nord). Ces réseaux sont principalement organisés en étoile autour des métropoles de Paris au sud et Lille au nord. Leur état est globalement satisfaisant mais leur moyenne d'âge augmente (33 ans au sud et 27 ans au nord, la moyenne nationale étant de 31 ans) conduisant à une dégradation de certaines lignes.*

*Par sa situation géographique régionale, l'offre de TER dans les Hauts-de-France est impactée, directement et indirectement, par celles des régions voisines et transfrontalières. L'absence de relations, à ce jour, avec l'autorité organisatrice de transport d'Île-de-France est préjudiciable au regard de l'interpénétration d'une partie des liaisons composant leur offre et des enjeux financiers en découlant, en fonctionnement comme en investissement.*

*Compte tenu des caractéristiques respectives de leur territoire et de leur réseau ferroviaire, les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont poursuivi des stratégies visant à concilier l'aménagement du territoire avec l'amélioration de la desserte des principales agglomérations, à développer l'intermodalité des différents réseaux et modes de transport, à assurer une connexion au réseau à grande vitesse. Le versant nord peut compter, à cette fin, sur le dispositif TERGV qui propose aux usagers des trajets TER bénéficiant de la grande vitesse sur certaines liaisons.*

---

## **2 LA RECHERCHE PAR LES RÉGIONS D'UNE AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE**

### **2.1 Le dispositif conventionnel**

En dépit de la fusion des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais au 1<sup>er</sup> janvier 2016 ayant donné naissance à la région Hauts-de-France, le TER est demeuré géré à l'échelle des anciens ressorts territoriaux régionaux, dans le cadre des conventions en cours d'exécution au moment de leur fusion.

Sur le territoire de l'ancienne Picardie, la convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et s'est achevée le 31 décembre 2018. Sur celui de l'ancien Nord-Pas-de-Calais, la convention, débutée le 1<sup>er</sup> janvier 2015, a été conclue pour une durée plus longue (10 ans).

Ces contrats distincts ont donc constitué le cadre d'exécution de la politique du TER dans l'attente de la conclusion d'une convention à l'échelle du nouveau territoire qui devrait intervenir en 2019.

#### **2.1.1 Des conventions plus complètes**

Les contrats en cours constituent la troisième génération de conventions entre les régions et la SNCF pour la mise en œuvre du service public du TER. Les premières conventions, en 2002, ont consacré la responsabilisation des régions suite à la décentralisation de cette compétence et validé leur valeur ajoutée avec un développement massif, qualitativement et quantitativement, de l'offre, du matériel roulant et de la fréquentation. Les secondes, en 2007 (Picardie) et 2008 (Nord-Pas-de-Calais), ont conforté cette tendance tout en marquant la volonté des régions d'améliorer le dispositif contractuel de pilotage et de suivi de l'activité de la SNCF et de l'inciter à une plus grande efficacité par des systèmes de pénalités et d'intéressement. Cette évolution demeurait toutefois inaboutie.

Les conventions en cours marquent une étape supplémentaire franchie par les régions dans l'approche de cette activité. Elles présentent des priorités communes, en particulier en faveur d'un rééquilibrage du rapport contractuel avec la SNCF, notamment par la recherche de transparence des coûts, l'amélioration de la qualité de service et un renforcement du pilotage. Elles témoignent également de la tentative de juguler l'inflation exponentielle provoquée sur les contributions régionales par l'amélioration du service obtenue au cours des périodes précédentes.

Les dispositifs contractuels se révèlent plus complets, précis et contraignants pour l'exploitant. Ils traduisent la volonté régionale d'améliorer le pilotage de l'activité du TER par le renforcement d'indicateurs et de données de suivi à produire par la SNCF, ainsi que par des mécanismes d'incitation à la performance (pénalités, intéressements).



La convention du versant sud apparaît plus aboutie sur ces aspects. Elle témoigne de l'ambition d'enrayer la dérive de la contribution financière. À ce titre, le contrat met en place un encadrement de la trajectoire financière prévisionnelle de la convention par l'élaboration d'une maquette financière sur la durée de celle-ci, assortie d'une clause de sauvegarde en cas d'écart supérieur à 5 % entre la contribution régionale qui y est prévue et la facture présentée par la SNCF<sup>34</sup>. Dans un tel cas, un plan d'actions est établi, en urgence, par les parties pour garantir la bonne exécution de la convention.

### 2.1.2 Des évolutions contractuelles permanentes

Comme toute activité de transport, l'offre du TER est, par essence, mouvante et doit s'ajuster régulièrement aux besoins constatés.

En conséquence, les conventions font l'objet de nombreux avenants. Le nombre de modifications contractuelles a été moins important au versant sud (une quinzaine d'avenants depuis le début de la convention de 2013) qu'au versant nord (plus de 25 depuis 2015 et 99 sur la précédente convention).

La chambre observe, cependant, que la multiplication des modifications contractuelles aboutit à une situation de négociation permanente avec la SNCF, qui risque de vider de son sens l'équilibre contractuel initial. Cet écueil avait été pointé dans le précédent rapport de la chambre régionale des comptes relatif à la Picardie.

Elle constate, par ailleurs, la signature tardive des conventions et avenants, qui intervient, très souvent après leur entrée en vigueur<sup>35</sup>, voire, parfois, après leur terme<sup>36</sup>. Dans certains cas, même l'approbation par le conseil régional de l'avenant est postérieure à la période d'exécution de celui-ci<sup>37</sup>.

Les conventions d'exploitation elles-mêmes ont été signées en novembre 2013 en Picardie et en avril 2015 en Nord-Pas-de-Calais pour une prise d'effet au 1<sup>er</sup> janvier de ces mêmes années, avec donc un effet rétroactif. L'ordonnateur pointe, à ce titre, le très long processus interne de négociation avec SNCF Mobilités.

---

<sup>34</sup> Article 86.3 du contrat.

<sup>35</sup> Par exemple, et de façon non exhaustive : le contrat annuel d'objectifs 2014 (avenant n° 91), délibéré en octobre 2014 et signé en décembre ; l'avenant n° 64 portant évolution des objectifs 2013, signé en novembre 2013 ; l'avenant n° 2 à la convention de 2015 concernant la gratuité pour les lycéens de la Métropole de Lille en 2015, délibéré en juin 2015 et signé en novembre ; l'avenant adaptant l'offre de transports en raison de limitations de vitesse sur l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise à partir du 11 décembre 2016 a été délibéré en février 2017 et signé en mai 2017, etc.

<sup>36</sup> L'avenant n° 57 fixant les objectifs de régularité pour les exercices 2012 et 2013, délibéré en novembre 2012 et signé en mars 2013.

<sup>37</sup> Le contrat annuel d'objectifs 2012 pour le Nord-Pas-de-Calais (avenant n° 70 à la convention de 2008), délibéré en mai 2013 et signé en juin ; la fixation des objectifs 2011 (avenant n° 52) dans cette même région, délibérée en octobre 2012 et signée en 2014.

La chambre estime que ces pratiques font peser un risque sur la validité des relations contractuelles et des responsabilités entre les parties en méconnaissant le principe général de non-rétroactivité des actes administratifs<sup>38</sup> qui s'applique aux contrats. Elle invite la région à y mettre un terme et à renforcer la stabilité du dispositif contractuel.

### 2.1.3 Le contrôle de l'exécution des conventions

Les précédents rapports de la Cour des comptes et de la chambre régionale des comptes de Picardie sur la politique TER pointaient un contrôle insuffisamment régulier et formalisé des régions sur l'exécution des conventions et sur la fiabilité des informations transmises par la SNCF.

Ces remarques n'ont plus cours dans les Hauts-de-France sur la période contrôlée. En effet, les services régionaux se sont, depuis lors, largement étoffés et professionnalisés. Des chargés de mission suivent spécifiquement chaque aspect de la politique du TER (offre, tarifs, matériel roulant, suivi financier, etc.).

Désormais, les données à fournir par l'exploitant sont largement détaillées dans les conventions. Leur non-transmission est sanctionnée par l'application de pénalités. Les services régionaux les expertisent systématiquement, donnant lieu à des échanges nourris et permanents avec SNCF Mobilités pour comprendre, voire corriger, les indicateurs transmis.

D'autre part, la région se fait régulièrement accompagner dans cette tâche par des conseils extérieurs disposant de moyens et de compétences supérieurs aux siens pour expertiser le fonctionnement et les résultats obtenus par SNCF Mobilités dans ce domaine d'activité. Des études diagnostiquant l'adéquation de l'affectation du matériel roulant au besoin ont été réalisées, d'autres pour reconstituer les coûts (*cf. infra*) ou les process industriels de la SNCF.

## 2.2 Les acteurs et les moyens

La région définit la consistance, la nature, les conditions techniques, commerciales et qualitatives d'exploitation du service, la politique de renouvellement du matériel roulant, la tarification du service, les modifications de l'offre de transport et de service. Elle contrôle l'exécution du service.

Une large autonomie est laissée à SNCF Mobilités dans la gestion du service, en particulier pour le choix et l'organisation des moyens matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de sa mission, l'entretien du matériel roulant et des gares (en responsabilité partagée avec SNCF Réseau qui assume l'entretien de l'infrastructure). Elle assure la vente des titres de transport et la sûreté des voyageurs. Elle est responsabilisée sur le respect des objectifs de performance. En contrepartie de ces missions, elle reçoit une contribution financière de la région.

---

<sup>38</sup> Conseil d'État, assemblée, n° 94511 du 25/06/1948, Société à responsabilité limitée du journal « L'Aurore ».

### 2.2.1 La région

Les effectifs régionaux affectés au TER avant la fusion étaient de 6 postes au sein de la direction des transports de Picardie et 13 pour celle du Nord-Pas-de-Calais, soit un total de 19 postes. Le redéploiement interne, consécutif à la fusion, a donc été l'occasion d'étoffer ces moyens.

Désormais, au sein d'une direction des transports fusionnée, le « département du service des transports » s'occupe de l'activité du TER. Il comprend 23 équivalents temps plein (ETP).

D'autres agents de la direction travaillent en partie pour les TER. Au total, ce sont 34,4 ETP qui traitent directement ou indirectement de cette activité. Cela représente, selon les éléments transmis par l'ordonnateur dans sa réponse, une masse salariale d'1,6 M€ en 2017. Pour préparer l'ouverture à la concurrence (*cf. infra*), la région Hauts-de-France envisage le renforcement de la direction par deux postes supplémentaires.

La fusion des régions a eu des impacts non négligeables sur l'organisation interne. La direction est aujourd'hui éclatée en deux sites, correspondants aux sièges géographiques des deux anciennes régions (Amiens et Lille). Les équipes doivent suivre deux conventions distinctes, dont les logiques d'exécution diffèrent parfois sensiblement.

Indépendamment de la qualité de l'organisation et des agents, la chambre a pu mesurer au cours de son contrôle les effets de la réorganisation consécutive à la fusion et le chemin restant à parcourir pour :

- d'une part, mettre en place, à partir de l'agrégation des deux anciennes équipes régionales, une culture et des méthodes de travail homogènes et assurer une transversalité suffisante pour absorber le changement de taille de la structure et son éclatement géographique ;
- d'autre part, organiser le traitement, l'harmonisation et la fiabilisation des données en interne.

L'entrée en vigueur prochaine d'une convention unique pour l'ensemble du territoire devrait favoriser l'achèvement de ces évolutions.

### 2.2.2 SNCF Mobilités

La SNCF dispose de personnels « roulants » ou « circulants » à bord des trains : conducteurs et contrôleurs, dénommés agents du service commercial trains (ASCT).

Au sol, différentes catégories d'agents assurent les prestations en gare (accueil, information, vente des titres et entretien), le service des voyageurs en dehors des gares (accueil téléphonique, internet, courrier, agences commerciales), celui du matériel roulant (entretien, maintenance, ravitaillement en carburant, manœuvres et l'ensemble des tâches de préparation et de nettoyage des trains), la sécurité et la tranquillité des voyageurs, le pilotage et la gestion de l'activité TER (pilotage financier, marketing, organisation de la production, qualité, suivi du matériel, etc.).

Face à la régionalisation de la politique ferroviaire, la SNCF a fait évoluer son organisation, afin de faciliter les relations avec les autorités organisatrices de transport. En 2014, les prérogatives des directions régionales SNCF ont ainsi été renforcées.

Précédemment, certains métiers comme la traction (agents de conduite, gestionnaire de moyens, encadrement) ou la maintenance étaient gérés au niveau national et leur coût était imputé aux directions régionales sous forme de facturation de prestations de service, selon des clés de répartition internes. Désormais, chaque direction régionale supporte directement la charge financière d'un plus grand nombre de moyens.

Ces évolutions sont favorables à l'amélioration du dialogue avec les autorités organisatrices régionales et à la lisibilité des charges supportées par les directions régionales qui leur sont répercutées.

À partir des éléments recueillis au cours de son instruction, la chambre constate que les effectifs SNCF affectés au TER, ont diminué sur la période de contrôle. Au nord, ils sont passés de 2 449 ETP en 2012 à 2 126 en 2016<sup>39</sup>, soit une réduction de 13 %. Les personnels « au sol » (52,3 % en 2016) ont davantage diminué (- 16 % contre - 9 % pour les personnels « roulants »).

La baisse est plus faible au versant sud, les ETP s'élevant à 1 882,6 en 2016 contre 1 917 en 2012 (- 1,8 %). Les agents « roulants » (49 % des effectifs) ont diminué de 2,4 %, et les agents « au sol » (51 %) ont baissé d'1,1 %.

La productivité qui peut en être déduite (en nombre de véhicules.km par agent) a augmenté au versant nord (5 783 véhicules.km/agent), les effectifs ayant baissé dans de plus grandes proportions que l'offre. Elle est supérieure à celle du versant sud (5 119 véhicules.km/agent), qui a diminué de 2012 à 2016 compte tenu de la forte réduction de l'offre réalisée (*cf. infra*).

SNCF Mobilités indique, dans sa réponse aux observations provisoires, que le coût moyen par agent affecté au TER en 2016 est estimé à 57 000 € par an au sud et 58 000 € au nord.

Les agents, services et matériels affectés par la SNCF au TER se répartissent sur plusieurs établissements, dédiés aux opérations de conduite, aux services commerciaux ou à la maintenance. Dans les anciennes régions, ils étaient éclatés géographiquement en 22 établissements distincts.

Dans sa réponse, SNCF Mobilités indique avoir fait évoluer son organisation en 2017 et 2018 aboutissant à une réduction de leur nombre. Il en demeure quatre : un pour la maintenance, un pour la traction, tous deux affectés à l'ensemble de la région, et un sur chaque ancienne région pour les aspects commerciaux et relations client.

Cependant, la nouvelle région dépend encore en partie d'établissements situés sur le territoire de régions limitrophes (notamment l'Île-de-France pour la maintenance de certains matériels roulants), ce qui peut avoir des conséquences en matière de délais, le TER Hauts-de-France pouvant ne pas être prioritaire par rapport aux autres activités de ces ateliers (réseaux grande vitesse, international et Transilien).

---

<sup>39</sup> À noter que les effectifs pour 2014 et 2015 n'ont pu être fournis par la région.

### 2.2.3 Les gares

Les gares constituent un maillon essentiel de l'exécution du service des TER (accès aux trains, billetterie, informations, services en gare, etc.). À ce titre, un chapitre spécifique leur est consacré dans chacune des deux conventions toujours en cours en région Hauts-de-France.

Au sein de SNCF Mobilités, la branche Gares & Connexions est le gestionnaire des gares. Chaque année, un décret<sup>40</sup> fixe les modalités<sup>41</sup> à partir desquelles Gares & Connexions assure les prestations indispensables aux opérateurs ferroviaires (maintien des équipements en exploitation, accès aux installations pour les passagers, services d'accueil et d'information) et exerce les missions de développement et de valorisation des espaces en gare.

L'établissement public à caractère industriel et commercial SNCF Réseau, pour sa part, assure la gestion des quais au sein des gares.

L'article 13 du décret 2012-70 du 20 janvier 2012<sup>42</sup> répartit les gares selon trois catégories, en fonction de leur fréquentation selon des seuils fixés par arrêté ministériel : les gares d'intérêt national (segment « a »)<sup>43</sup>, les gares régionales (segment « b »)<sup>44</sup> et les gares locales (segment « c »).

Les régions, en qualité d'autorités organisatrices des transports, ont compétence pour définir le niveau de service attendu pour les gares des segments « b » et « c » de leur territoire<sup>45</sup>, ainsi que le schéma de distribution dans ces gares<sup>46</sup>.

Le versant sud comprend deux gares de segment « a » (Amiens et Compiègne) et le nord huit (Arras, Calais, Douai, Dunkerque, Lens, Lille Europe, Lille Flandres, Valenciennes).

Le versant sud compte 146 gares, haltes et points d'arrêt et le versant nord 203, soit 349 au total pour les deux régions.

Les conventions établissent, par ailleurs, leur propre catégorisation des gares régionales pour fixer à l'exploitant le niveau de service attendu entre les grandes gares, les gares de proximité et les haltes.

La région Hauts-de-France, sur l'intégralité de la période de contrôle, défend le maintien de l'ensemble des gares et points d'arrêt – dans une logique d'aménagement du territoire – ainsi que celui d'une présence humaine et d'une ouverture des guichets la plus ample possible. Sur la période contrôlée, 13 gares ont toutefois été fermées<sup>47</sup>, de façon généralement provisoire en raison des infrastructures dégradées.

---

<sup>40</sup> Dénommé « décret gare ».

<sup>41</sup> Consignées annuellement dans le Document de référence des gares (DRG).

<sup>42</sup> Relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

<sup>43</sup> Dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100 % des voyageurs.

<sup>44</sup> Dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an.

<sup>45</sup> Pour les gares du segment « a », il est défini par une instance de concertation régionale à laquelle la région est associée.

<sup>46</sup> Pour les gares du segment « a » il est défini par SNCF Voyages.

<sup>47</sup> Courghain est, Villers-sur-Thère, Lamotte-Brebière, Famechon, Sainte-Segrée, Villers-sur-Thère, Choisy-au-bac et La Neuville-sous-Laon. Il faut aussi ajouter les haltes situées sur l'axe La Ferté-Milon – Fismes : Neuilly-Saint-Front, Oulchy – Breny, Fère-en-Tardenois, Mont-Notre-Dame et Bazoches-sur-Vesles.

## 2.3 La gouvernance

### 2.3.1 Une indispensable coordination sous le pilotage de la région

La multiplicité des acteurs et l'imbrication des responsabilités génèrent des besoins de coordination sous le pilotage de la région.

La gouvernance de l'activité TER est organisée de façon sensiblement identique par les conventions des deux versants.

Le suivi stratégique incombe à un comité de pilotage censé se réunir au moins deux fois par an, composé d'élus régionaux, dont le président du conseil régional, et, pour la SNCF, du directeur régional en charge des TER.

À un niveau plus opérationnel, des comités rassemblent mensuellement les techniciens de la région et de la SNCF. Ils sont élargis trimestriellement aux interlocuteurs régionaux de SNCF Réseau et Gares & Connexions, afin de coordonner avec eux les sujets communs.

Enfin, des comités ou groupes de travail sont également constitués sur les principales thématiques du service public des TER (tarification, distribution, matériel roulant, travaux, offre, etc.) ou à l'occasion de projets spécifiques (en particulier concernant les études et travaux).

Depuis la fusion des régions, ces instances sont unifiées pour les deux versants et pilotent désormais les deux conventions.

Dans la pratique, le comité de pilotage ne se réunit pas formellement.

L'ordonnateur précise, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, que ce comité n'a pas de rôle décisionnaire et qu'en conséquence les arbitrages de l'exécutif régional prennent la forme de courriers ou d'avenants délibérés par le conseil régional. Il indique que la nouvelle convention devrait rapprocher le suivi conventionnel de celui des concessions en imposant un plus grand formalisme.

Toutefois, au-delà des interventions purement décisionnaires et formalisées des élus régionaux, la chambre estime que leur présence régulière aux réunions de pilotage aux côtés des services est de nature à favoriser un meilleur équilibre du rapport de force avec l'exploitant.

En ce qui concerne les gares, une instance régionale de concertation regroupe les partenaires concernés (région, État, SNCF Mobilités, SNCF Réseau).

Enfin, s'agissant des relations avec les usagers, des comités de ligne sont organisés au moins une (convention Picardie) à deux (convention Nord-Pas-de-Calais) fois par an avec les représentants locaux des associations représentatives de leurs intérêts, les élus locaux concernés, les services et élus régionaux et les responsables de la SNCF. Y sont évoquées toutes les questions relatives à la ligne considérée, aux résultats de fréquentation et de régularité, à l'état des infrastructures et aux projets d'études ou de travaux éventuels. Le Nord-Pas-de-Calais a, en outre, rédigé en 2005 une charte des comités de ligne, annexée à la convention<sup>48</sup>, qui détermine leurs principes de fonctionnement et leurs objectifs. Leur suppression, envisagée un temps par la région, ne serait plus d'actualité.

---

<sup>48</sup> Annexe J3 de la convention 2015-2024.

### 2.3.2 Un déséquilibre de la relation contractuelle

Les relations entre la collectivité et la SNCF sont marquées par un déséquilibre du rapport de force, dû à l'actuelle position monopolistique de l'opérateur ferroviaire.

La complexité de l'organisation du groupe SNCF liée à la segmentation des responsabilités entre ses différentes entités (direction TER, Gares & Connexions, SNCF Réseau) et la confidentialité qu'elle entretient, au titre du secret industriel et commercial, au sujet de son fonctionnement opérationnel (roulements<sup>49</sup> d'agents et de matériel, process d'entretien et de maintenance) lui assurent la maîtrise du rapport de force contractuel, *a fortiori* en l'absence de jeu concurrentiel.

Ces éléments nuisent à la lisibilité de la gestion de l'opérateur public et à la qualité de son suivi par l'autorité organisatrice régionale.

La région dispose de peu de moyens pour obtenir de son co-contractant l'intégralité des précisions nécessaires au pilotage de la convention.

L'ordonnateur indique, dans sa réponse, que le gestionnaire des gares (Gares & Connexions) et celui des infrastructures (SNCF Réseau) n'ont pas d'obligations de résultats relatives à l'exécution du contrat à l'égard de l'autorité organisatrice. Il précise vouloir y remédier en concluant avec eux des conventions de partenariat.

## 2.4 Les leviers d'incitation à la performance

L'amélioration de la qualité du service public des TER figure au cœur des dernières conventions conclues par les anciennes régions, qui ont renforcé le dispositif d'incitation à la performance (pénalités/intéressements<sup>50</sup>, réfections).

De nombreux indicateurs d'exécution du service sont évalués, parmi lesquels les plus importants sont la réalisation de l'offre (nombre de trains ou trains.km supprimés ou substitués par des cars), la régularité (nombre de trains en retard de six minutes et plus) et la qualité du service (à bord des trains et dans les gares).

Sur le versant sud, les suppressions de circulations et la régularité des trains sont appréciées en « vue voyageurs », c'est-à-dire toutes causes confondues, sans tenir compte de causes exonératoires comme au nord. Cela délivre une image plus fidèle de la réalité du service. Au nord, l'exécution du service est appréciée hors causes exonératoires<sup>51</sup>, parmi lesquelles ne figurent plus les grèves depuis 2015.

Si le suivi découlant des dispositions contractuelles de la convention de l'ex-Picardie semble mieux ciblé, plus en rapport avec le vécu des usagers et plus dissuasif, l'ex-Nord-Pas-de-Calais, pour sa part, avait introduit un mécanisme d'intéressement relatif aux fréquentations.

---

<sup>49</sup> Roulement : planification de l'utilisation des matériels ou des journées de travail des agents.

<sup>50</sup> Egalement désignés « bonus/malus » dans les conventions et dans la suite du rapport.

<sup>51</sup> Travaux, incidents indépendants de l'exploitant, évènements climatiques, etc.

### 2.4.1 La réalisation de l'offre

La partie non réalisée du service fait l'objet de réfections, dont le montant vient en réduction du forfait de charges.

En ex-Picardie, elles sont calculées mensuellement et par ligne, en fonction de plusieurs critères (la part de trains.km non réalisés, la cause de suppression, la catégorie de la ligne concernée). Une pondération minore la réfaction en cas de substitution par des cars. Des pénalités s'ajoutent aux réfections. Elles sont mensuelles et calculées par train supprimé. Leur montant varie (de 400 à 1 000 €), selon que la suppression est totale ou partielle et avec ou sans substitution.

Au versant nord, seules des réfections sont appliquées aux trains supprimés. Il n'existe pas de pénalités supplémentaires.

### 2.4.2 La régularité du service

Concernant la régularité, les pénalités et intéressements s'appliquent au résultat obtenu par l'ensemble des trains ainsi qu'à celui constaté pour un panel de trains structurants ou stratégiques (77 trains au sud, 100 au nord). Les chiffres relatifs à d'autres catégories de trains sont suivis (exemples au nord : TERGV, trains dont la régularité est inférieure à 70 %, et trains transfrontaliers avec la Belgique) sans faire l'objet de pénalité ni d'intéressement.

Le dispositif d'incitation est plus détaillé au versant sud. Contrairement au nord, les résultats de la régularité du service comprennent les trains supprimés. Les objectifs assignés à l'exploitant augmentent progressivement au cours de la convention et varient en fonction de la catégorie des liaisons (axes du « Y Picard », autres axes du bassin parisien, axes régionaux, trains du panel).

Les bonus/malus y sont calculés mensuellement (chaque train du panel) ou au quadrimestre (axes et ensemble du panel). Cette périodicité paraît plus intéressante que l'annualisation en vigueur au versant nord, car elle évite des compensations entre mois favorables et défavorables. Le montant des pénalités et intéressements évolue en fonction de l'écart avec l'objectif, de l'ampleur du retard et de la distinction heures pleines/heures creuses.

Au versant nord, pénalités et intéressements s'imputent à la régularité hors trains supprimés. Les objectifs assignés à l'exploitant correspondent au taux moyen constaté au cours des trois dernières années, majoré d'un montant d'autant plus important que ce taux est bas. Les bonus/malus sont forfaitaires et ne varient qu'en fonction de l'écart avec l'objectif fixé. Contrairement aux conventions précédentes où le niveau des intéressements et des pénalités était identique, ces dernières sont désormais supérieures. Cela permet de limiter la neutralisation des pénalités sur des lignes à problèmes par les bons résultats obtenus sur d'autres plus performantes. Cependant, les montants des bonus/malus sont plafonnés, contrairement au sud.



### 2.4.3 La qualité du service

La région évalue les services offerts aux voyageurs à l'occasion de visites réalisées à plusieurs reprises, chaque année, par des enquêteurs mystères en gare et lors de trajets à bord des trains.

Sont appréciés, notamment, la propreté, le confort, l'accueil, l'information, le respect des horaires. Cette évaluation est objectivée par un référentiel définissant le niveau de service attendu pour chaque critère.

En ex-Picardie, ce dispositif est désigné « Qualité du Service Régional » (QSR) et entraîne des bonus et malus progressifs en fonction de l'écart à l'objectif.

Au versant nord, seuls la propreté des rames, le service à bord, l'attente au guichet et le fonctionnement des systèmes d'information voyageurs à bord des trains donnent lieu à bonus/malus.

Au-delà de cette qualité objective, les régions évaluent également la qualité ressentie par les usagers par des enquêtes de satisfaction auprès des voyageurs<sup>52</sup>, pilotées par SNCF Mobilités. En ex-Picardie, un intéressement est octroyé à l'exploitant en cas d'atteinte des objectifs contractuels, afin de l'encourager à proposer des actions d'amélioration. En revanche, le non-respect des objectifs ne débouche pas sur des pénalités, à l'exception de la perception de l'information en situation de perturbation inopinée.

Depuis 2015, le versant nord évalue également la satisfaction des usagers sur quatre points (satisfaction relative au voyage effectué, à la régularité des trains, à l'information en situation inopinée en gare et à bord), sans que cela ne soit assorti de l'attribution d'intéressement ni de pénalité.

### 2.4.4 L'intéressement au développement de la fréquentation

À l'inverse du versant sud, le versant nord a prévu un mécanisme d'incitation au développement de la fréquentation sous la forme d'un intéressement au profit de l'exploitant.

Ce mécanisme a été actionné à deux reprises, en 2015 (250 000 € pour une progression des fréquentations de plus de 0,5 %, les recettes commerciales ayant crû parallèlement de 0,82 %) et 2017 (750 000 € d'intéressement pour une hausse de la fréquentation de 3,63 %, les recettes commerciales ayant progressé parallèlement de 6,45 %).

En revanche, aucun système de malus n'est prévu en cas de réduction de la fréquentation, situation qui, dans les faits, s'est majoritairement produite durant l'exécution de la convention.

---

<sup>52</sup> Sous forme de questionnaire auto-administré.

## 2.5 La commercialisation

Lors de la régionalisation des TER en janvier 2002, la tarification n'avait été que partiellement transférée aux régions. En effet, le barème kilométrique national, fixé par l'État, est resté le tarif de référence et les réductions nationales commerciales (tarifs découverte, cartes de réduction SNCF, calendrier bicolore, abonnements fréquence et forfait) et sociales (abonnement de travail sur une distance de moins de 75 km, abonnements élèves, étudiants et apprentis, familles nombreuses...) sont restées applicables. La seule marge de manœuvre des régions était d'offrir aux clients des tarifs spécifiques régionaux encore plus avantageux que les tarifs nationaux.

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire attribue aux régions, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la liberté tarifaire qu'elles revendiquaient pour mieux piloter leurs recettes (article L. 2121-3 du code des transports). Elles peuvent faire évoluer la part acquittée par l'utilisateur et pratiquer une différenciation tarifaire allant d'une évolution linéaire des tarifs (conservation d'un barème kilométrique) à une remise à plat complète des principes de tarification (zonage, tarifs uniques, barèmes par origine et destination, politiques multimodales...).

Toutefois, certaines tarifications sociales comme les tarifs militaires, familles nombreuses, personnes handicapées et accompagnateurs de personnes handicapées, continueront de s'imposer aux régions.

### 2.5.1 La politique tarifaire

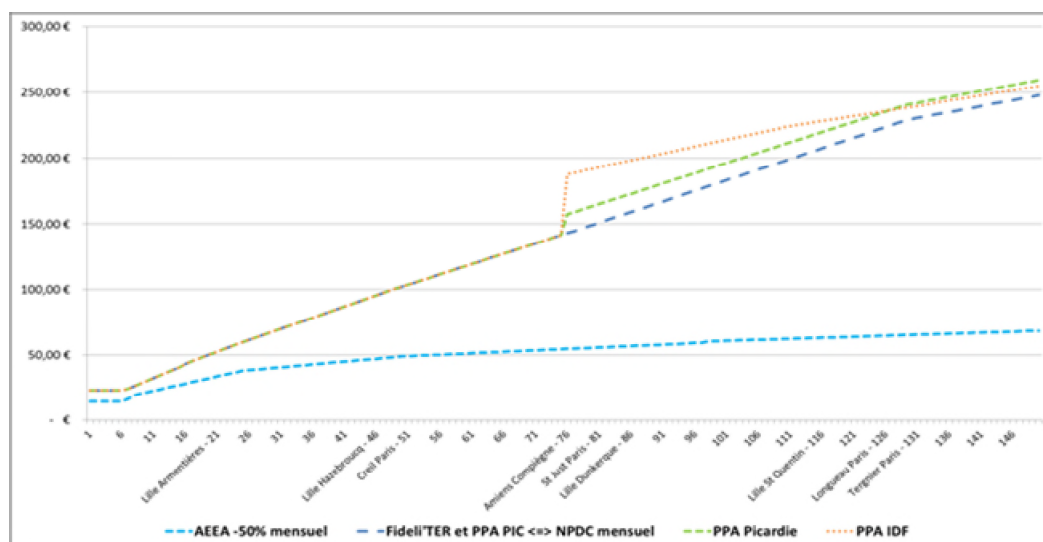
Les tarifs des deux anciennes régions sont construits autour de trois grandes catégories d'utilisateurs similaires : les utilisateurs réguliers, notamment adeptes des déplacements pendulaires<sup>53</sup>, les scolaires, étudiants, apprentis, et les personnes sans emploi, bénéficiant de minima sociaux, ou en situation de handicap, etc.

Ils sont basés sur le barème national à partir duquel les régions déclinent des réductions pour chacune de ces catégories. Des abonnements leur sont proposés sous forme hebdomadaire, mensuelle ou annuelle.

---

<sup>53</sup> Déplacements domicile-travail.

Graphique n° 1 : Courbe des prix



Source : conseil régional Hauts-de-France.

- Courbe bleue : abonnement tout public Nord - Pas-de-Calais (Fideli'TER)
- Courbe verte : abonnement de travail interne Picardie (Picardie pass Actifs)
- Courbe orange : abonnement de travail Picardie vers Île-de-France (Picardie pass Actifs IDF)
- Courbe turquoise : abonnements étudiants AEEA (Picardie pass Etudes pour la Picardie et TER'Etude pour Nord - Pas-de-Calais).

Nb : pour les étudiants boursiers, c'est une prise en charge à 100 %, donc pas de courbe.

La dernière augmentation de tarifs kilométriques remonte à fin 2014 (+ 2,6 %). Elle faisait suite à une augmentation de 2,85 % en 2012. Les tarifs ont également connu deux hausses liées à une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux titres de transport : en 2012, ce taux est passé de 2,5 % à 7 % et, en 2014, à 10 %.

Depuis, aucune augmentation n'est intervenue dans les deux anciennes régions. Il existe donc une asymétrie entre les évolutions tarifaires et l'actualisation régulière des charges de l'activité TER (*cf. infra*). Une augmentation mesurée et plus fréquente des tarifs pourrait être recherchée par la région, sans renoncer pour autant à l'objectif de rester incitatif, afin de ne pas déséquilibrer excessivement l'économie du TER.

Les deux anciennes régions ont cherché à maintenir des prix abordables pour préserver le pouvoir d'achat des usagers et les inciter à utiliser le TER en le rendant compétitif au regard du coût des autres modes de transport, notamment la voiture.

Elles ont toutefois poursuivi des stratégies différentes en matière de couverture du coût du service par l'utilisateur. L'ex-région Nord-Pas-de-Calais a en effet adopté une gamme tarifaire davantage attractive, comportant des réductions supérieures ou pour des publics plus larges que celle de l'ex-Picardie. Cette dernière semble avoir été davantage animée par le souci de préserver l'équilibre économique de la convention et limiter la progression de sa contribution financière.

Cela se traduit par des tarifs plus avantageux au versant nord, l'abonnement Fideli'TER y est plus large que le seul domicile-travail puisqu'il s'adresse à toute personne effectuant des voyages réguliers. Au sud, l'abonnement de travail au-delà de 75 km présente des prix légèrement supérieurs pour compenser les effets de la « soudure tarifaire » précédemment évoquée.

Dans le versant sud la tarification sociale est plus restrictive mais plus avantageuse, offrant la gratuité des trajets aux demandeurs d'emploi devant se rendre à des entretiens de recrutement. Dans le versant nord, la réduction n'est pas intégrale (75 % de réduction) mais touche un public plus large, notamment les bénéficiaires de minima sociaux.

Chaque ancienne région a également développé des tarifs « loisirs » spécifiques ou évènementiels. La principale opération récurrente est « E'TER » qui met à disposition des usagers, sur quelques week-ends identifiés de la saison estivale, un nombre limité de billets au tarif de 2 € l'aller-retour vers des gares de villes littorales ou recélant un intérêt patrimonial. Issue du versant nord, l'opération a été étendue à l'ensemble de la région en 2016<sup>54</sup>.

Il existe également des offres combinées incluant le train et une entrée dans un équipement culturel (« packs » Louvre-Lens ou Nausicaá) ou pour un évènement non-récurrent. L'initiative en revient, soit à un partenaire de la région, soit directement à celle-ci. La contribution régionale au coût de ce service est partagée entre les partenaires, au cas par cas, au regard des politiques et priorités de la région.

Hors abonnements, chaque région propose une carte de réduction pour les voyageurs occasionnels (*cf.* annexe n° 4). L'utilisateur est davantage mis à contribution dans le versant sud (30 € par an contre 7 € au nord).

Depuis la fusion, la région Hauts-de-France fournit la gratuité sur le parcours domicile-lieu d'affectation pour les agents des forces de sécurité et de sûreté<sup>55</sup>.

Comme l'indique l'ordonnateur dans sa réponse, une nouvelle gamme tarifaire a été mise à l'étude dès 2015 en vue de l'harmonisation des tarifications des deux versants. Elle a été approuvée par délibération du 13 décembre 2018 et sera mise en œuvre progressivement à partir d'avril 2019 pour les titres occasionnels, et à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2019 pour les abonnements.

Les objectifs poursuivis dans cette perspective sont une plus grande lisibilité des tarifs, une meilleure adéquation aux besoins des voyageurs et le développement de l'usage occasionnel du TER.

Enfin, la première mesure liée à la récente liberté tarifaire a concerné la suppression, en 2018, des compensations tarifaires régionales, générant ainsi une économie de TVA.

---

<sup>54</sup> Elle a concerné 33 villes, dont 10 villes côtières.

<sup>55</sup> En application de la délibération n° 2016-1800 des 13 et 14 décembre prise par le conseil régional Hauts-de-France.

## 2.5.2 La billettique et la distribution

Les supports des titres de transport régionaux peuvent être des billets sous format papier ou dématérialisés. Le versant nord a mis en place la « carte Pass », support unique commun aux abonnements retenus par les autorités organisatrices de transport membres du SMIRT (*cf. supra*). La région Hauts-de-France ambitionne d'étendre le dispositif à l'ensemble de son périmètre en même temps que le déploiement de la nouvelle grille tarifaire, soit à l'horizon 2019-2020.

La distribution des titres de transport s'effectue à partir de plusieurs canaux : les guichets, les bornes automatiques, le site internet, l'application mobile, à bord des trains auprès des contrôleurs. Toutefois, l'intégralité de la gamme tarifaire n'est pas actuellement disponible à l'achat en ligne.

La part des ventes en ligne tendant à augmenter, SNCF Mobilités souhaiterait réduire l'amplitude d'ouverture de certains guichets pour diminuer les effectifs mobilisés dans certaines gares, dans le but de diminuer les charges.

Cela a abouti, au sud, à la mise en place, à titre expérimental, d'un nouveau schéma de distribution sur les étoiles de Laon et de Creil. Elargi à d'autres périmètres par la suite, il a permis de générer une économie de 2,8 M€<sup>56</sup>.

Au nord, SNCF Mobilités a souhaité revoir les horaires dans les gares nationales, dont elle gère de façon autonome la distribution, y compris pour le TER. La convention de 2015 a donc prévu le maintien des horaires d'ouverture durant six mois, le temps pour la région de définir le niveau de distribution souhaité dans ces gares et d'en fixer avec son exploitant les modalités d'organisation et de financement. Ce délai pouvait être prolongé jusqu'à la fin de l'année 2016 par avenant, moyennant la majoration d'1,5 M€ par an de la contribution pour 2015 et 2016. Avant la fusion, la région a sollicité, par courrier, la prolongation de ce délai. Cependant, aucun avenant formel n'ayant été conclu comme cela était prévu contractuellement, la nouvelle majorité en a contesté le caractère opposable. Les horaires sont donc demeurés inchangés sans que la région ne se soit acquittée de la majoration prévue dans cette hypothèse (3 M€ au titre de 2015 et 2016). Ce sujet demeure donc en suspens, les factures 2015 et 2016 n'étant pas soldées sur ce point.

Depuis la fusion, la région fait du maintien de la présence humaine une priorité et refuse que la baisse des charges se traduise par une baisse de service. Elle s'attache, en conséquence, à maintenir le niveau de service existant.

---

<sup>56</sup> Avenant n° 3 à la convention TER de Picardie.

## 2.6 La lutte contre la fraude et les mesures de sûreté

La sûreté et la lutte anti-fraude sur le réseau TER ont été érigées, par l'exécutif de la région fusionnée, au rang de priorités.

### 2.6.1 La sûreté

En 2016, 4 969 actes de malveillance et incivilités ont été recensés dans les gares et trains sur le territoire de l'ex-Nord-Pas-de-Calais et 2 729 en ex-Picardie<sup>57</sup>.

Le contrôle de la sécurité, en gares et à bord des trains, est principalement du ressort du service « sûreté générale » de la SNCF, dit « SUGE » dans le cadre d'un volume horaire annuel d'intervention-agent. La collectivité indique ne pas disposer de la décomposition de ce volume pour chaque versant.

La région Hauts-de-France a conclu en 2016, avec SNCF Mobilités, un protocole d'accord sur les questions de lutte contre la fraude et de sécurité. Il fixe des priorités, dont certaines sont déjà en cours de mise en œuvre.

Il prévoit, notamment, la création d'un conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance coordonnant les polices municipale, nationale et ferroviaire.

Il comporte également des mesures en matière de déploiement de la vidéo-protection dans les gares. Jusque-là, ces investissements relevaient de Gares & Connexions qui en portait le financement. La région, souhaitant amplifier et accentuer le dispositif existant, a donc décidé de prendre en charge une partie du coût de cette politique. L'objectif régional initial est d'équiper dix gares par an, selon des priorités déterminées en fonction de la fréquentation des gares et de l'insécurité constatée. À ce jour, un premier programme a été financé, pour un coût de 2,8 M€. La suite est pour l'heure suspendue, en raison d'interrogations sur le niveau de ces investissements, qui, selon la collectivité, est supérieur à celui constaté pour l'équipement en vidéo-protection du domaine public des communes.

La mise en place d'un centre de surveillance régional est également envisagée, en lien avec les centres de surveillance urbains. Elle soulève des interrogations de faisabilité tant sur le plan opérationnel que juridique, qui doivent faire l'objet d'études préalables

La région a, par ailleurs, expérimenté en 2018, sur certaines lignes<sup>58</sup>, le renforcement des personnels de la SUGE après 20h00 dans les gares et à bord des trains, pour un coût de 2,84 M€ représentant 32 708 heures supplémentaires. Cette mesure ne sera toutefois pas poursuivie, la région estimant plus pertinent de déployer ces moyens supplémentaires de manière moins ciblée.

---

<sup>57</sup> Source : rapports annuels SNCF 2016.

<sup>58</sup> Lille – Valenciennes, Lille – Lens, Amiens – Paris.

Enfin, des opérations conjointes avec la police et la gendarmerie nationales ont, par ailleurs, été testées de juillet à décembre 2018 par la mobilisation de 120 patrouilles de gendarmes réservistes, sans coût à ce stade pour la région<sup>59</sup>.

La mise en œuvre de cette priorité comporte donc des charges importantes pour la région, dont certaines (vidéosurveillance dans les gares) ne relèvent pas de ses compétences.

Dans sa réponse aux observations provisoires, l'ordonnateur indique que l'intervention de la région n'a pas vocation à se substituer aux responsabilités de Gares & Connexions.

## 2.6.2 La lutte contre la fraude

Le taux de fraude est difficile à évaluer avec fiabilité. En l'absence de système de contrôle automatique de la validation des titres de transport, il résulte d'enquêtes de fraude réalisées très ponctuellement par sondages à la sortie des trains. Il est estimé par la SNCF à 8,6 % en moyenne sur le territoire régional en 2016<sup>60</sup>.

Parmi les objectifs régionaux déclinés dans le protocole d'accord figure le déploiement, sur certains quais (en priorité Lille Flandres et Creil), de portiques de validation des billets. La faisabilité de ce projet présente des difficultés, notamment sur le plan de la billettique, non encore unifiée, et de la fluidité d'accès aux trains pour les usagers, en particulier en périodes de pointe.

La tendance est, par ailleurs, à l'accroissement des contrôles à quai (avant la montée ou après la descente), ou mieux ciblés à différentes étapes du voyage, par des équipes plus nombreuses et mixtes (agents SNCF, SUGE voire forces de l'ordre). Ils seraient, en effet, plus efficaces et moins onéreux que le contrôle systématique à bord, et plus appropriés dans les zones denses et très fréquentées lorsque les rames sont bondées. Une expérimentation de filtrage systématique avant la montée<sup>61</sup> a été conduite en gare de Creil. Une note interne à la région indique qu'elle a produit des « effets intéressants ». Elle coûte 0,67 M€ en année pleine, que la SNCF ne facture pas à la région, considérant les recettes supplémentaires d'un niveau équivalent sans toutefois être en mesure de les chiffrer précisément.

L'exploitant a également mis en place une collaboration avec le Trésor public pour améliorer le recouvrement des contraventions. Seules 10 % de celles-ci seraient réglées. SNCF Mobilités expérimente, depuis 2014, la mise à disposition de personnel dans les trésoreries. La loi Savary<sup>62</sup>, en introduisant l'obligation pour le fraudeur de justifier de son identité lors des contrôles et le droit de communication des données personnelles, devrait également permettre d'améliorer le taux de recouvrement.

Le protocole prévoit, par ailleurs, la réalisation d'une enquête sur la fraude plus régulière sur le périmètre des Hauts-de-France et la déclinaison d'une stratégie de lutte contre la fraude par ligne.

---

<sup>59</sup> Le dispositif est financé par la gendarmerie à hauteur de 245 000 €.

<sup>60</sup> Rapport d'activité TER Picardie 2016.

<sup>61</sup> Sur les périodes de pointe de la matinée (5h30-9h30).

<sup>62</sup> Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

La région s'est donc emparée de cette problématique pour laquelle d'importantes marges de manœuvre subsistent pour optimiser le niveau des recettes commerciales.

Dans sa réponse, l'ordonnateur indique que la région sollicite, sans succès, depuis 2016 la SNCF pour qu'elle adopte une approche économique de la fraude, comme prévu dans le protocole d'accord susmentionné. Il souhaite intégrer ces obligations dans la convention en cours de négociation, en y incluant un plan d'actions annuel pour la sûreté et la lutte contre la fraude.

## 2.7 Les aspects environnementaux

Le développement du TER et de sa fréquentation comporte en lui-même des effets favorables sur l'environnement dès lors que ses émissions de gaz à effet de serre par usager sont réputées moindres que les autres modes de transport. Toutefois, les conditions d'exploitation de cette activité peuvent influencer de façon positive ou négative sur l'empreinte environnementale du TER, selon les choix technologiques ou stratégiques opérés.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du TER effectué en 2015 par la SNCF<sup>63</sup> en Nord-Pas-de-Calais (27 021,3 teqCO<sub>2</sub><sup>64</sup>) montre une performance de la mobilité par voyageur (18,9 gCO<sub>2</sub>/voyageur.km) meilleure que la moyenne nationale (environ 30 gCO<sub>2</sub>/voyageur.km)<sup>65</sup> et que celle de la voiture individuelle (148 gCO<sub>2</sub>/voyageur.km pour une voiture moyenne avec 1,4 passager à bord). En 2015, le TER Nord-Pas-de-Calais aurait évité l'émission de 148 000 tCO<sub>2</sub>.

Le résultat des émissions en Picardie, il est vrai évalué antérieurement, en 2012, serait plus de 50 % supérieur (41 513 teqCO<sub>2</sub>). Cela pourrait notamment s'expliquer par la moindre électrification du réseau qu'au nord, accroissant la part des liaisons en matériel diesel.

Au-delà de ces bilans carbone, qui ne sont pas actualisés régulièrement<sup>66</sup>, la région ne fait pas de cette problématique un axe de pilotage du TER.

Si la convention du Nord-Pas-de-Calais place davantage les enjeux environnementaux au cœur des priorités, les objectifs contractuels en la matière sont insuffisamment nombreux, précis<sup>67</sup> et contraignants et ne sont pas chiffrés. Les contrats ne déterminent pas davantage d'indicateurs de suivi réguliers de l'impact environnemental du TER.

L'essentiel du suivi porte sur la communication annuelle des mesures mises en place par l'exploitant dans le cadre de son fonctionnement interne pour réduire son impact environnemental.

---

<sup>63</sup> La SNCF dispose d'un outil développé en interne et dédié à la réalisation de bilans carbone et de bilans d'émission de gaz à effet de serre de réseaux TER.

<sup>64</sup> Tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>

<sup>65</sup> Source : rapport d'activité de la SNCF.

<sup>66</sup> Au nord, le bilan actualisé par la SNCF en 2017 s'élève à 20 639,4 teqCO<sub>2</sub>.

<sup>67</sup> Exemples d'objectifs figurant dans la convention : se fournir en électricité produite par des énergies renouvelables, adapter la température des trains aux conditions climatiques, réduire les rejets atmosphériques des matériels roulants thermiques, etc.



L'ordonnateur, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, estime que la capacité de la région à piloter le service des TER avec des objectifs de développement durable est limitée. Il rappelle que les infrastructures ferrées existantes conditionnent le matériel utilisé (électrique ou diesel voire bi-modes), faute de technologies alternatives opérationnelles. Il ajoute que la région ne dispose pas de possibilités de contre-expertise sur la mesure de l'impact environnemental et le caractère durable de la gestion de son exploitant.

La chambre constate cependant que la région ne s'est pas mise en situation d'évaluer les effets de ses propres choix (travaux d'électrification du réseau, renouvellement du matériel roulant, etc.) sur le bilan environnemental de cette compétence. L'article 65 de la convention nord prévoyait ainsi, dans les deux ans suivant la signature, la mise en œuvre d'un système de comptage d'énergie électrique sur les matériels roulants, susceptible de fournir une vision des consommations par trajet et d'éditer des ratios et indicateurs afin d'optimiser les consommations du parc et d'adapter la conduite. À ce jour, ces dispositions n'ont pas abouti à un résultat concret.

La chambre recommande donc à la région de faire de l'impact environnemental un critère de pilotage de la politique des TER.

**Recommandation n° 4 : faire de l'impact environnemental un axe de la politique des TER, notamment en se dotant d'objectifs précis, chiffrés et mesurables.**

---

### CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

---

*Les anciennes régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais se sont efforcées, au cours de la période de contrôle, d'améliorer la performance des TER.*

*Elles ont, d'une part, placé au cœur des objectifs contractuels l'amélioration de l'efficacité et de la qualité du service, la transparence et la maîtrise des coûts, le renforcement du suivi et du pilotage.*

*Les régions ont également consolidé leur expertise interne, leurs effectifs et leur organisation pour assurer un suivi et un contrôle renforcés. Elles s'efforcent, par l'animation d'instances de coordination, de réduire l'éclatement des responsabilités et de rééquilibrer le rapport de force contractuel.*

*Les dispositifs d'incitation à la performance ont été optimisés. Les mécanismes de pénalités et d'intéressements sanctionnant les résultats obtenus en matière de réalisation de l'offre, de régularité et de qualité de service, ont été approfondis, en particulier dans l'ancienne Picardie où le système s'avère plus détaillé et représentatif de la situation vécue par les usagers.*

*Les politiques tarifaires mises en place, de lutte contre la fraude et l'insécurité, de services en gare, permettent également d'accroître les résultats et l'attractivité des TER.*

*En revanche, l'impact environnemental du TER pourrait être suivi de façon plus précise et constituer un axe de pilotage.*

---

### 3 DES RÉSULTATS CONTRASTÉS

#### 3.1 L'offre

La construction de l'offre nécessite de concilier la satisfaction des besoins de déplacement des usagers et d'attractivité des territoires avec la garantie d'une exploitation robuste<sup>68</sup> tout en optimisant les ressources.

L'offre est exprimée en trains.km ou véhicules.km (trains + cars). Elle comprend, en effet, les dessertes ferroviaires ainsi qu'une partie assurée par voie routière par cars. Celle-ci peut être permanente ou temporaire, en substitution de l'offre ferrée durant la fermeture de lignes pour travaux.

Au versant sud, dans le cadre de la convention avec SNCF Mobilités, l'offre routière complète 10 liaisons ferrées et compte également 4 services de rabattement réguliers vers des gares TER.

Par ailleurs, des lignes routières d'intérêt régional ont été mises en place pour combler l'absence de lignes ferroviaires sur certaines relations comme Amiens – Beauvais ou encore Creil – Senlis – Roissy. Elles ne relèvent pas de la convention TER et sont exploitées en délégation de service public (DSP). Depuis 2008, leurs tarifs ont été harmonisés avec ceux du TER.

Au versant nord, l'offre routière ne concerne que les services de substitution durant les travaux programmés.

##### 3.1.1 L'évolution de l'offre depuis 2012

Tableau n° 1 : Evolution de l'offre (ferrée et routière) de 2012 à 2017

Offre (en véhicules.km)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012- 2017
Picardie	10 791 830	10 401 857	10 030 208	10 078 186	9 638 783	9 966 477	- 7,65 %
Nord-Pas-de-Calais	13 002 152	12 502 353	12 736 000	12 597 443	12 216 907	13 248 922	+ 1,9 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

L'offre a diminué sur les deux versants jusqu'en 2016, en particulier au sud avant de repartir à la hausse en 2017.

<sup>68</sup> C'est-à-dire qui favorise des conditions d'exploitation qui ne soient pas de nature à saturer le réseau en heures de pointe et générer ainsi des incidents en chaîne en cas d'aléas.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces évolutions. En premier lieu, face à la hausse continue et soutenue des charges du TER, la réduction de l'offre a constitué sur la période la principale variable d'optimisation des coûts de la SNCF et de la contribution financière régionale. Ainsi, l'objectif au sud, depuis l'instauration du cadencement<sup>69</sup> en 2012, a été de ne plus augmenter le nombre de trains.km. Par ailleurs, l'offre réalisée sur la période a pâti d'un volume important de suppressions de trains (travaux<sup>70</sup>, mouvements sociaux, cf. *infra*). Enfin, la densité du trafic sur les deux versants (en particulier autour de Lille, Creil et de la Gare du Nord) ne permet pas d'envisager de développement significatif de l'offre à infrastructures constantes.

Depuis la mise en place du service annuel 2012, l'offre des deux versants est cadencée. Le cadencement en vigueur connaît des variations selon la période de la journée (heures de pointe<sup>71</sup>/heures creuses).

À l'occasion de sa mise en œuvre, l'offre a été intégralement modifiée. Le coût supplémentaire de la nouvelle offre a été estimé initialement au nord à 8,5 M€ pour 467 411 trains.km supplémentaires créés (dont 170 286 pour le TERGV)<sup>72</sup>, soit un coût de 18,26 € au train.km, inférieur au coût global constaté pour l'exercice 2012 (21,69 € au train.km).

Au sud, l'impact du cadencement a été neutre pour la région, en termes d'offre (+ 0,7 % de trains.km) et de contribution (aucune augmentation)<sup>73</sup>.

L'ancienne région Picardie a également connu une refonte de l'offre au service annuel 2015, dont l'objectif était de répondre aux difficultés de sur-fréquentation et de ponctualité rencontrées, tout en restant dans la même enveloppe en termes de contribution financière régionale et de nombre de trains.km. Ce dernier a toutefois diminué d'1,7 % alors que la contribution a progressé d'1,38 M€ en investissement et de 0,15 M€ en fonctionnement.

### 3.1.2 La répartition de l'offre

Les offres des deux versants ont la particularité, comme vu précédemment, d'être construites en étoile autour de pôles d'attraction majeurs, Lille et la Gare du Nord.

L'offre du versant nord paraît plus homogène. Les 20 lignes existantes desservent, schématiquement<sup>74</sup>, trois grands bassins : l'axe Lille-Hainaut<sup>75</sup>, l'axe Lille-

---

<sup>69</sup> Le cadencement est une façon d'exploiter un réseau de transport en commun en organisant la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée. Ainsi, les trains ayant une mission identique en terme de parcours, d'arrêts et de temps de parcours partent, passent et arrivent chaque heure à la même minute.

<sup>70</sup> Entraînant, par exemple, la fermeture des lignes Calais – Dunkerque jusqu'en 2014 ou Ascq – Orchies en 2015.

<sup>71</sup> Sur le versant sud, les heures de pointe concernent les trains arrivant à leur terminus entre 6h30 et 9h et dont le départ de leur gare d'origine se situe entre 16h et 19h30.

<sup>72</sup> Avenant n° 40 à la convention TER Nord-Pas-de-Calais 2008-2014.

<sup>73</sup> Avenant n° 17 à la convention TER de Picardie 2007-2012.

<sup>74</sup> Selon une catégorisation retenue par la SNCF dans ses rapports annuels d'activité.

<sup>75</sup> Lignes Lille – Valenciennes – Jeumont, Lille – Valenciennes – Hirson, Cambrai – Valenciennes, Jeumont – Busigny, Lille – Tournai, Lille – Tourcoing – Courtrai et Lille – Ascq – Orchies.

littoral<sup>76</sup>, l'axe Lille-bassin minier<sup>77</sup>, relativement équilibrés en termes de trains.km réalisés, même si le premier est moins important que les deux autres (23 % des trains.km en 2016 contre 37 % en direction du littoral et 41 % pour le bassin minier).

Au versant sud, les 17 axes ferroviaires qui composent l'offre se divisent en quatre catégories de dessertes selon la classification de la région et penchent fortement vers le bassin parisien, qui concentre l'essentiel de l'offre (52 % des trains.km en 2016), devant les lignes transversales (31 %), les lignes d'aménagement du territoire (6 %), les lignes interrégionales (10 %, sur les lignes Lille – Rouen et Lille – Reims).

## 3.2 La fréquentation

La fréquentation est mesurée en voyageurs.km (voy.km ou v.km).

### 3.2.1 Evolution des fréquentations

Les réseaux TER des ex-régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais figurent parmi les plus fréquentés de France, se classant respectivement 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> sur le plan national<sup>78</sup> pour le nombre de passagers transportés par kilomètre en 2016, avec respectivement 1 127 et 1 117 millions de voyageurs.km.

Le versant sud présente une fréquentation quotidienne d'1,6 passager par kilomètre de ligne, la plus élevée des régions hors Île-de-France, la moyenne étant d'1,2<sup>79</sup>. Le Nord-Pas-de-Calais se positionne au 6<sup>ème</sup> rang avec 0,8 passager.

Tableau n° 2 : Evolution des fréquentations de 2012 à 2017

Fréquentations (en milliers de voyageurs.km)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012- 2017
Picardie	1 125 638	1 133 592	1 111 116	1 117 828	1 127 201	1 161 795	3,21 %
Nord-Pas-de-Calais	1 222 115	1 189 043	1 142 650	1 147 217	1 117 335	1 157 853	- 5,26 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

<sup>76</sup> Lignes Lille – Dunkerque, Lille – Calais – Boulogne, Calais – Rang-du-Fliers, Lille – Comines, Calais – Dunkerque et Arras – St Pol – Etaples.

<sup>77</sup> Lignes Lille – Béthune – St Pol, Lille – Lens, Lille – Douai – Arras, Lille – Douai – Cambrai, Lille – Doua – Valenciennes, Lens – Douai – Valenciennes et Arras – Hazebrouck.

<sup>78</sup> Hors Île-de-France.

<sup>79</sup> Source : ARAFER, le marché français du transport de voyageurs 2015-2016.

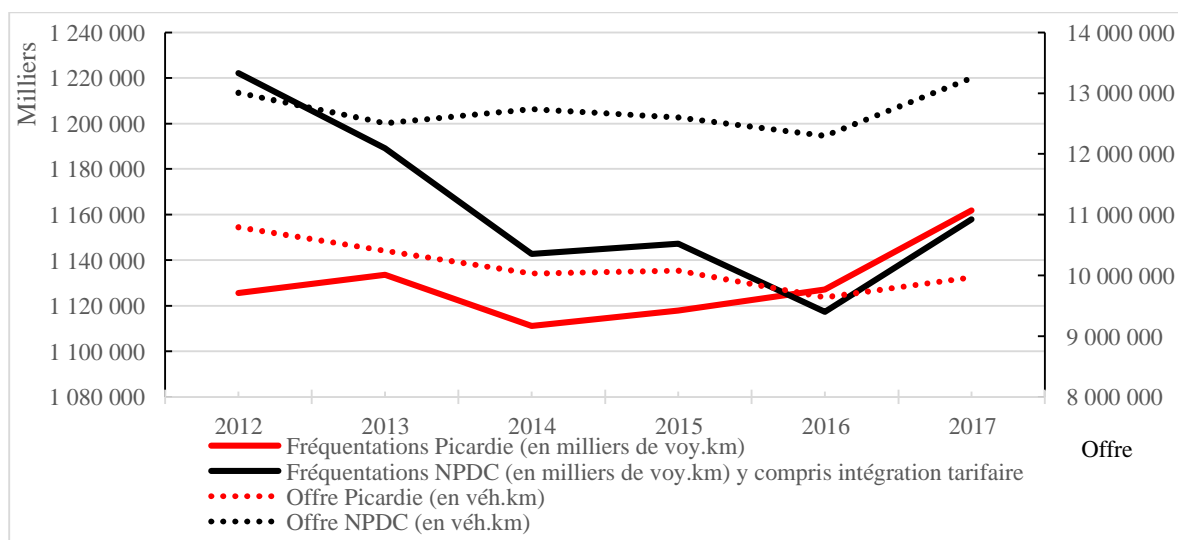
La convention du versant nord identifiait, dans son préambule, l'objectif de doublement de la fréquentation entre 2006 et 2020 pour parvenir à 200 000 voyages par jour. L'érosion de la fréquentation depuis 2013 (*cf. infra*) rend cette ambition encore hypothétique, le niveau actuel se situant autour de 125 000 voyages quotidiens.

L'ancienne région Picardie est l'une des rares dont la fréquentation progresse depuis 2014. Sur l'ensemble de la période 2012-2017, elle augmente de 3,21 %, à la différence de celle de l'ex-Nord-Pas-de-Calais (- 5,26 %).

Les fréquentations des deux versants connaissent leur plus fort recul en 2014, année d'importants mouvements sociaux contre la réforme ferroviaire.

Le TER subit également la concurrence des autres moyens de transport, en particulier de la voiture. Lorsque les prix de l'essence et du diesel sont à la baisse, comme ce fut globalement le cas durant la période de contrôle jusqu'en 2016, une part des usagers privilégie l'utilisation de leur véhicule pour leurs déplacements. Ce phénomène est moins prégnant en ex-Picardie, les usagers se rendant à Paris étant plus « captifs » du mode ferroviaire, compte tenu des temps de trajet et des difficultés de stationnement en Île-de-France.

**Graphique n° 2 : Evolution comparée 2012-2017 de l'offre et des fréquentations**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

La fréquentation du versant nord connaît donc une baisse plus marquée, passant en dessous de celle du sud en 2016 (1 117 millions de voyageurs.km contre 1 127) alors qu'elle lui était supérieure de 8,5 % en 2012.

La fréquentation des TERGV, cependant, est en hausse constante sur la période contrôlée, à l'exception de 2016. Elle s'est élevée à 18,6 millions de voyageurs.km en 2017, ce qui représente 16,9 % de la fréquentation totale sur le versant nord (pour 11,5 % de la contribution financière régionale).

**Tableau n° 3 : Evolution des fréquentations et de l'offre du TERGV 2012-2017**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
Offre (en véhicules.km)	723 312,9	785 818,0	737 646,4	736 875,9	716 901,6	733 118,5	1,36 %
Fréquentation (en milliers de voyageurs.km)	136 008,2	149 652,1	158 415,0	169 174,7	162 784,0	177 396,1	30,43 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de lignes transmis par le conseil régional.

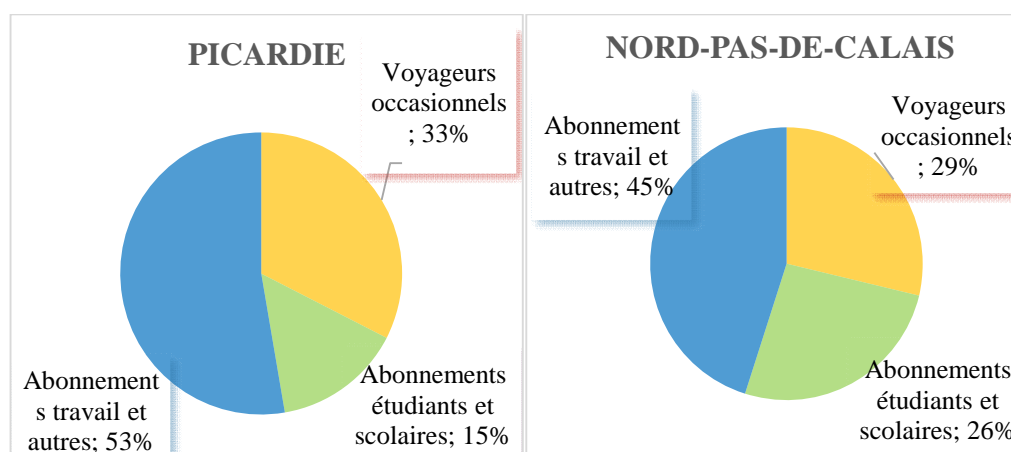
### 3.2.2 Répartition des fréquentations par catégories d'abonnés

Le TER est fréquenté par trois principaux types d'usagers : les travailleurs, les scolaires/étudiants et les occasionnels.

Les deux versants parviennent, sur la période, à développer la fréquentation des abonnés pour le domicile-travail (+ 10,4 % au sud, + 2,25 % au nord). L'importante proportion des abonnements domicile-travail dans le sud (52,6 % en 2017) traduit les flux vers le bassin parisien. Celle des abonnements scolaires et étudiants au nord, bien qu'en déclin (- 9 %), représente près du double de celle du sud.

La part des non-abonnés dans la fréquentation diminue sensiblement de 2012 à 2016 (- 5,6 % au sud, - 13,35 % au nord), avant d'augmenter en 2017. Elle est, pour les deux versants, nettement inférieure à la moyenne nationale en 2016 (50 %), avec 31 % pour la Picardie et 27 % pour le Nord-Pas-de-Calais<sup>80</sup>, soit les deux plus faibles ratios hors Île-de-France. Cette situation témoigne d'un effort satisfaisant de fidélisation des usagers et reflète l'importance des déplacements pendulaires dans ces régions. Elle comporte toutefois un impact négatif sur le niveau de recettes commerciales puisque les tarifs des abonnements sont inférieurs à ceux des billets occasionnels. La région s'est donc fixé pour objectif d'améliorer la fréquentation des voyageurs occasionnels, pour consolider les recettes commerciales.

**Graphique n° 3 : Part des catégories d'usagers dans les fréquentations (voyageurs.km) sur la période 2012-2016**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

<sup>80</sup> Source : ARAFER, le marché français du transport de voyageurs 2015-2016.

### 3.2.3 Répartition des fréquentations par flux géographiques

Sur le versant sud, l'essentiel des flux de voyageurs se concentre sur des trajets vers le bassin parisien. Les axes assurant les liaisons vers et en provenance de ce dernier, qui constituent 52 % de l'offre (*cf. supra*), représentent 77 % de la fréquentation totale entre 2012 et 2016. Ils représentent, sur la même période, 54 % des charges et 38 % de la contribution totale<sup>81</sup>.

Les lignes dites « d'aménagement du territoire » représentent 1,6 % seulement de la fréquentation totale, en diminution de 40 % entre 2012 et 2016.

Au nord, les axes assurant les circulations entre Lille et le bassin minier constituent l'essentiel du trafic de 2012 à 2016 (41 % en 2016) devant ceux reliant Lille et le littoral (39 %), même si ces derniers sont passés devant en 2017 (43 % contre 36 %). Les axes reliant Lille au Hainaut représentent 21 %<sup>82</sup>.

**Tableau n° 4 : Part des différentes catégories de lignes ferroviaires dans le total des charges, de la contribution et de la fréquentation en 2016**

	Catégories de lignes	Part dans les charges de TER	Part dans la contribution financière régionale	Part dans les fréquentations (en voyageurs.km)
Picardie	Lignes desservant le bassin parisien	54,17 %	38,24 %	77,05 %
	Lignes d'aménagement du territoire	5,82 %	9,27 %	1,59%
	Lignes transversales	30,29 %	40,53 %	15,68 %
	Lignes interrégionales	9,56 %	12,03 %	5,68 %
Nord-Pas-de-Calais	Axe Lille-Littoral	37,69 %	39,72 %	38,85 %
	Axe Lille-bassin minier	40,17 %	37,78%	40,84 %
	Axe Lille Hainaut	22,14 %	22,50 %	20,31 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de lignes transmis par la SNCF à la région.

### 3.3 La pertinence de l'offre au regard des fréquentations et du coût

Il n'existe pas de données exhaustives concernant le taux de remplissage des trains en circulation. Cet indicateur s'avère, en effet, délicat à collecter. Si la SNCF et la région disposent d'informations sur les usagers (origine/destination notamment), plusieurs éléments indispensables pour apprécier le remplissage des trains font défaut. En particulier, l'information du train emprunté par chaque usager n'est pas connue précisément, puisque les billets occasionnels sont valables plusieurs jours et que les abonnements ne font pas l'objet d'une validation obligatoire.

<sup>81</sup> Selon les comptes de lignes fournis à la région par SNCF Mobilités. Ces données doivent donc être prises à titre indicatif, la contribution régionale n'étant, dans les faits, pas ventilée par lignes.

<sup>82</sup> Source : chambre régionale des comptes à partir des rapports d'activité transmis par la SNCF à la région.

Dès lors, le remplissage des trains est estimé sur la base d'enquêtes de comptage périodiques. Sur le versant nord, toutes les lignes font l'objet d'un comptage tous les deux ans. Au sud, les enquêtes sont plus ponctuelles, en fonction des demandes de la collectivité. La dernière a eu lieu fin 2012, début 2013.

La chambre recommande à la région d'améliorer sa connaissance du remplissage des trains afin de parfaire sa vision des besoins et faire évoluer l'offre de TER au plus près de ceux-ci.

**Recommandation n° 5 : afin de mieux ajuster l'offre au besoin réel, développer la connaissance du taux de remplissage des trains.**

L'ordonnateur précise, dans sa réponse aux observations provisoires, que le déploiement d'un système de comptage automatique embarqué sur les matériels roulants, inscrit à la convention sur le versant nord depuis 2007, a été engagé à partir de 2015. Les données devraient être exploitables à compter de 2019 sans que ce système puisse toutefois se substituer aux enquêtes de comptage et au suivi des ventes, notamment tant que l'intégralité du parc n'en sera pas équipée.

Dans un contexte de contrainte financière croissante, les régions sont incitées, par les derniers rapports publiés en matière ferroviaire, à recentrer l'offre du TER vers les lignes les plus fréquentées, notamment les liaisons pendulaires périurbaines, et à s'interroger sur la pérennité des petites lignes au profit de moyens de substitution routiers (*cf. infra*).

Les deux versants des Hauts-de-France ne sont probablement pas les plus concernés, leur réseau figurant parmi les plus denses et les plus fréquentés au plan national.

Cependant, en exploitant les données des comptages, avec les réserves liées à leur périodicité, l'efficacité de l'offre à destination de certaines parties du territoire n'apparaît pas avérée.

La desserte de certaines zones plus faiblement peuplées présente parfois un coût important au regard de la fréquentation correspondante. Les lignes dites « d'aménagement du territoire » au sud représentent, en 2016, 6 % des charges totales pour seulement 1,6 % de la fréquentation totale<sup>83</sup>.

Au Nord, la part des lignes Jeumont – Aulnoye-Aymeries – Busigny et Lille – Comines dans les fréquentations totales est inférieure respectivement de 6 et 11 fois à leur proportion des charges totales.

Ainsi, les secteurs Saint-Quentin – Busigny sur le versant sud, Busigny – Aulnoye-Aymeries, Busigny – Cambrai et Aulnoye-Aymeries – Jeumont, sur le versant nord, font apparaître un faible taux de remplissage (inférieur à 10 % généralement) au regard du nombre de montées et descentes recensées. Parallèlement, ils présentent parfois une densité d'arrêts importante : 8 arrêts sont desservis entre Jeumont et Aulnoye-Aymeries distants de 25 km. La gare des Bons Pères, notamment, a enregistré 3 montées et 4 descentes sur 34 trains comptés. Entre Busigny et Cambrai, distants de 23 km, 7 arrêts sont desservis. En gare de Wambaix, 2 montées et 1 descente ont été comptabilisées en 16 comptages.

<sup>83</sup> Source : comptes de lignes transmis à la région par la SNCF.



Or, un plus grand nombre d'arrêts allonge les temps de parcours, accroît le coût d'exploitation compte tenu du personnel nécessaire en gare et augmente le risque d'aléas (incidents techniques ou incidents de personnes).

Inversement, l'exploitation des enquêtes de comptages permet également de constater que 58 % des montées et descentes dans le versant nord concernent les 20 villes les plus peuplées des Hauts-de-France<sup>84</sup>, dont 33 % à Lille. Au sud, ces principales villes représentent 35 % des montées et descentes auxquelles s'ajoutent plus de 25 % à Paris, soit un total de 60 %. Cela conforte le constat posé, notamment dans le rapport Spinetta, d'une plus grande pertinence de l'effort ferroviaire à consentir dans les grandes agglomérations urbaines.

La question peut donc se poser, à défaut de supprimer des lignes, du maintien de l'intégralité des arrêts. Elle constitue toutefois un véritable enjeu politique, chaque territoire souhaitant les conserver pour des raisons d'attractivité et de développement (résidentiel, économique, etc.). La desserte de ces territoires constitue donc un véritable choix d'aménagement et d'équilibre du territoire qui comporte un coût significatif à la charge de la région.

Celle-ci s'est fixée comme principe, depuis la fusion, et même antérieurement s'agissant du Nord-Pas-de-Calais, de desservir chaque gare, plaçant l'objectif d'aménagement et de développement du territoire et celui de continuité du service public au rang de priorité de la politique des transports express régionaux. La région est d'autant moins encline à envisager une optimisation des lignes et dessertes qu'elle estime que la SNCF n'a pas épuisé ses possibilités de gains de productivité interne et ne lui accorde pas la plus grande transparence sur le détail de ses charges.

### 3.4 La qualité du service

Plusieurs indicateurs permettent d'apprécier la qualité du service rendu. Les deux plus sensibles pour les clients sont ceux relatifs à la réalisation et la régularité du service :

- la première permet de mesurer la réalisation de l'offre de transport en comptabilisant les trains déprogrammés (décision prise avant 17 heures la veille du service) et les trains annulés (décision prise à partir de 17 heures la veille du service) ;
- la seconde permet de mesurer le taux de retard des trains, à savoir les trains arrivant avec 6 minutes de retard ou plus au terminus.

Sur la période de contrôle, l'exécution de l'offre s'est sensiblement dégradée.

Les principales causes sont la densité du trafic dans le nœud lillois, celui de Creil, le bassin parisien, ainsi que l'état des infrastructures qui se dégrade et les caractéristiques de certaines parties du réseau (voies uniques, par exemple) qui amplifient les difficultés en cas

---

<sup>84</sup> Les 20 villes les plus peuplées des Hauts-de-France sont Amiens, Arras, Beauvais, Boulogne-sur-Mer, Calais, Cambrai, Compiègne, Creil, Douai, Dunkerque, Lens, Liévin, Lille, Marcq-en-Baroeul, Roubaix, Saint-Quentin, Tourcoing, Valenciennes, Villeneuve d'Ascq, Wattrelos. Il n'existe pas de gare ou halte à Marcq-en-Baroeul, Villeneuve d'Ascq et Wattrelos.

d'aléas. Ces contraintes diverses se cumulent, induisant une tension permanente sur l'offre existante, le moindre imprévu provoquant des réactions en chaîne dans la production de l'ensemble de l'offre.

SNCF Mobilités souligne, dans sa réponse aux observations provisoires, que « l'offre de transports, définie par la région, est une donnée d'entrée importante pour pouvoir exploiter l'offre de façon robuste ».

Parfois, les suppressions et retards trouvent des origines davantage liées à l'organisation interne de l'exploitant (gestion des roulements, de la maintenance), notamment à une insuffisante anticipation des moyens nécessaires au regard des besoins.

L'exercice 2015, qui a connu en ex-Picardie un contexte de production particulièrement dégradé, fournit un bon exemple de cet enchevêtrement de causes. Parmi les incidents relevés cette année-là se cumulent des perturbations de l'offre en gare du Nord, des tensions dans les roulements de matériels roulants suite à la mise en place d'une nouvelle offre, des travaux sur le réseau à fort impact sur les circulations programmées, des événements imprévisibles, une saturation du principal site de maintenance (celui du Landy, en région parisienne), une disponibilité insuffisante des rames liée à des incidents imprévisibles et un retard de livraison de nouveaux matériels, le renforcement du dispositif Vigipirate (alertes, bagages suspects), un défaut d'anticipation du volume de départ en retraite des agents de conduite, etc.

Il est notable, au regard de l'imbrication des responsabilités, que le partenaire contractuel de la région ne peut répondre que d'une partie seulement des causes de suppression et de retard des trains. À cet égard, l'absence d'un dispositif de pénalités en cascade en cas de responsabilité d'un tiers au contrat (pénalité du tiers en faveur de l'opérateur ferroviaire et de ce dernier en faveur de l'autorité organisatrice) est préjudiciable.

### **3.4.1 La réalisation du service**

Au sud, le taux de trains.km supprimés (toutes causes confondues) chaque année varie de 3 % (2012) à 9 % (2016) de l'offre théorique. En moyenne, de 2013 à 2017<sup>85</sup>, plus de 5 % des trains.km ont été supprimés.

Les travaux réalisés sur le réseau constituent la principale cause de suppression de trains.km, entre le tiers et la moitié chaque année, et en moyenne plus de 42 % des suppressions depuis le début de la convention.

Hors travaux, la part de trains.km supprimés par rapport à l'offre théorique varie de 2,3 % (2013) à 5,84 % en 2016 (3,3 % en moyenne chaque année, de 2013 à 2017). Les principales causes sont liées à l'exploitation (matériel, personnel, grèves, etc.) et aux événements extérieurs (malveillances, accidents de personnes, intempéries, etc.). Viennent ensuite les problèmes liés à l'infrastructure et ceux dus à la gestion des circulations (cf. annexe n° 15 – tableau n° 4).

---

<sup>85</sup> Les données pour 2012 n'ont pu être fournies.

Les faits de grèves représentent également une large proportion. En moyenne, de 2013 à 2017, les mouvements sociaux ont constitué près du tiers des suppressions (32,4 %) et plus de la moitié (57 %) hors travaux, soit 1,85 % de l'offre théorique. Certains exercices (2014, 2016) sont plus particulièrement touchés en raison de mouvements sociaux nationaux de grande ampleur, comme le précise SNCF Mobilités en réponse aux observations de la chambre.

Le détail des données relatives au total des suppressions de trains au versant nord ainsi qu'à la répartition précise par causes n'a pas été transmis par la région. Seules les suppressions hors causes exonératoires l'ont été.

### 3.4.2 La régularité du service

Le taux de régularité correspond à la part des trains affichant un retard inférieur à six minutes.

La régularité du service s'est sensiblement détériorée au cours de la période de contrôle sur les deux versants.

Le sud, en dépit d'un dispositif de suivi nettement renforcé avec la convention de 2013, connaît une situation particulièrement dégradée. Le taux de régularité des axes, toutes causes confondues (y compris les trains supprimés), y est passé d'une moyenne annuelle<sup>86</sup> de 92,7 % en 2012 à 90,02 % en 2016<sup>87</sup>.

En 2017 les axes n'ont atteint que 29 fois (sur 180) les objectifs mensuels de leur catégorie. SNCF Mobilités rappelle, dans sa réponse à la chambre, que le niveau de ces objectifs progresse tous les deux ans dans la convention de l'ex-Picardie. Elle les estime ambitieux, en particulier considérant qu'ils sont appréciés toutes causes confondues dans un contexte perturbé par de nombreux travaux.

Les difficultés de ponctualité constatées sont récurrentes et croissantes sur l'ensemble de la période contrôlée. Toutes les parties du réseau sont concernées par cette dégradation, aussi bien les axes du bassin parisien, que celles du « Y Picard » ou des lignes interrégionales. Certains axes sont particulièrement touchés, notamment les suivants sur lesquels aucun mois de l'année 2017 n'a respecté l'objectif contractuel de régularité :

- Amiens – Compiègne (89,2 % de régularité en 2017). SNCF Mobilités indique que cette ligne se caractérise par une voie unique, limitant les solutions alternatives en cas d'incident. L'opérateur ajoute que les causes de retard imputables à l'activité TER représentent 35 % du total, le reste étant lié à des dérangements sur le réseau et d'autres causes externes (aléas climatiques) ;
- Amiens – Paris (87,4 %). SNCF Mobilités précise que les incidents sur cet axe sont plus impactants compte tenu de la densité du trafic et de la coexistence sur certaines portions avec le Transilien et la ligne grande vitesse. Les difficultés de gestion des circulations constituent 20 % des causes de retard et les causes externes (notamment les actes de malveillance et accidents de personnes) 28 % ;

---

<sup>86</sup> L'atteinte des objectifs contractuels est appréciée mensuellement ou au quadrimestre, mais pour faciliter la visibilité de l'évolution des résultats et permettre une comparaison avec le Nord-Pas-de-Calais, le rapport présente les moyennes annuelles.

<sup>87</sup> Source : rapports d'activité SNCF.

- Beauvais – Le Tréport (89,5 %). SNCF Mobilités informe que cette ligne rassemble différentes contraintes d'exploitation (voie double, voie unique, voie banalisée) et que les retards liés à l'activité TER ne constituent que 38 % du total ;
- Paris – Laon (86,9 %). L'exploitant pointe, parmi les principaux facteurs explicatifs, l'obsolescence du réseau (27 % des causes de retard), occasionnant de nombreux travaux, le manque de fiabilité du matériel neuf, les difficultés de gestion des circulations (19 % des causes), les causes externes (23 %).

Au nord, la régularité toutes causes confondues de l'ensemble des trains est encore plus faible qu'au sud.

**Tableau n° 5 : Régularité toutes causes confondues (tous trains, « vue voyageurs »)**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Picardie <sup>88</sup>	92,70%	91,60%	91,90%	90,90%	90,02%	90,42%
Nord-Pas-de-Calais	91,68 %	89,36 %	90,27 %	89,62 %	88,74 %	89,55 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

Concernant la régularité, hors causes exonératoires, de l'ensemble des trains (servant de base au calcul des pénalités au nord), elle est inférieure aux objectifs contractuels et en réduction constante sur l'ensemble de la période.

**Tableau n° 6 : Régularité tous trains hors causes exonératoires Nord-Pas-de-Calais**

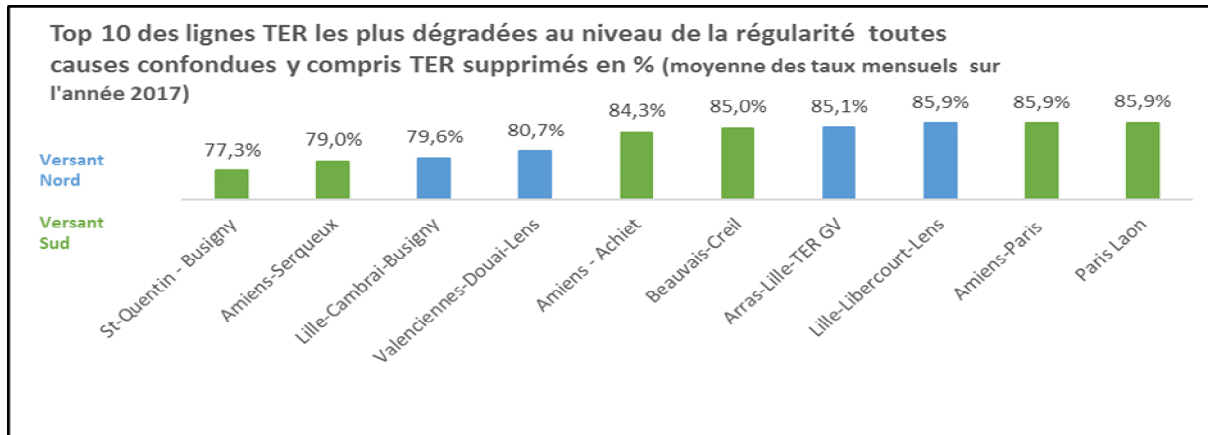
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Objectif	95,50 %	95,60 %	95,60 %	94,87 %	94,81 %	94,63 %
Résultat	95,40 %	94,80 %	94,39 %	94,38 %	94,21 %	94,22 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des rapports d'activité de la SNCF.

En 2017, au nord, 13 lignes (soit 59 % des lignes du réseau) présentent une régularité (hors causes exonératoires) annuelle inférieure à l'objectif.

<sup>88</sup> Source : rapports annuels SNCF.

**Graphique n° 4 : Exemples de moyennes 2017 de régularité sur les lignes les plus dégradées**



Source : conseil régional.

La situation est encore pire concernant les trains du panel<sup>89</sup>, lesquels circulent essentiellement en zone dense et aux heures de pointe autour de Lille et Paris-Nord, comme le précise SNCF Mobilités dans sa réponse.

Au sud, chaque année, 20 à 25 % des 77 trains du panel présentent, en moyenne, une régularité mensuelle inférieure à 80 %. Au nord, les taux de régularité des 100 trains structurants respectent la cible fixée pour la seule année 2012 (91,4 %) puis diminuent chaque année. Ils sont sensiblement inférieurs à ceux de l'ensemble des trains.

La régularité du service se situe donc en dégradation continue, très éloignée des objectifs et devient critique pour certaines lignes.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, SNCF Mobilités affirme partager cette préoccupation. Elle fait valoir les mesures internes prises pour améliorer les procédures et les outils utilisés au quotidien par les agents pour garantir la bonne réalisation du plan de transport. Elle indique que celle-ci doit être appréhendée transversalement pour prendre en compte l'état des infrastructures, qui relève de la responsabilité du gestionnaire de réseau, la densité des circulations, la robustesse de l'offre, qui incombe à l'autorité organisatrice. Elle précise œuvrer en ce sens avec cette dernière dans la construction de l'offre en vue du service annuel 2020.

### 3.4.3 La qualité à bord des trains et dans les gares

Les résultats d'exécution concernant la qualité produite sont davantage conformes aux objectifs contractuels.

Au versant sud, la réduction de l'objectif cible par avenant à partir de l'exercice 2015 (de 95 à 92 %) a contribué à améliorer leur respect par l'exploitant sur les critères de l'accueil, de l'information et de l'accès au TER (cf. annexe n° 6).

<sup>89</sup> Cf. annexe n° 5.

Au versant nord, certains objectifs sont également en réduction, puisque calculés sur la moyenne des réalisations des trois derniers exercices qui diminue (*cf.* annexe n° 7). La principale difficulté concerne l'information des usagers aussi bien à bord des trains en situation normale qu'en situation perturbée inopinée.

Il s'agit d'un point sensible, l'information des usagers en cas de perturbations étant très importante dans leur perception des difficultés rencontrées pendant leur voyage. La multiplicité et l'imbrication des métiers, établissements, entités de la SNCF intervenant dans la gestion du service ne facilitent pas la mise en place d'un canal d'information unifié.

#### **3.4.4 La qualité ressentie**

La convention de 2013 en Picardie a mis en place un outil de mesure de la qualité ressentie par les usagers.

Les résultats sont systématiquement inférieurs aux objectifs depuis 2015, à l'exception des indicateurs relatifs à l'information délivrée en matière de travaux.

Les résultats les plus médiocres concernent l'appréciation de la régularité des trains, avec 56 % de satisfaction en 2015 et en 2016.

Le niveau de satisfaction de l'information en situation inopinée est également particulièrement faible et en réduction au cours de ces deux exercices (respectivement 48 % et 46 %).

Au nord, les résultats concernant l'information en situation de perturbation inopinée en 2015 (35 %) et 2016 (51 %) sont proches de ceux du sud et confirment la problématique rencontrée par l'exploitant sur ce sujet, en particulier au cours de ces exercices. L'appréciation de la régularité est bien meilleure que celle du sud en 2015 (83 %), mais régresse en 2016 (74 %).

SNCF Mobilités indique, dans sa réponse aux observations provisoires, que ce sujet figure parmi ses priorités et précise avoir investi 150 M€ sur trois ans, notamment pour mesurer la qualité de l'information, mettre en place des « dirigeants de l'information » nationaux depuis mars 2018 pour les situations de crise, ainsi qu'une astreinte spécifique sur les Hauts-de-France.

#### **3.4.5 L'application des dispositifs d'incitation à la performance**

De 2012 à 2017, le montant des pénalités et réfections imputées à l'exploitant au versant sud (14,21 M€) a été supérieur à celui du nord (8,96 €)<sup>90</sup>. Dans le même temps, les bonus ont représenté 0,21 M€ au profit de la SNCF au sud et 3,69 M€ au nord.

Les pénalités et réfections pour non-réalisation d'offre ont fortement augmenté entre 2012 et 2016, corrélativement à la hausse continue du nombre de trains.km supprimés sur la période. En 2017, elles se réduisent au nord comme au sud.

---

<sup>90</sup> *Cf.* annexe n° 8.

Au nord, les réfections s'élèvent à 3 € par train.km supprimé. À titre de comparaison, le montant de charges forfaitaires au train.km est de 17,76 €.

Toutefois, comme le précise SNCF Mobilités dans sa réponse, l'exploitation du TER comprend des charges fixes indépendantes du volume de trains circulant (accueil, information, maintenance, distribution, relation commerciale, services ressources, etc.). Il n'en demeure pas moins que le niveau des réfections est fort éloigné de celui du coût du service.

L'absence de régularité a donné lieu à des pénalités importantes dans les deux versants et en progression constante au sud, compte tenu de sa dégradation sur la période.

Concernant la qualité de service, celle-ci génère, globalement depuis 2015, des bonus au profit de l'exploitant. Au sud, cela coïncide avec la réduction du niveau des objectifs<sup>91</sup>. En 2015, seuls trois quadrimestres se sont trouvés inférieurs au nouvel objectif. Ils portent sur des indicateurs ne donnant pas lieu à bonus/malus. Avec l'ancien barème, 16 quadrimestres auraient été inférieurs dont 9 auraient généré des pénalités.

Bien que renforcés par rapport aux conventions précédentes, les mécanismes d'incitation à la performance souffrent encore de certaines faiblesses.

Au versant nord, les pénalités sont en partie compensées par les montants versés à la SNCF au titre des bonus, qui ont tendance à augmenter depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle convention.

Au sud, si les objectifs sont fixés toutes causes confondues, les pénalités sont neutralisées par un certain nombre de causes exonératoires (travaux, aléas climatiques, incidents indépendants de l'exploitant). Les neutralisations ont représenté une moyenne de 71 % de 2013<sup>92</sup> à 2017.

S'il est parfaitement compréhensible que les travaux nécessaires sur le réseau ainsi que les causes de force majeure soient neutralisés, il est plus difficile de comprendre pourquoi la région doit supporter les conséquences des mouvements sociaux affectant le personnel de l'exploitant. Or, ceux-ci représentent une part non négligeable de l'offre supprimée chaque année. En 2016, au sud, 45 % des suppressions étaient dues à des faits de grève (56 % en 2014).

**Tableau n° 7 : Part des neutralisations dans les pénalités et des principales causes de suppressions de trains en Picardie de 2013 à 2016**

	2013	2014	2015	2016	2017
Part des neutralisations dans les pénalités théoriques	83 %	82 %	88 %	63 %	67 %
Nombre de trains.km théoriques	10 499 912	10 334 774	10 268 099	10 333 235	10 078 095
Nombre de trains.km supprimés	419 317	628 001	507 242	930 778	458 956
Part des travaux dans le total des trains supprimés	43 %	31 %	51 %	35 %	64 %
Part des grèves dans le total des trains supprimés	20 %	56 %	12 %	45 %	7 %
Part des grèves dans le total des trains supprimés (hors travaux)	36 %	81 %	25 %	70 %	20 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

<sup>91</sup> Avenant n° 2 du 31 décembre 2014.

<sup>92</sup> La chambre n'a pu se procurer les chiffres 2012.

Les pénalités n'ont pas dépassé, entre 2012 et 2017, 0,36 % de la contribution acquittée par la région à la SNCF au nord et 1,3 % au sud.

Ces montants ne semblent pas suffisamment incitatifs pour entraîner un véritable effort de l'exploitant pour faire évoluer favorablement les indicateurs de suivi de la qualité du service.

La chambre recommande à la région de renforcer le caractère incitatif de son dispositif de pénalités.

<b>Recommandation n° 6 : renforcer le caractère incitatif du dispositif régional de pénalités.</b>
--

Dans sa réponse, l'ordonnateur explique que l'enjeu de la négociation de la nouvelle convention est d'obtenir des mécanismes de pénalités substantiels aussi incitatifs que ceux qui existaient en ex-Picardie.

### 3.4.6 Plans d'actions et de redressement

Au versant sud, la convention prévoit la mise en place de plans d'actions et de plans de redressement lorsque les indicateurs de réalisation de service s'écartent significativement des objectifs. Les premiers sont à l'initiative de la SNCF, dans le cadre d'une démarche d'amélioration de la qualité de service. Les seconds sont initiés par la région, lorsque les objectifs de continuité du service ou de qualité du service sont durablement et profondément dégradés. Ils doivent proposer les actions nécessaires à la réduction de moitié des écarts constatés sur les axes concernés. Si cet objectif n'est pas atteint à l'issue d'un bilan dressé dans les deux mois suivants leur mise en place, les pénalités sont doublées sur ces axes.

Des plans d'actions et de redressement sont régulièrement établis chaque année, compte tenu de la dégradation de la réalisation et de la régularité du service.

À titre d'exemple, les difficultés d'exploitation précédemment évoquées, rencontrées au cours de l'exercice 2015, ont donné lieu à un plan d'actions présenté par la SNCF à la région, actionnant plusieurs leviers : le process de production (formation de nouveaux conducteurs, d'un gestionnaire de ressources dédié au suivi du matériel, etc.), la mise en place d'une réserve de matériel en heures de pointe, la délocalisation sur Amiens de la gestion de certains matériels etc. Des objectifs intermédiaires de régularité ont été fixés dans l'attente d'un retour à la situation cible. Les problèmes ont persisté jusqu'à la fin de l'exercice 2015.

La région a également fait usage de ce dispositif, pour la ligne Paris – Laon en 2017, dont le taux de régularité (88,5 % en mars 2017) était très éloigné de l'objectif conventionnel (93 %). Faute de résorption de moitié de l'écart constaté au terme des deux mois prévus, les pénalités appliquées ont été doublées.



### 3.4.7 Le dédommagement des usagers

Pour compenser la nuisance causée aux usagers en cas de perturbations imprévues, les conventions prévoient des mécanismes de dédommagement dans certaines circonstances.

Au versant nord, les dédommagements versés aux usagers en cas de perturbation se sont élevés, de 2012 à 2017, à 2,4 M€. Le dispositif est assez complexe. L'enveloppe allouée aux dédommagements est fonction des réfections imputées à l'exploitant au titre du service non réalisé. Le dédommagement ne concerne que les usagers titulaires des abonnements Fidéli'TER et TER'Etudes non-boursiers. Il est accordé de façon annuelle au moyen de coupons de réduction attribués aux abonnés concernés, sans qu'ils aient besoin d'en formuler la demande. Les bénéficiaires sont identifiés à partir des résultats de régularité par origine/destination, pondérés par le taux de fréquentation selon un outil développé par la direction des transports.

L'ex-région Picardie ne disposait pas de telles dispositions avant la convention de 2013. Cette dernière a prévu l'expérimentation d'un système dénommé « garantie TER Picardie » sur un certain nombre de lignes à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, dans deux cas de retards identifiés :

- pour les abonnés : lorsque le taux de trains à l'heure sur un axe est inférieur à 87 % sur deux mois consécutifs ;
- pour tous : lorsque le retard d'un train est supérieur à 2 heures ou que le dernier train est supprimé.

Les sommes acquittées par le versant sud sont supérieures à celles du versant nord. De 2012 à 2017, ces montants se décomposent de la façon suivante :

**Tableau n° 8 : Montants annuels des dédommagements**

Indemnisation dédommagements (en milliers d'€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nord-Pas-de-Calais	229,6	235,9	281,2	735,4	453,2	474,3
Picardie	Expérimentation à partir de 2014		18,6	1 326,7	887,4	780,7

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

La « garantie TER Picardie » prévoit également le report ou le remboursement sans frais du voyage en cas de retard de plus d'une heure, l'acheminement par un autre itinéraire, le ravitaillement en eau ou coffrets repas pour les retards supérieurs à 2 heures dans les gares équipées.

---

### CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

---

*Du fait d'un nombre important de suppressions de trains (mouvements sociaux, travaux, incidents) et de l'optimisation des coûts, l'offre de TER a connu une baisse jusqu'en 2016, avant un rebond en 2017.*

*Dans l'ex-Nord-Pas-de-Calais, elle est assez harmonieusement répartie sur l'ensemble du territoire, à partir de Lille. Dans l'ancienne Picardie, elle se concentre principalement sur les liaisons entre Paris et le « Y Picard ».*

*Si la fréquentation du TER en Hauts-de-France est parmi les plus importantes de France, elle a stagné jusqu'en 2016 pour la première fois depuis 2002, sous l'effet de la concurrence de la voiture, compte tenu de la baisse du prix de l'essence, d'un niveau important de suppressions de trains et de la diminution de la qualité de service.*

*Les deux anciennes régions présentent une bonne proportion d'abonnements parmi les usagers du TER. Le domicile-travail en constitue la majorité, devant les occasionnels (dont la part est une des plus faibles de France) et les étudiants et scolaires.*

*Au regard de la densité de la fréquentation, le réseau des Hauts-de-France ne présente pas de petites lignes sous-fréquentées. L'essentiel du trafic se concentre sur les principales agglomérations. Bien que la région souhaite continuer de desservir l'intégralité du territoire, le maintien de certains arrêts très rapprochés et peu fréquentés pourrait, toutefois, être étudié. De plus, la pérennité de certaines sections de lignes pose question au regard du rapport entre leur coût d'exploitation et leur fréquentation.*

*Alors qu'ils s'étaient beaucoup améliorés depuis la régionalisation de 2002, les indicateurs d'exécution du service se dégradent. Le nombre de trains supprimés a été très important entre 2012 et 2017, et la régularité, en baisse constante, est très loin des objectifs fixés. Elle est particulièrement critique en ex-Picardie sur certaines lignes. Les causes en sont multiples et relèvent de la responsabilité de différents acteurs : SNCF Mobilités, SNCF Réseau, région, aléas extérieurs (climat, accidents...). Or, le dispositif de pénalités ne pèse que sur l'opérateur ferroviaire et n'apparaît pas suffisamment dissuasif pour constituer un levier d'incitation à la performance satisfaisant.*

---

## 4 LA POURSUITE DE LA HAUSSE DES CONTRIBUTIONS RÉGIONALES

### Précision méthodologique

Le périmètre des charges comprises dans les conventions des versants nord (anciennement région Nord-Pas-de-Calais) et sud (anciennement région Picardie) diffère.

La convention au nord regroupe, dans une contribution financière unique, essentiellement des charges de fonctionnement.

À l'inverse, au sud elle intègre une contribution d'investissement. Cette dernière comprend, d'une part, les charges d'amortissement des investissements réalisés sur le matériel roulant, les installations techniques et les gares, lesquelles sont comprises au nord dans la contribution d'exploitation. Elle comporte, d'autre part, les charges de maintenance lourdes (niveaux 3, 4 et 5) qui au nord font l'objet de conventions spécifiques et d'un financement hors contribution.

Afin d'analyser des périmètres comparables, la chambre a donc procédé à des retraitements. Les charges d'amortissement des investissements acquittés par les régions ont été incorporées dans la contribution d'exploitation pour chaque versant. La chambre a ensuite inclus dans le périmètre l'ensemble des investissements (maintenance niveaux 3, 4 et 5 et autres investissements hors convention) financés par la région dans une contribution d'investissement, afin d'obtenir une vision du coût total supporté par la région sur chaque versant.

Par ailleurs, jusqu'en 2014 les compensations tarifaires régionales en Picardie étaient gérées par une convention spécifique et ne figuraient pas dans les comptes de la convention TER. Afin de ne pas fausser l'analyse, les montants concernés ont été réintégrés dans ces comptes pour les exercices 2012 et 2013.

Les tableaux joints en annexe n° 13 contiennent ces retraitements.

## 4.1 Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se composent de charges forfaitaires et de charges facturées au réel.

### 4.1.1 Les charges forfaitaires

La SNCF s'engage, pour la durée de la convention, sur un montant forfaitaire couvrant un ensemble de charges relatives à l'exploitation des services, qui regroupent principalement, dans chacune des deux régions :

- les charges dites de circulation :
  - conduite : encadrement des conducteurs, hébergement, formation ;
  - accompagnement : accueil des usagers et service à bord, lutte anti-fraude, opérations d'escale ;
  - charges routières, en complément ou en substitution du trafic ferroviaire ;
- les charges liées aux matériels roulants :
  - maintenance et entretien correspondant aux trois premiers niveaux de maintenance<sup>93</sup>, hors échanges d'organe ;
  - échange de matériel roulant (prêts et emprunts) entre activités SNCF (Mobilité et Voyages) ;
- les charges en gare :
  - distribution, commissions versées ou reçues d'autres activités ;
  - charges d'escale ;
  - produit train ;
  - la surveillance générale (SUGE) ;
- les prestations de base assurées en gare par Gares & Connexions : entretien, accueil des voyageurs, accès aux trains (notamment pour les personnes à mobilité réduite) ;
- les charges liées à l'énergie (diesel et électricité) ;
- les charges des fonctions support ;
- les impôts et taxes non facturés au réel ;
- en matière de vandalisme, les charges de réparations des dégradations sont à la charge de la SNCF jusqu'à un certain seuil (450 000 € HT par an au sud, 0,6 % du forfait de charges de l'année au nord). Au-delà, ils sont partagés entre la région et l'exploitant.

---

<sup>93</sup> La norme de l'association française de normalisation (AFNOR) NF X 60-010 a défini cinq niveaux de maintenance industrielle. Les niveaux de maintenance 3, 4 et 5 requièrent généralement l'immobilisation du matériel dans un atelier technique.

**Tableau n° 9 : Charges forfaitaires par région de 2012 à 2017**

Charges forfaitaires (en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nord-Pas-de-Calais	210,51	213,58	213,98	228,18	230,57	235,32
Picardie	197,62	190,25	192,06	192,91	193,02	195,01

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par la région.

En 2017, les charges forfaitaires s'élèvent à 235,32 M€ au nord et 195,01 M€ au sud. Elles représentent 74 % des charges totales de fonctionnement des TER dans les deux versants.

Au versant sud, la négociation de la convention de 2013 a donné lieu à une réduction du forfait de charges (- 3,7 %), une partie d'entre elles intégrant le périmètre des charges facturées au réel. Par la suite, de 2013 à 2017 le niveau des charges forfaitaires est resté maîtrisé (+ 2,5 % seulement), en raison d'une réduction de l'offre (- 4 % sur la même période).

Au nord, à l'inverse, le forfait a été réévalué au motif que celui fixé dans la précédente convention ne permettait pas, selon la SNCF, de couvrir ses charges d'exploitation. La négociation de la convention de 2015 a donc été l'occasion de rehausser le niveau des charges forfaitaires (+ 6,6 %) afin d'améliorer la rentabilité de l'exploitation en Nord-Pas-de-Calais et au minimum de retrouver l'équilibre. Entre 2012 et 2017, elles ont progressé de 11,8 %.

Dans le même temps, l'offre (véhicules.km) a diminué de 10,6 % au sud et augmenté d'1,9 % au nord. Rapportées à l'offre, les charges forfaitaires représentent au sud un montant de 19,57 € par véhicule.km en 2017, en progression de 9,4 % depuis 2012. Au nord, elles représentent 17,8 € par véhicule.km en 2017 (+ 9,7 % depuis 2012).

#### 4.1.2 Les charges facturées au réel

En dehors des charges forfaitisées, la SNCF facture au réel à la région les charges considérées comme externes à sa gestion car elles ne relèvent pas intégralement de sa responsabilité.

Elles comprennent les charges suivantes :

- les charges d'infrastructure : il s'agit des redevances et péages acquittés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau en contrepartie de la réservation et de l'utilisation du réseau ferré national et de prestations complémentaires fournies sur ce réseau<sup>94</sup> ;
- les charges de capital : elles portent sur les investissements réalisés en rapport avec l'exploitation du TER dans chaque région en matière de matériel roulant, dans les gares, voire dans les ateliers techniques. Elles sont de deux natures :
  - des frais financiers, calculés par l'application à la valeur nette comptable moyenne des immobilisations concernées (déduction faite des subventions régionales versées) d'un taux d'intérêt défini par les règles de gestion de la SNCF ou d'un coût moyen pondéré du capital pour les gares ;

<sup>94</sup> Elles sont fixées par décret et consignées dans le document de référence du réseau (DRR), conformément au décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié, relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

- des charges d'amortissement des immobilisations concernées, hors subventions régionales versées ;
- les impôts éventuellement supportés par l'exploitant, notamment ceux liés au matériel. La contribution économique territoriale relative à l'activité TER est facturée au réel au nord depuis 2015 et demeure forfaitaire au sud ;
- les droits payés par la SNCF à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et à l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) ;
- les autres charges : il s'agit principalement des locations de matériels entre régions, qui ont pour objet de renforcer le matériel sur un axe.

**Tableau n° 10 : Charges facturées au réel par région de 2012 à 2017**

Charges facturées au réel (en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Total Nord-Pas-de-Calais</b>	<b>71,45</b>	<b>69,79</b>	<b>75,58</b>	<b>83,95</b>	<b>79,11</b>	<b>83,32</b>
dont redevance d'infrastructure	53,21	53,52	61,58	62,39	60,33	62,84
dont charges de capital du matériel roulant	17,79	15,82	13,71	14,69	13,36	13,19
dont charge de capital des gares	SO	SO	SO	3,35	2,06	3,86
dont redevances EPSF	0,26	0,26	0,27	0,27	0,27	0,27
dont redevances ARAF	0,19	0,19	0,03	0,17	0,14	0,14
dont contribution économique territoriale	SO	SO	SO	3,07	2,95	3,00
<b>Total Picardie</b>	<b>40,01</b>	<b>58,82</b>	<b>63,85</b>	<b>64,93</b>	<b>62,24</b>	<b>67,85</b>
dont redevance d'infrastructure	40,00	42,20	47,06	47,68	45,27	47,04
dont charges de capital du matériel roulant	ND	11,41	11,43	11,84	12,79	11,19
dont charges de capital des gares	ND	4,68	5,07	4,97	3,76	9,00
dont charges d'amortissement des installations de maintenance du matériel roulant	ND	0,00	0,00	0,00	0,03	0,22
dont redevances EPSF	ND	0,20	0,21	0,21	0,21	0,21
dont redevances ARAF	ND	0,15	0,00	0,16	0,11	0,11
dont autres charges	0,01	0,17	0,08	0,07	0,07	0,07

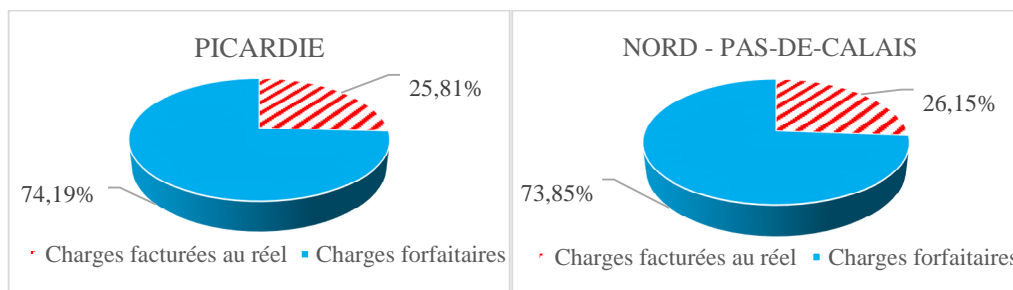
Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par la région.

SO : sans objet ; ND : non détaillé.

Le montant des charges réelles, de 2012 à 2017, a progressé de 69,5 % en Picardie (en raison de l'élargissement de leur périmètre) et de 15 % à partir de 2013 (année de leur changement de périmètre). Au nord, elles ont augmenté de 16,6 %. Leur évolution dans les deux versants est donc supérieure à celle des charges forfaitaires (11,8 % au nord de 2012 à 2017, 2,5 % au sud de 2013 à 2017).

Elles représentent, en 2017, 26 % du total des charges conventionnelles des TER dans les deux versants.

**Graphique n° 5 : Répartition des charges facturées au réel et des charges forfaitaires - 2017**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

Les redevances d'infrastructure constituent le premier poste de charges réelles, 76 % du total au nord et 75 % au sud. Elles s'élèvent, en 2017, à 5,4 centimes par voyageur.km et 4,02 centimes au sud. Elles ont progressé de 18 % sur chacun des deux versants sur cette période, en raison principalement de l'institution d'une redevance de quai à compter de 2014 (en année pleine). Après une baisse en 2016 elles repartent à la hausse en 2017, et atteignent 47,04 M€ au sud et 62,8 M€ au nord.

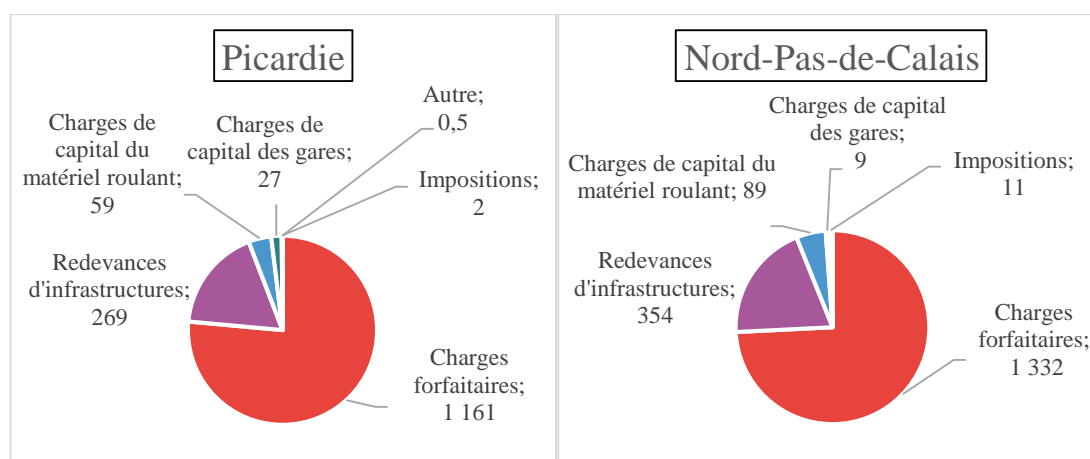
Les charges de capital concernant le matériel roulant composent le deuxième poste de dépenses réelles (21 % au nord et 16,4 % au sud de 2012 à 2017).

L'ensemble des charges facturées au réel représentait, en 2017, un montant de 6,29 € par véhicule.km au nord et 6,81 € au sud.

#### 4.1.3 L'évolution des charges totales

Les charges (forfaitaires et réelles) incluses dans les comptes conventionnels étaient en 2017 de 318,64 M€ au nord et 262,86 M€ au sud.

**Graphique n° 6 : Composition des charges d'exploitation sur la période 2012-2017 (en M€)**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

Elles ont augmenté, de 2012 à 2017, de 13 % sur le versant nord et de 10,6 % sur le versant sud. Les charges connaissent donc une progression plus importante dans le nord mais à partir d'un niveau initial vraisemblablement plus contraint qui a conduit à leur revalorisation en 2015, comme évoqué précédemment.

Rapportées à l'offre, elles représentaient en 2012 un montant par véhicule.km assez proche entre les versants nord et sud, respectivement de 21,69 € et 22,02 €. Depuis, ce ratio a progressé de 10,9 % dans le nord (24,05 € en 2017) et de 19,7 % dans le sud (26,37 €).

La productivité (charges par véhicule.km) de l'exploitation de la convention s'est donc dégradée en six ans, compte tenu d'une hausse des coûts supérieure à celle de l'offre au nord et d'une réduction de celle-ci au sud.

Rapportée à la fréquentation, l'évolution des deux anciennes régions est plus contrastée, le ratio charges par voyageur.km au nord (27,5 centimes d'euros par voyageur.km en 2017) augmentant plus rapidement par rapport à 2012 (+ 19,8 %) que dans le sud (22,6 centimes en 2017, + 7,2 %), en raison d'une fréquentation plus stable au sud.

## 4.2 L'évolution des recettes

Les produits conventionnels du service se composent des recettes du trafic, des compensations tarifaires pour tarifs sociaux nationaux et régionaux, des contributions versées par des partenaires (versant nord), de recettes diverses (recettes de publicité, lutte contre la fraude, produit des primes d'assurances, etc.). Ils comprennent également les compensations versées directement par l'État à SNCF Mobilités, pour les tarifs militaires notamment, et les éventuelles compensations versées par d'autres collectivités.

Les recettes commerciales sont réparties entre les différentes activités de la SNCF (TER régional, TER autres régions, services nationaux et Île-de-France éventuellement concernés) selon les modalités du règlement financier et comptable FC12K interne à l'exploitant.

Tableau n° 11 : Evolution des produits du TER 2012-2017

(en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>						
Recettes trafic hors compensation tarifaire	65,18	64,26	61,42	61,92	60,47	64,38
Recettes complémentaires	1,04	0,73	0,71	1,33	1,33	1,34
Contributions partenaires intégration tarifaire	0,09	1,19	3,51	3,27	4,48	3,74
Contribution recettes TGV de SNCF Voyages	1,38	1,40	1,49	1,59	1,60	1,73
Compensations pour tarifs militaires	0,67	0,67	0,57	0,52	0,54	0,61
Compensations pour tarifs locaux versés par d'autres	4,20	4,22	4,20	4,39	4,42	4,16
Compensations pour tarifs sociaux nationaux	55,35	57,15	56,04	57,60	56,58	57,74
Compensations pour tarifs régionaux	14,98	14,88	14,41	15,21	14,73	14,72
<b>Total Nord-Pas-de-Calais</b>	<b>142,88</b>	<b>144,51</b>	<b>142,35</b>	<b>145,83</b>	<b>144,15</b>	<b>148,40</b>
<b>PICARDIE</b>						
Recettes trafic hors compensation tarifaire	83,74	79,13	74,31	73,69	68,17	70,63
Compensations pour tarifs militaires		1,92	1,64	1,58	1,48	1,76
Compensations pour tarifs locaux versés par d'autres		3,34	3,37	3,52	3,52	3,53
Compensations tarifaires sociales nationales	38,63	40,05	39,61	37,86	33,82	33,01
Compensations pour tarifications régionales Picardie	NC	8,25	8,34	8,17	8,38	8,42
<b>Total Picardie</b>	<b>122,37</b>	<b>132,69</b>	<b>127,26</b>	<b>124,82</b>	<b>115,37</b>	<b>117,36</b>

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.



Le total des produits de l'activité TER (hors contribution régionale) s'est élevé en 2017 à 148,4 M€ en Nord-Pas-de-Calais et à 117,36 M€ en Picardie.

Il représente, en 2017, 46,6 % des charges de la convention TER au nord et 44,65 % au sud. Cette part est en baisse constante sur la période. Elle dépassait 50 % dans les deux versants en 2012. Cette évolution est due à une hausse des recettes (+ 3,87 %) moins importante que celle des charges (+ 13 %) au nord et à leur diminution au sud (- 4 %) alors que les charges ont poursuivi leur progression (+ 10,6 %).

Le revenu global (recettes, compensations, contributions régionales) de l'activité des conventions TER par voyageur.km en 2016 s'établit à 28 centimes d'euros au nord et 23 centimes au sud. Ces montants sont inférieurs à la moyenne nationale, hors Île-de-France (30,1 centimes d'euros). Toutefois, ils sont plus conformes à la moyenne, Île-de-France comprise (24,3 centimes).

Leur évolution sur la période de contrôle, par catégorie de recettes, est développée ci-dessous.

#### 4.2.1 Les recettes commerciales

Les recettes commerciales, soit celles liées au trafic, s'élèvent, en 2017, à 70,63 M€ au sud et à 64,38 M€ au nord.

Dans ce dernier versant, doivent toutefois être ajoutées les contributions reçues au titre de l'intégration tarifaire<sup>95</sup> et du TERGV<sup>96</sup>. En procédant à ce retraitement, les recettes 2017 s'y élèvent alors à 69,85 M€, et affichent une stabilité sur la période de contrôle jusqu'en 2016 puis une hausse en 2017 (+ 5 %).

Dans le sud, en revanche, elles accusent une diminution significative sur la même période (- 15,6 %). Pourtant, les fréquentations ont augmenté de 3,2 % de 2012 à 2017. Cette évolution liée en début de période à une baisse des fréquentations, notamment en raison de travaux et de mouvements sociaux, a été amplifiée par les conséquences du dézouage du pass Navigo en Île-de-France (*cf. supra*). Ce phénomène a conduit, depuis 2015, à une dé-corrélation entre la courbe des fréquentations et celle des recettes, jusqu'à un nouveau point d'équilibre issu de cette nouvelle donne. Les effets de ce phénomène sur la baisse des recettes ont été estimés par la SNCF, pour 2016, entre 4 et 4,5 M€.

La part des recettes commerciales dans le total des revenus est en nette diminution entre 2012 et 2017 sur les deux versants. Elle est moins élevée au nord (21,6 % en 2017)<sup>97</sup> qu'au sud (26,5 %), ce qui s'explique par les politiques tarifaires respectives, en particulier le principal abonnement au nord dont le bénéfice dépasse le simple cadre du domicile-travail contrairement au sud. Elle est également inférieure à la moyenne nationale (25 % hors Île-de-France<sup>98</sup>).

---

<sup>95</sup> Versées par l'autorité organisatrice de transports de chaque périmètre urbain concerné.

<sup>96</sup> Versées par SNCF Voyages en contrepartie de l'encaissement direct des recettes sur une partie des liaisons TERGV.

<sup>97</sup> Cf. annexe n° 15 – tableau n° 14.

<sup>98</sup> Source : ARAFER : le marché français des transports de voyageurs 2016.

Le taux de couverture des coûts du TER par les usagers<sup>99</sup> est de 22 % au nord en 2017 et 27 % au sud, en réduction sensible sur ce versant depuis 2012 (- 8,5 points). Le nord présente donc un taux de subventionnement plus important, la contribution régionale représentant 78 % des recettes par voyageur.km contre 73 % au sud (75 % pour la moyenne nationale en 2016, avec des disparités entre les régions, de 65 % à 90 %).

Au nord, la recette commerciale moyenne par voyageur.km est de 5,96 centimes d'euros en 2016, en diminution de - 9,2 % depuis 2012. Au sud, elle diminue également (6,05 centimes en 2017, - 18,7 %). Elle est, sur les deux versants, sensiblement inférieure à la moyenne nationale qui s'élève à 6,5 centimes (7,5 centimes hors Île-de-France).

Ces résultats inférieurs à la moyenne s'expliquent par la prédominance des déplacements pendulaires et donc des abonnements dans ces régions. Ceux-ci atteignent, sur la période 2012-2017, 67 % des fréquentations au sud et 71 % au nord. En particulier, la part des abonnements étudiants et scolaires, qui sont les plus subventionnés, est de 27 % au nord en 2016 (pour 15 % au sud). Les recettes afférentes ne représentent, en revanche, que 8 % des recettes usagers totales. La part des voyageurs occasionnels – dont la contribution au prix du billet est plus importante (55 % des recettes au nord alors que leur part dans les fréquentations est de 27 %) – est moindre que dans d'autres régions.

#### 4.2.2 Les compensations et contributions

Le montant des compensations pour tarifications sociales nationales et régionales correspond à la différence entre le tarif plein et les réductions décidées par l'État ou la région. Il est facturé à l'euro près à cette dernière.

La facture de ces compensations est majorée de la TVA, au taux en vigueur, soit 10 % actuellement. La nouvelle liberté tarifaire au profit des régions entraînera l'arrêt des compensations correspondantes et, en contrepartie, la suppression de la TVA afférente et donc une économie pour la région qui a été estimée à 11 M€ environ.

Les compensations pour tarifs sociaux nationaux représentent, sur la période 2012-2017, respectivement 30 % des produits (hors contribution régionale) au sud et 39 % au nord.

Elles sont plus élevées au nord : 57,74 M€ de compensations nationales et 14,72 M€ de compensations régionales en 2016, pour respectivement 33 M€ et 8,42 M€ au sud.

La compensation par l'État à la région de la perte de recettes induites par la mise en œuvre des tarifs sociaux nationaux s'effectue via la dotation générale de décentralisation versée annuellement. Au sein de celle-ci, l'évolution des compensations tarifaires peut être estimée comme suit :

**Tableau n° 12 : Evolution de la dotation pour compensations tarifaires de 2012 à 2017**

(en €)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Picardie	27 576 759	27 576 759	26 843 530	24 370 257	20 420 787	15 333 255
Nord-Pas-de-Calais	34 912 416	34 912 416	35 164 608	32 197 633	29 498 302	26 823 778

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

<sup>99</sup> Part des recettes commerciales dans les charges de la convention (forfaitaires et réelles).

Sur le versant nord, les contributions reçues au titre de l'intégration tarifaire montent en puissance de 2012 à 2016 (0,1 M€ en 2012, 4,5 M€ en 2016). Elles baissent en 2017 (3,74 M€) en raison de la réduction de la participation aux charges des autorités organisatrices de mobilité, la part régionale augmentant parallèlement.

Pour les usagers nationaux sur les liaisons TGV Paris vers le littoral qui empruntent le TERGV dans le prolongement de leur TGV Paris – Lille, SNCF Voyages reverse 10 % du panier moyen de recettes de l'année correspondante à la région. En 2017, cette somme s'est élevée à 1,73 M€, en hausse de 25,9 % depuis 2012.

Des contributions sont également versées par les départements en compensation de l'application, au TER, de leur politique tarifaire en direction du public des scolaires. Elles s'élèvent à 4,16 M€ au nord et 3,5 M€ au sud. Depuis septembre 2017, la compétence « transports scolaires » a été transférée à la région.

### 4.3 La contribution régionale d'exploitation

La contribution financière acquittée par les régions à la SNCF est obtenue de la façon suivante :

$$\text{Contribution} = \text{charges} - \text{recettes} - \text{malus} + \text{bonus} + \text{rémunération de l'exploitant (au nord)} \\ + \text{TVA sur les compensations}$$

La poursuite de l'augmentation des charges et la réduction des recettes commerciales en cours de période contrôlée ont entraîné une hausse de la contribution versée par les régions de 2012 à 2017.

En 2017, elle s'élève à 253,32 M€ au versant nord, en progression de 14,76 % par rapport à 2012. Au versant sud, la contribution 2017 est de 195,36 M€, en augmentation de 13,6 % depuis 2012.

En conséquence, la contribution régionale rapportée au nombre de véhicules.km est en croissance et assez proche dans les deux versants : 19,12 € en 2017 par véhicule.km au nord et 19,6 € au sud.

En revanche, la contribution au voyageur.km, elle aussi en hausse, présente des disparités entre les deux anciennes régions : 21,9 centimes au nord en 2017 et 16,8 centimes au sud. Ces chiffres demeurent inférieurs à la moyenne nationale (22,6 centimes en 2016)<sup>100</sup>. La Picardie, en particulier, présente un coût au voyageur.km parmi les plus faibles de France, en raison de l'importance des fréquentations de son réseau, notamment en direction de l'Île-de-France.

---

<sup>100</sup> Source : ARAFER : le marché français des transports de voyageurs 2016.

Si la poursuite de l'accroissement de la contribution régionale au financement des TER dans chacune des deux anciennes régions est plus modeste qu'au cours des périodes précédentes, elle correspond pour la première fois à une période de stagnation, voire de réduction de l'offre et de la fréquentation.

Sur la période 2012-2017 la contribution (fonctionnement) totale acquittée par la région à son exploitant a été d'1,4 Md€ au nord et d'1,1 Md€ au sud, soit un total de 2,5 Md€ sur les deux versants.

#### 4.4 Le coût du TERGV

Le forfait de charges pour le TERGV s'élève à 23,57 M€ en 2017. Il comprend principalement des locations de rames et de places auprès de l'activité Voyages de la SNCF, dont l'ordonnateur précise que l'évaluation du coût remonte à 2008 sur la base d'un volume de places établi par des comptages réalisés en 2006 et d'un prix unitaire spécifique à chaque liaison, appliqué par usager.

À partir de ce forfait, la chambre s'est efforcée de reconstituer un coût complet du TERGV en s'appuyant sur les comptes de lignes fournis à la région par son exploitant<sup>101</sup>.

Les charges facturées au réel sont essentiellement constituées des redevances d'usage de l'infrastructure<sup>102</sup>, de la redevance de quai et de la partie amortissement et frais financiers des redevances de gare. Leur montant est de 5,6 M€ en 2017.

Le total du coût du TERGV en 2017 s'est donc élevé à environ 29,2 M€, soit 10 % du forfait de charges de la convention (*cf.* annexe n° 10). En déduisant les recettes perçues pour ces circulations, il est possible de reconstituer la part de la contribution financière régionale consacrée au TER, d'un montant de 10,6 M€ (4,2 % de la contribution totale).

Rapporté à l'offre, le coût du TERGV au véhicule.km (52,87 €) représente plus du double de celui de l'ensemble de l'offre TER (24,05 €), écart qui ne cesse de progresser depuis 2012<sup>103</sup>.

Cependant, compte tenu du niveau de fréquentation de ce service, le coût au voyageur.km est inférieur à celui de l'ensemble du réseau (21,4 centimes d'euros en 2017 contre 27,5 centimes). Il est, de plus, en baisse, à l'inverse de celui de l'offre TER globale.

---

<sup>101</sup> La chambre a ajouté au montant du forfait relatif au TERGV celui des péages ventilés sur les liaisons TERGV dans les comptes de ligne. Les charges, recettes et contributions régionales n'étant pas toutes individualisées par lignes, la ventilation retenue dans ces documents résulte parfois d'estimations effectuées par SNCF Mobilités et peut comporter des différences avec celle répercutée à la région. Le résultat présenté dans le présent rapport fournit donc un ordre de grandeur mais ne peut être considéré comme un coût précis.

<sup>102</sup> Pour les « TGV ouverts » partiellement aux voyageurs TER (*cf. supra*), ces mêmes redevances font partie du forfait de charges.

<sup>103</sup> Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional et des comptes de ligne.

La contribution régionale représente 4,2 % de la contribution totale de la convention, ce qui est inférieur à la part occupée par le TERGV dans le total de l'offre et des fréquentations du TER.

**Tableau n° 13 : Part du TERGV dans le total de la convention en 2017**

Fréquentation (en voyageur.km)	15,3 %
Offre (en véhicules.km)	5,4 %
Recettes (commerciales et compensations)	12,6%
Charges hors péages	12,6 %
Péages	9,0 %
Forfait de charges	10,0 %
Contribution région (forfait + péages - recettes)	4,2 %

*Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par la SNCF.*

Le TERGV est donc une offre qui, bien qu'onéreuse, apporte un service efficace sur des liaisons structurantes et présente des résultats significatifs en termes de fréquentation.

#### **4.5 Les comptes de résultat des TER**

L'article L. 2141-11 du code des transports dispose que l'activité de transport de personnes de SNCF Mobilités est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

En outre, à l'appui des comptes de la convention, l'exploitant est contractuellement tenu de produire annuellement à la région un compte de résultat par nature et un compte de résultat par destination, présentés sous un format défini en annexe des conventions.

Ces comptes de résultat retracent les charges et produits réellement supportés par la délégation régionale de SNCF Mobilités au titre de chacun des services TER des deux anciennes régions.

L'exploitation de ces documents présente donc pour la région un intérêt stratégique afin de mesurer l'écart éventuel entre l'équilibre économique des conventions et la réalité des comptes de son exploitant. Leur analyse demeure toutefois compliquée en raison de plusieurs facteurs :

- la décentralisation de la SNCF, qui a conduit en 2015 à passer d'une facturation de certaines activités en prestations de services internes à la SNCF à une prise en charge directe par la délégation régionale, bouleversant la ventilation des charges correspondantes au sein des comptes de résultat par nature. Ainsi, les charges de personnel directement supportées par la direction régionale sont passées de moins de 30 M€ sur chaque versant à plus de 100 M€ à partir de 2015 ;
- en dépit de cette évolution, des charges de personnel continuent d'être imputées au travers de prestations de services. Ainsi, SNCF Mobilités indique que les dépenses de personnel constituent plus de 70 % de ses charges totales, alors que celles directement imputées au compte de résultat par nature s'élèvent à 34,5 % au nord et 39,6 % au sud ;

- l'absence de détail sur le contenu des postes de charges (achats, personnel, etc.), les clés de répartition de chacun d'eux sur l'ensemble des activités assurées (conduite, maintenance, préparation des trains, etc.), les règles de facturation entre les différents établissements ou activités de la SNCF.

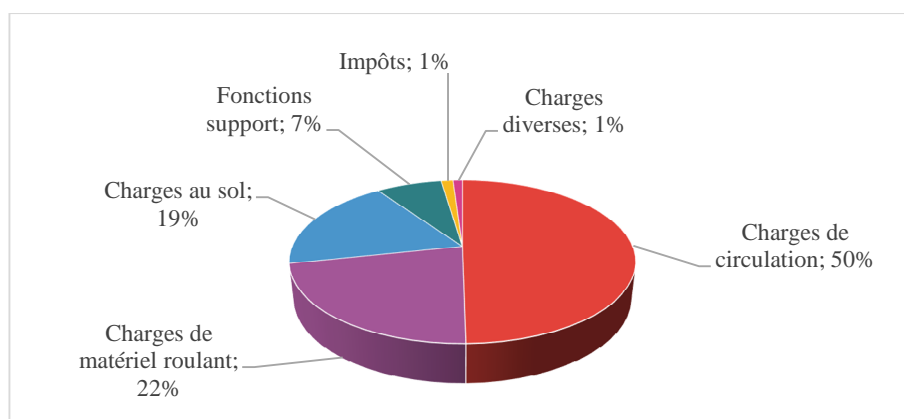
Parmi les enseignements qu'il est néanmoins possible de ressortir, il apparaît que les comptes d'exploitation du versant nord présentaient, sous l'empire de la précédente convention, un déficit annuel de l'ordre de 5 M€ en 2012 et 2013 (retraités des provisions et reprises). L'ajustement à la hausse du forfait de charges, déjà évoqué, réalisé à l'occasion de la négociation de la convention de 2015, a permis de remédier à cette situation. Les comptes ont, en effet, affiché ensuite un résultat positif de 11,59 M€ en 2015 et 16,76 M€ en 2016.

Les comptes de résultat du versant sud, présentent, pour leur part, des résultats excédentaires sur l'ensemble de la période, compris entre 5,9 M€ en 2012 et 10,7 M€ en 2015 (9,62 M€ en 2016).

La progression du chiffre d'affaires des TER (SNCF) de 2012 à 2016<sup>104</sup> est indépendante des recettes commerciales, qui baissent. Elle repose sur les autres recettes, dont principalement les contributions acquittées par les régions.

La répartition des charges est logiquement très similaire entre les deux versants. Les charges de circulation constituent ainsi la moitié des dépenses totales de l'activité TER entre 2012 et 2016. Celles relatives au matériel roulant près de 22 %. Les charges au sol (services en gare, préparation des trains, distribution) 18 à 19 %. Tout au plus constate-t-on un écart concernant les dépenses des fonctions supports (facturées par l'établissement public principal de la SNCF) : 7,3 % des dépenses au sud, 6,4 % au nord. Sur la période, leur part dans le total a cependant diminué (de 14 % dans les deux versants).

**Graphique n° 7 : Répartition des charges  
Compte de résultat TER 2012-2016**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

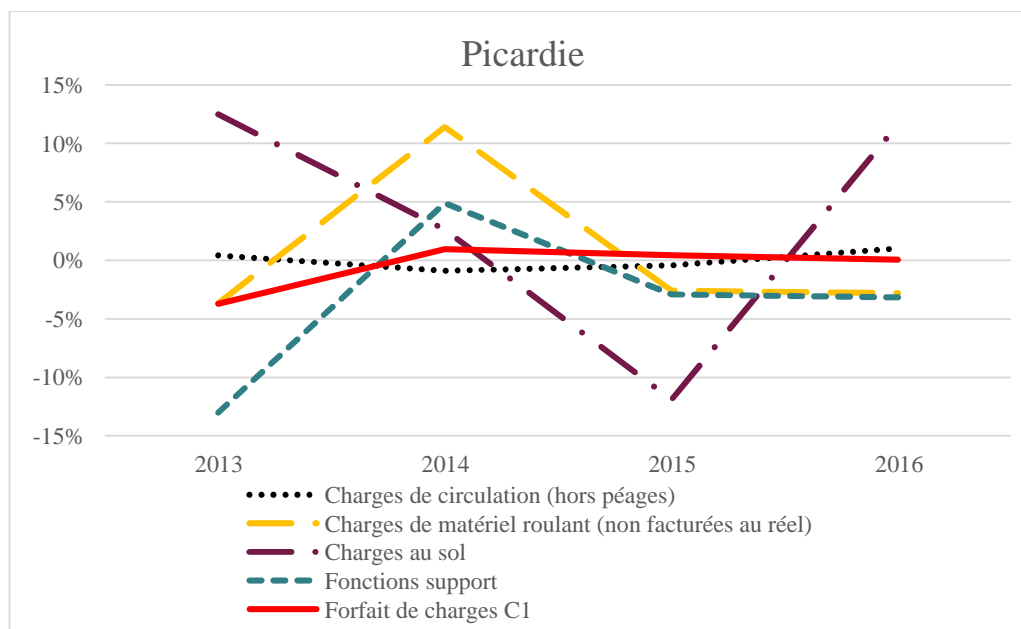
<sup>104</sup> Les comptes de résultat de l'exercice 2017 n'ont pu être analysés par la chambre dans les délais impartis pour l'instruction de ce contrôle.

De 2012 à 2016, sur les deux versants, les dépenses de circulation (sauf en 2013 et 2016 au sud) et les fonctions support (sauf en 2014 au sud et 2016 au nord) ont globalement diminué et ont évolué de façon moins importante que le forfait de charges acquitté par la région<sup>105</sup>.

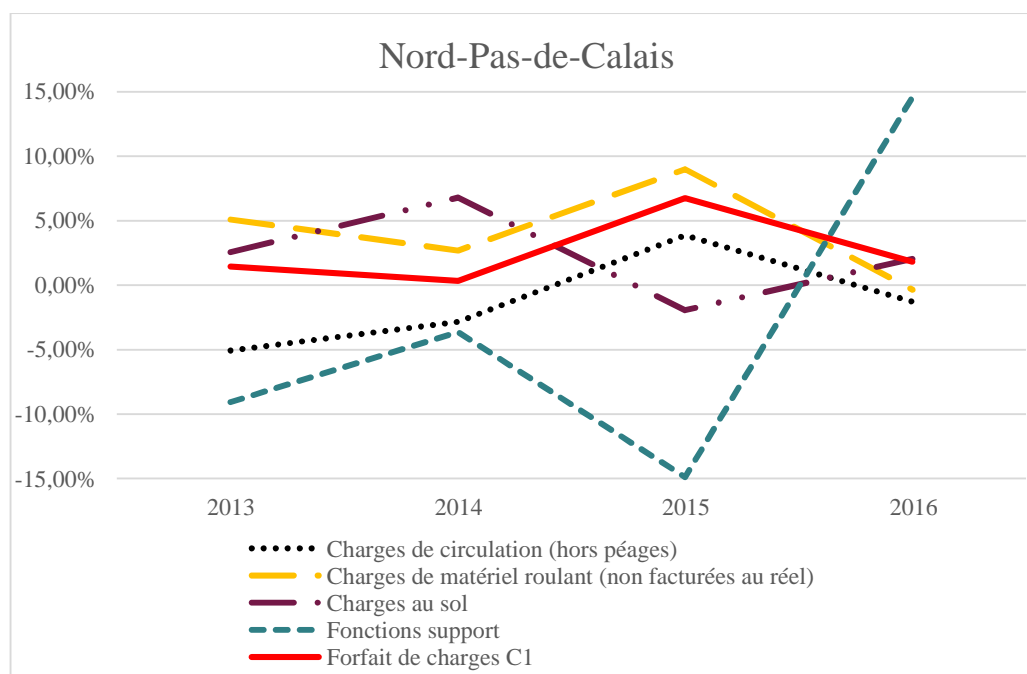
Les charges relatives au matériel roulant ont augmenté de façon supérieure au forfait au nord (sauf en 2016). Au sud, leur évolution est semblable ou inférieure à celle du forfait à l'exception de 2014.

Les charges au sol ont augmenté dans des proportions plutôt supérieures à l'évolution du forfait au nord (sauf en 2015) et au sud en 2013 et 2014.

**Graphique n° 8 : Evolution annuelle 2012-2016  
 des charges TER et de l'indexation prévue dans les conventions**



<sup>105</sup> Hors péages d'infrastructures, facturés au réel.



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

Les dépenses liées à l'énergie ont diminué considérablement de 2012 à 2016, de 28 % au sud et 39 % au nord, principalement au niveau de l'énergie diesel (respectivement - 45 % et - 59 %). Ces charges sont forfaitisées dans les conventions TER. La région n'a donc pas bénéficié de l'intégralité de leur réduction. Elle a pu en profiter, le cas échéant, à l'occasion des ajustements d'offre ainsi qu'annuellement par un impact favorable sur les niveaux d'indexation du forfait, qui comprennent des indices de coûts de l'énergie.

## 4.6 Le financement des investissements<sup>106</sup>

Le montant des investissements financés par les deux versants de 2012 à 2017 est assez proche : 340,5 M€ pour le Nord-Pas-de-Calais et 361,14 M€ pour la Picardie (cf. tableau en annexe n° 13). Toutefois, rapporté au nombre d'habitants, l'ex-Picardie a investi le double du Nord-Pas-de-Calais sur la période (170,9 € par habitant contre 83,5 €).

### 4.6.1 Le matériel roulant

Depuis le transfert de la compétence TER aux régions en 2002, celles-ci ont investi massivement dans la modernisation du parc de matériel roulant. De 2012 à 2017, l'ancienne Picardie y a consacré 80 % de ses investissements (262 M€) contre 65 % pour le Nord-Pas-de-Calais (222 M€), qui avait déjà beaucoup renouvelé le parc sur les périodes précédentes.

<sup>106</sup> Pour rappel, la totalité des investissements au nord et une partie au sud sont financés dans le cadre de contrats hors convention TER.



L'objectif poursuivi par la région Hauts-de-France est d'améliorer le confort, les performances et l'accessibilité du parc. Elle recherche également l'homogénéisation du matériel, qui permet notamment de réduire les coûts de maintenance en standardisant les process et en uniformisant les stocks de pièces. Le parc du versant sud qui comportait 13 séries de matériels en 2012 n'en compte plus que 10. Celui du versant nord est passé de 8 à 6 sur la période.

Les parcs de matériel augmentent sur la période (+ 12 % de rames)<sup>107</sup>. L'adéquation du parc au besoin a toutefois posé des problèmes au moment de la mise en place du cadencement en 2012 ainsi qu'à l'occasion de la livraison des modèles Régio 2N suite à certains dysfonctionnements de ces trains, entraînant des tensions sur la production du service du TER.

Sur le versant nord, le parc de matériels roulants électriques s'est étoffé (de 278 caisses en 2012 à 338 en 2018) avec l'acquisition de 18 rames Regio 2N livrées à partir de 2015. Elles représentent 71,5 % du parc dont elles constituent désormais avec les matériels bi-modes (thermiques et électriques) l'intégralité, les matériels exclusivement thermiques ayant été réformés.

Au sud, compte tenu de la moindre électrification du réseau qu'au nord, une part importante d'équipements thermiques demeure (18 % du parc en 2018). Elle est toutefois en régression (29 % en 2012) au profit des matériels électriques (livraison de 7 rames Regio 2N en 2018) et bi-modes (17 rames Regiolis livrées à partir de 2015).

Les lourds investissements réalisés sur le sud pour le matériel roulant ont permis une diminution de l'âge moyen du parc (de 14,6 ans en 2012 à 13,7 en 2017). Pour le nord, l'effort a été fait antérieurement<sup>108</sup>, ce qui explique tant l'âge moyen inférieur à celui du sud que sa progression au cours des dernières années (de 10,4 ans à 11,26 ans).

En dépit de ce rajeunissement, les coûts d'entretien n'ont pas diminué. Selon la région, les nouveaux matériels embarquent davantage de technologie, entraînant des coûts de maintenance plus élevés que les économies générées par la diminution des manœuvres en gare (les matériels sont désormais réversibles) ne suffisent pas à compenser.

La collectivité finance le parc au moyen de subventions, dans le cadre de conventions conclues avec l'exploitant. Elle ne recourt plus à l'acquisition par crédit-bail. Un contrat demeure toutefois en cours jusqu'en 2019.

Les matériels sont achetés par la SNCF sur la base de marchés nationaux. Bien que financés intégralement par les régions, ils ne sont pas leur propriété mais celle de la SNCF. Les conventions TER indiquent que les matériels peuvent être repris par les régions moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, déduction faite des subventions qu'elles ont versées<sup>109</sup>.

---

<sup>107</sup> Le détail des parcs de matériel au nord et au sud et leur évolution sur la période contrôlée figurent en annexe n° 11.

<sup>108</sup> Entre 1992 et 2004, la totalité du matériel régional ancien a été rénové pour un montant global de 24,15 M€ (source : préambule de la convention acquisition des matériels Regiolis).

<sup>109</sup> Article L. 2121-4-1 du code des transports.

Pour choisir le type de matériel, la collectivité accorde une importance particulière aux éléments constitutifs du coût de possession (coûts de maintenance, relevant du constructeur ou de la SNCF qui gère la maintenance). Elle signale, cependant, sa faible latitude à cette occasion au vu du nombre peu élevé de fournisseurs (Bombardier et Alstom) et de modèles pour le marché du transport régional.

Les spécifications techniques particulières sollicitées par la SNCF sont nombreuses. La région indique disposer d'une faible capacité d'expertise des critères techniques de choix des matériels et de leur configuration et reste donc très dépendante de son exploitant. Celui-ci est également le seul à disposer des installations techniques pour conduire les opérations de maintenance et de révision générale.

Des projets de groupements entre régions ont été étudiés pour l'acquisition et les révisions générales, incluant notamment la création d'une structure publique de portage, mais n'ont pas connu de suite à ce jour.

#### **4.6.2 Les gares et points d'arrêt**

Les gares sont la propriété de la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités, étant précisé que SNCF Réseau est propriétaire des quais (et des installations qui s'y trouvent) et des voies.

Les investissements dits de petit développement, de maintenance et de renouvellement léger sont en principe financés par Gares & Connexions, sur fonds propres. Les régions participent aux travaux les plus importants de développement et de modernisation, en particulier ceux des installations voyageurs, dont elles peuvent financer jusqu'à 75 % du coût.

Elles financent également des diagnostics permettant de connaître l'état du patrimoine de Gares & Connexions. Malgré tout, Gares & Connexions et SNCF Réseau facturent aux financeurs des frais de maîtrise d'ouvrage, alors même qu'elles ne participent pas toujours elle-même à la rénovation de leur propre patrimoine.

Les investissements en gares de segment « a » (gares d'intérêt national) font l'objet d'une concertation globale associant l'ensemble des parties prenantes au sein des instances régionales de concertation. Les principaux investissements dans les gares « b » et « c » sont décidés par la région sur proposition de Gares & Connexions, après études lors des comités régionaux de suivi.

La politique régionale en matière d'investissements dans les gares de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais poursuit principalement pour objectifs d'améliorer l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, d'augmenter le confort des voyageurs, d'entretenir et de valoriser le patrimoine des gares et d'accroître leur performance énergétique.

S'agissant de la valorisation des espaces dans les gares, la région Hauts-de-France étudie les possibilités de développer des commerces et des services dans les espaces disponibles en gare. Le rapport prospectif de juillet 2017 du vice-président chargé des transports fixe l'objectif, d'ici 2021, de conduire trois projets de valorisation du patrimoine immobilier ferroviaire pour un coût global estimé à environ 40 M€, au titre duquel la région interviendrait *a minima* à hauteur de 50 % des coûts relatifs au TER.

En ce qui concerne l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, l'ordonnance n° 2014-1090<sup>110</sup> impose désormais l'élaboration par les autorités organisatrices de transports, d'un schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP).

Trois critères sont fixés pour déterminer les gares et points d'arrêt qui doivent prioritairement être mis en accessibilité :

- une fréquentation moyenne supérieure à 1 000 voyageurs par jour ;
- la présence d'un établissement pour personnes handicapées ou âgées dans un rayon de 200 mètres à vol d'oiseau autour d'une gare ou d'une halte ferroviaire ;
- une distance maximale de 50 kilomètres entre une gare ou une halte ferroviaire non accessible et un point d'arrêt prioritaire ou complémentaire accessible sur une même ligne.

En plus de ces objectifs, les deux anciennes régions ont ajouté à leur programme des arrêts déjà accessibles, totalement ou partiellement, portant le total au sud à 47 points d'arrêt<sup>111</sup> pour un coût estimé à 155 M€ (dont 80 M€ à la charge de la région), et 35 gares au nord<sup>112</sup>, pour un coût total estimé à 180 M€<sup>113</sup>.

La région finance 50 % des travaux d'accessibilité (sur le versant sud, la participation régionale sur le périmètre de SNCF Mobilités est de 75 %). La SNCF et l'État assument, chacun, 25 %, plafonnés à 2 M€, le solde au-delà étant pris en charge par la région.

La région signale que la programmation des travaux des SD'AP a déjà pris du retard, ne constituant pas, d'après elle, une priorité pour les autres cofinanceurs.

### 4.6.3 L'infrastructure ferroviaire

#### 4.6.3.1 Les modalités d'intervention régionale en matière d'infrastructures

Les régions cofinancent de plus en plus massivement les travaux consacrés au réseau ferroviaire, pourtant propriété de SNCF Réseau. Leur intervention se fait principalement par l'intermédiaire des contrats de projet État-Région (CPER).

De 2012 à 2017, le versant nord a investi 85,4 M€ sur les infrastructures et le versant sud 31,5 M€.

Les investissements concernés ont été beaucoup plus importants au *pro rata* de la taille du réseau au nord (0,70 M€ par km de réseau) qu'au sud (0,24 M€). Cela s'explique par une position historique de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais, qui a fait des infrastructures de communication, et en particulier du ferroviaire, un axe central de son développement

---

<sup>110</sup> Ordonnance n° 014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015.

<sup>111</sup> Dont 7 relèvent du SD'AP national, 40 du SD'AP régional.

<sup>112</sup> Dont 11 concernées par le SD'AP national et 24 par le SD'AP régional.

<sup>113</sup> Aux conditions économiques 2014.

économique et territorial. Elle a ainsi figuré parmi les premières à signer, dès 1978, une convention avec l'État et la SNCF et fut, en 1997, l'une des six régions à s'engager dans l'expérimentation de la décentralisation du TER.

L'investissement moindre en ex-Picardie se traduit, notamment, dans la part du réseau électrifié. La région actuelle indique toutefois que l'électrification n'est plus prioritaire. Elle estime que le coût de ces travaux, au regard de leur intérêt depuis l'arrivée de matériel roulant bi-mode, ne les justifie plus, y compris pour certains projets en cours. C'est le cas de la ligne Amiens – Rang-du-Fliers, dont les études pour l'électrification sont programmées au CPER. Le montant estimé de ce projet est de 222 M€. Le rapport du conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018 en préconise l'abandon.

Dans ce versant, l'essentiel des investissements régionaux en matière de réseau a porté sur l'amélioration des capacités de circulation vers Paris et l'Île-de-France, autour du nœud de Creil, sur le projet de barreau Roissy-Picardie.

Pour le Nord-Pas-de-Calais, la priorité a été mise sur l'amélioration des capacités autour du nœud de la gare de Lille, l'amélioration de la desserte du Cambrésis, la réduction des temps de parcours de celle du bassin minier (Lens), de la Sambre et de l'Avesnois, l'amélioration des circulations TERGV, la modernisation de voies (électrification, signalisation, doublement de voies).

Pour le CPER 2015-2020, 293,8 M€ sont programmés pour la réalisation de projets ferroviaires de voyageurs au nord et 322,2 M€ au sud. Ces investissements prévisionnels sont financés à 76 % par la région. Au 1<sup>er</sup> juin 2018, seulement 19 % de la programmation était engagée au nord (dont 53 % par la région) et 37 % au sud (dont 64 % par la région).

SNCF Réseau ne participe pas au tour de table des engagements relatifs au CPER. Le gestionnaire d'infrastructures a, en effet, ses propres priorités et programmes d'investissements, indépendants de ceux de la région. Celle-ci négocie donc uniquement avec l'État. Les échanges avec SNCF Réseau se déroulent ultérieurement, lors du conventionnement pour la réalisation des études et travaux pour la mise en œuvre des opérations du CPER.

La région pointe, à ce titre, un certain nombre de difficultés dans la relation avec le gestionnaire d'infrastructures concernant la mise en œuvre des projets de développement qu'elle sollicite ou accompagne.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur indique que le temps d'instruction des études, la soutenabilité des coûts de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et les standards élevés de conception appliqués aux lignes locales compliquent la régénération des lignes.

La région signale également de fréquents dépassements de délais et décalages unilatéraux de travaux. Les pénalités de retard sont, en outre, trop faibles (2/1000<sup>ème</sup>) pour être réellement dissuasives. Cela pèse sur les coûts car la dégradation des infrastructures se poursuit et peut nécessiter par la suite des travaux de plus grande ampleur.

#### 4.6.3.2 La dégradation du réseau

La dégradation du réseau, compte tenu d'une insuffisance des investissements d'entretien et de rénovation pointée par plusieurs rapports susmentionnés, entraîne une réduction des performances offertes aux usagers, avec un risque de défaillance accru et une augmentation du nombre de ralentissements imposés pour préserver la sécurité des circulations.

Face au resserrement des financements et à la contrainte relative à son endettement<sup>114</sup>, SNCF Réseau s'efforce désormais de recentrer ses investissements sur la rénovation de la partie du réseau la plus fréquentée. L'entretien de la desserte fine est donc laissé à la charge de l'État et des collectivités locales, le gestionnaire d'infrastructures l'accompagnant selon ses possibilités<sup>115</sup>.

La région a ainsi été informée en 2016 de la fermeture à court et moyen terme, à défaut d'investissement, d'un certain nombre de lignes UIC 7 à 9<sup>116</sup> en mauvais état. Jusque-là, l'intervention régionale au travers des CPER visait le développement et la modernisation du réseau, pas son entretien ou son renouvellement.

La région Hauts-de-France ne dispose d'aucune information précise sur l'état du réseau. Ce n'est que depuis la communication en 2016 des lignes menacées de fermeture que SNCF Mobilités et SNCF Réseau lui transmettent des données qui demeurent partielles. Cette dernière entité travaille actuellement à l'élaboration d'un schéma directeur afin de planifier, en concertation avec la région, les priorités d'investissements.

La liste des lignes menacées représente plus de 500 km (dont plus de 330 sur le versant sud)<sup>117</sup>. Le montant des investissements<sup>118</sup> nécessaires à leur régénération a été estimé approximativement à 322 M€ pour une durée de vie de 30 ans et à 256 M€ pour une durée de vie à 15 ans<sup>119</sup>. Trois segments de lignes ont déjà été fermés pour cause de vétusté sur la période contrôlée : le segment Ascq – Orchies en 2015 au nord et les segments La Ferté-Milon – Fismes (2016) et Abbeville – Le Tréport (2018) au sud.

Compte tenu de l'état des infrastructures, les liaisons Arras – Saint-Pol-sur-Ternoise – Etaples (697 710 trains.km et 25,3 millions de voyageurs.km en 2016), Don – Sainghin – Béthune – Saint-Pol-sur-Ternoise – Etaples, Beauvais – Abancourt – Le Tréport, Amiens – Compiègne, Crépy-en-Valois – Laon – Hirson (1,4 M de trains.km et 137 M de voyageurs km), Douai – Cambrai sont, à terme, menacées de fermeture à défaut de lourds investissements.

#### 4.6.3.3 Des priorités à arbitrer

Le retrait amorcé par SNCF Réseau sur le financement des lignes UIC 7 à 9 place les régions face à leur responsabilité de se substituer au gestionnaire d'infrastructure et à l'État pour prendre en charge leur rénovation ou risquer leur fermeture.

---

<sup>114</sup> 55 Md€ en 2017.

<sup>115</sup> Article II-3 du contrat de performance 2017-2026 entre SNCF Réseau et l'État.

<sup>116</sup> L'Union internationale des chemins de fer (UIC) classe toutes les lignes en fonction de leur fréquentation, de 1 (les plus fréquentées) à 9 (faible trafic).

<sup>117</sup> Cf. annexe n° 12.

<sup>118</sup> Non programmés à ce jour dans le cadre du CPER.

<sup>119</sup> Aux conditions économiques 2015.

Dans un contexte de ressources financières contraintes, les régions doivent faire face à des choix sur la priorisation des lignes à rénover ce qui pose la question, non traitée jusqu'à présent, du dimensionnement du réseau ferroviaire et du développement de transports de substitution par cars.

À partir de la liste des lignes menacées fournie par la SNCF, la région a ébauché, une classification sur la base de trois critères, auxquels sont rapportés le coût estimé des travaux et la fréquentation actuelle :

- le potentiel de fréquentation ;
- l'intérêt et le risque économiques (nombre d'emplois sur les territoires desservis) ;
- l'urgence à régénérer, en fonction de l'état de l'infrastructure.

Mais la région Hauts-de-France refuse, à ce jour, d'envisager la fermeture définitive de lignes, privilégiant l'égalité d'accès au train entre les territoires. Elle a fait de la desserte ferroviaire de chacun d'entre eux un objectif des négociations de la nouvelle convention.

Pourtant, certaines études diligentées par la région illustrent le coût important généré par le maintien de sections de lignes au regard de leur intérêt.

L'une d'elles a concerné, en septembre 2014, les liaisons La Ferté-Milon – Fismes, Abancourt – Le Tréport, Abbeville – Le Tréport. Elle illustre que l'hypothèse d'une desserte routière était défavorable en termes de fréquentations projetées, inférieures, par rapport au train, des deux tiers pour la première liaison et environ du tiers pour les deux autres. Toutefois, la desserte routière aurait induit une contribution financière régionale environ dix fois plus faible que celle estimée pour une solution ferrée. Ces résultats ne tiennent, en outre, pas compte des travaux de rénovation des infrastructures nécessaires pour maintenir un niveau de service satisfaisant sur ces lignes, estimés respectivement à 14,83 M€, 19,5 M€ et 31,5 M€. Sur les sections faiblement fréquentées de ces lignes, l'intérêt économique d'une substitution routière semble donc interroger la pertinence du maintien d'une desserte ferroviaire.

Par ailleurs, la rénovation de l'infrastructure sur la ligne Lille-Comines, qui fait l'objet d'importantes limitations de vitesse (40 km/h) et de faibles fréquentations (811 voyageurs par semaine), est estimée à 20 M€, ce qui ne l'empêche pas d'être envisagée par la région.

Le principal enjeu pour la région, si elle souhaite conserver chacune des lignes de son réseau, est donc de ne pas financer seule la charge de leur réhabilitation. Le CPER, qui avait pour vocation de programmer des opérations de modernisation ou de développement du réseau, risque de devenir l'instrument du financement de l'entretien des lignes UIC 7 à 9, ce qui n'est pas de nature à améliorer la qualité du service, mais simplement à assurer sa conservation.

#### 4.6.4 Les autres investissements

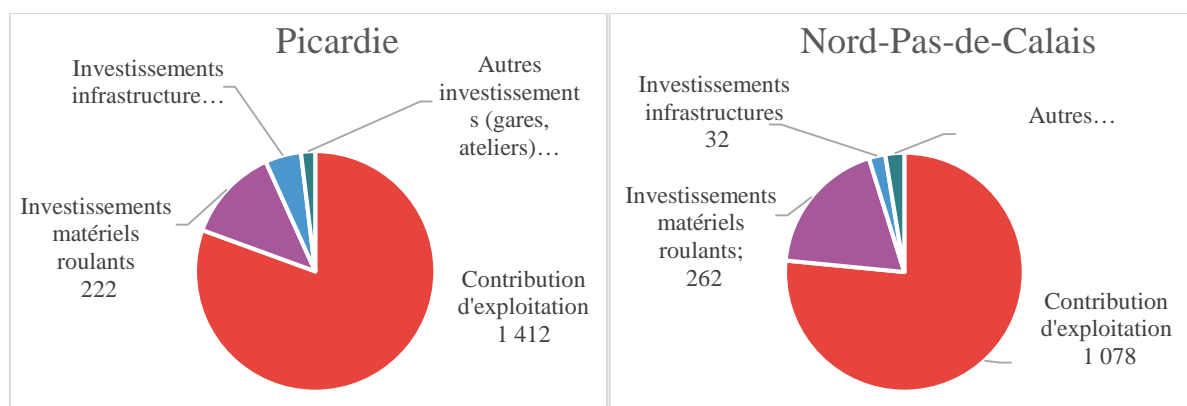
La région a participé au financement de construction ou d'aménagements d'un certain nombre d'ateliers comme le technicentre de Calais, afin de lui permettre d'assurer la maintenance de tous les types de matériels roulants et plus seulement de ceux fonctionnant au diesel (5,67 M€ HT pour les travaux, 0,450 M€ HT pour les études, financés intégralement par la région). Elle finance également la réalisation sur Lens d'un site logistique destiné à prendre en charge certaines opérations d'entretien et de petite maintenance du parc d'automotrices. Le coût prévisionnel est estimé à 6,2 M€ HT. La phase études a d'ores et déjà été conventionnée pour un coût de 0,5 M€ HT intégralement pris en charge par la région.

Au sud, l'ancienne région Picardie a décidé de financer la construction d'un nouvel atelier de maintenance à Amiens pour accueillir les nouvelles rames Regiolis et Regio 2N, en complément de l'atelier du Landy. Cet atelier, dont la mise en service est prévue pour 2019, doit permettre l'optimisation de la maintenance en « creux de roulement »<sup>120</sup>. La région a participé à son financement à hauteur de 77 % (18 M€ HT<sup>121</sup> sur 23,13 M€), le reste étant financé par l'État.

#### 4.7 Le coût total pour la région

De 2012 à 2017, la région a consacré 1,75 Md€ (fonctionnement et investissement) à la politique des TER au nord et 1,47 Md€ au sud, soit un total de 3,22 Md€ sur la période.

**Graphique n° 9 : Décomposition du coût complet du TER sur la période 2012-2017 (en M€)**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

<sup>120</sup> Lorsque les matériels sont en stationnement en période d'inutilisation.

<sup>121</sup> Aux conditions économiques 2014.

Parallèlement, les régions ont perçu une dotation générale de décentralisation. Son montant s'est réduit, notamment du fait de la baisse des dotations de l'État au titre de la contribution de la région à la réduction du déficit public. Elle peut être décomposée comme suit :

**Tableau n° 14 : Dotations de l'État compensant le transfert de compétence TER 2012-2017**

(en €)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Picardie</b>						
Compensation exploitation	93 422 899	93 422 899	95 197 604	91 010 376	87 724 975	83 352 726
Compensations tarifaires	27 576 759	27 576 759	26 843 530	24 370 257	20 420 787	15 333 255
Investissements	14 757 500	14 757 500	14 391 888	13 487 278	12 501 003	11 214 447
<b>Total dotations</b>	<b>135 757 158</b>	<b>135 757 158</b>	<b>136 433 022</b>	<b>128 867 911</b>	<b>120 646 765</b>	<b>109 900 428</b>
<b>Nord-Pas-de-Calais</b>						
Compensation exploitation	99 266 991	99 266 991	101 515 455	97 358 993	91 178 734	85 898 195
Compensations tarifaires	34 912 416	34 912 416	35 164 608	32 197 633	29 498 302	26 823 778
Investissements	22 598 760	22 598 760	23 563 519	21 643 000	19 895 727	18 164 510
<b>Total dotations</b>	<b>156 778 167</b>	<b>156 778 167</b>	<b>160 243 582</b>	<b>151 199 625</b>	<b>140 572 764</b>	<b>130 886 483</b>

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

Les dotations de l'État ont représenté, de 2012 à 2017, 49,5 % au nord et 50,5 % au sud des dépenses totales engagées par les régions en matière de TER.

**Tableau n° 15 : Coût total net du TER à la charge des régions**

(en €)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012-2017
Picardie	74 559 908	113 390 413	117 292 651	130 470 749	146 624 231	120 160 818	<b>702 498 770</b>
Nord-Pas-de-Calais	124 802 333	142 950 779	127 450 412	140 932 752	153 077 071	166 804 733	<b>856 018 080</b>

Source : chambre régionale des comptes à partir des données transmises par le conseil régional.

Le coût restant à la seule charge des régions s'est donc élevé, en cumulé, de 2012 à 2017 à 856 M€ au versant nord et 702,5 M€ au versant sud, soit 1,56 Md€ au total.

En 2012, les dépenses consacrées par la région au TER en Picardie étaient de 101 € par habitant. Elles ont considérablement progressé depuis pour s'élever, en 2017, à 119 € par habitant.

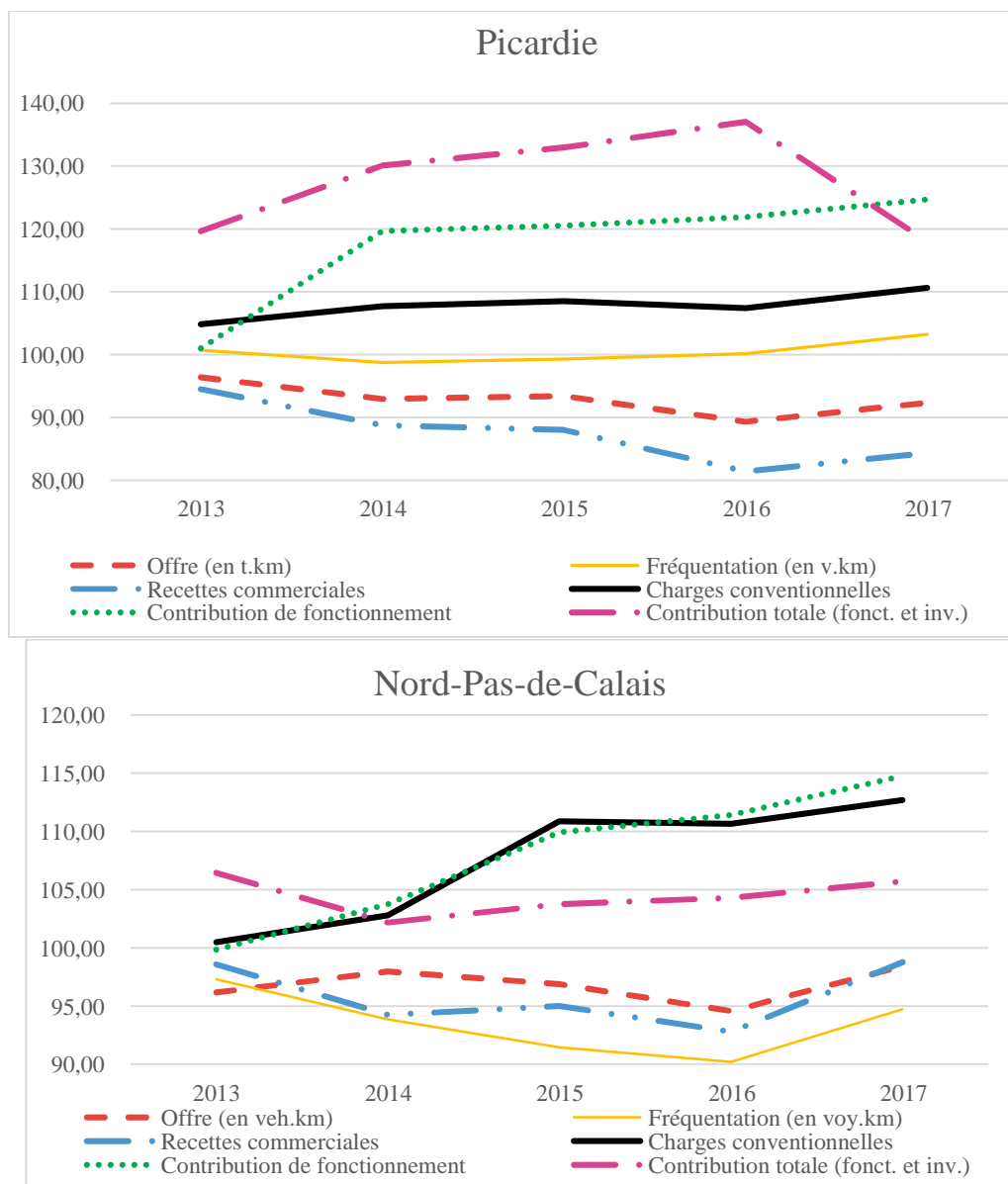
Dans l'ex-Nord-Pas-de-Calais, elles ont été plus stables sur la période de contrôle, passant de 70 €/habitant en 2012 à 73 € en 2016.

L'effort consacré par le versant sud par habitant est donc sensiblement plus important que celui du nord. Cette situation est à mettre en perspective, notamment avec un réseau, une offre et une fréquentation proportionnellement plus importants au sud au regard des populations respectives.



Ces évolutions peuvent être comparées à la fois avec celles des charges des conventions, de la contribution de fonctionnement de la région, de l'offre, des recettes et de la fréquentation (cf. annexe n° 14).

**Graphique n° 10 : Evolution comparée des principaux indicateurs  
 (Base 100 = exercice 2012)**



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

La part des dépenses TER dans le budget total des anciennes régions varie du simple au double. Au nord, elle passe de 12,25 % du budget régional en 2012 à 11 % en 2015, tandis que pour le sud, elle est comprise entre 18 % (en 2012) et 21,78 % (en 2015) de son budget chaque année (cf. annexe n° 15 – tableau n° 8). À l'échelle du budget fusionné de la nouvelle région Hauts-de-France, la part de cette politique a représenté 15,5 % du budget en 2016 et 13,5 % en 2017.

---

### CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

---

*De 2012 à 2017 les charges forfaitaires ont augmenté moins rapidement que précédemment. Toutefois, l'évolution plus limitée des recettes que celle des dépenses aboutit à une poursuite de la progression des contributions d'exploitation des régions sur la période. Elles s'élèvent, en 2017, à 235,32 M€ au nord (+ 14,8 % depuis 2012) et 195,01 M€ au sud (+ 13,6 %). La « productivité » du TER (coût rapporté à l'offre) a donc diminué de 19,7 % au nord et 10,9 % au sud.*

*En matière d'investissements, les régions financent une part croissante de l'acquisition et du renouvellement d'un patrimoine dont elles ne sont pourtant pas propriétaires (matériel roulant, infrastructures ferroviaires, gares, installations techniques).*

*De plus, le resserrement des moyens budgétaires de l'État et du gestionnaire d'infrastructures sur le réseau structurant place la région en position de financer désormais, non plus seulement le développement et la modernisation du réseau ferroviaire, mais également son entretien. Plus de 500 kilomètres de petites lignes sont menacées à brève échéance de fermeture, faute de travaux rapides estimés à plus de 300 M€. La région ne souhaite pas pour autant renoncer à la desserte de l'intégralité du territoire par le train, bien que, dans certaines zones, le coût du service rapporté à sa fréquentation pourrait inciter à privilégier une substitution par voie routière, nettement moins onéreuse.*

*Au total, les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont financé les investissements à hauteur de 361,1 M€ et 340,4 M€ sur la période. Le coût global (fonctionnement et investissement) supporté par les régions au profit des TER, déduction faite des dotations reçues de l'État, s'est élevé respectivement à 702,5 M€ et 856 M€, soit un total d'1,56 Md€.*

*Les dépenses concernant, directement et indirectement, le TER représentent, en 2017, 13,5 % du budget régional.*

---

## **5 UNE FAIBLE PARTICIPATION DE L'EXPLOITANT AU RISQUE ÉCONOMIQUE**

### **5.1 Un risque difficile à apprécier en raison d'une transparence encore insuffisante**

Le niveau d'information fourni par SNCF Mobilités sur les conditions de son exploitation de l'activité TER est source de nombreuses critiques de la part des régions depuis le transfert de la compétence à leur profit en 2002.

Cette insatisfaction a débouché sur le renforcement du dispositif légal et réglementaire encadrant la transparence due aux autorités organisatrices régionales de transports et sur la mise en place, par l'opérateur ferroviaire, d'un « socle de transparence », référentiel des données garanties, sur lequel s'appuient désormais les conventions.

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a renforcé la capacité de pilotage, par les régions, de leur activité TER, en définissant un ensemble d'informations financières et comptables que SNCF Mobilités doit transmettre chaque année à l'autorité organisatrice de transport (AOT)<sup>122</sup>. Elle renforce également les obligations de la SNCF en termes de séparation comptable entre les différentes activités de la SNCF et entre chaque convention régionale<sup>123</sup>. La liste des informations à fournir est complétée par le décret n° 2016-327 du 17 mars 2016, l'arrêté daté du même jour, et éventuellement par la convention.

SNCF Mobilités doit ainsi transmettre, chaque année avant le 30 juin, un rapport annuel indiquant, notamment, les comptes d'exploitation de la convention, les comptes détaillés ligne par ligne selon une analyse de la qualité du service et une annexe permettant d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs. Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport doivent être tenues à la disposition de l'autorité organisatrice de transport dans le cadre de son droit de contrôle.

Si, jusqu'au début de la période examinée, la région rencontrait des difficultés à obtenir communication de l'intégralité des données nécessaires à son contrôle, celles-ci lui sont depuis quelques années transmises de façon relativement exhaustive. Formellement, les obligations de transmission sont donc respectées par la SNCF.

L'autorité organisatrice signale, cependant, que certaines données sont difficiles à récupérer ou sont transmises de manière incomplète. À titre d'exemple, les tables de passage entre les comptes généraux de l'entreprise et les comptes de résultat par nature et par destination du TER, au titre de 2015 et 2016, n'ont été transmises à la région qu'en 2018, comme le confirme l'exploitant dans sa réponse.

---

<sup>122</sup> Article L. 2141-11 du code des transports.

<sup>123</sup> Article L. 2144-2 du code des transports.

De plus, la région considère insuffisant le contenu des éléments transmis pour être exploités sans nécessiter de l'opérateur ferroviaire des précisions complémentaires qu'il ne fournit pas toujours. L'ordonnateur signale, à titre d'illustration, que les matrices expliquant le passage entre les comptes de résultat par nature et ceux par destination ne précisent pas la répartition entre charges forfaitaires et au réel, ce qui empêche le lien entre le compte contractuel et le bilan comptable annuel de l'exploitant, tout comme il est impossible de vérifier que la somme des charges du groupe qui sont réparties est bien égale aux charges à répartir.

La région estime que sa connaissance du fonctionnement de l'opérateur ferroviaire est insuffisante pour comprendre la composition de l'intégralité des charges concernées, en particulier les effectifs et l'organisation locale, détaillés par métier et par site, ne sont pas plus connus que les roulements du matériel roulant et les plannings du personnel. SNCF Mobilités oppose, en la matière, le secret industriel et commercial et considère que son organisation interne ne relève pas des résultats ni des moyens mis en œuvre pour lesquels elle doit rendre des comptes à la région. Elle indique, dans sa réponse à la chambre, avoir communiqué à la région au cours de la négociation relative à la prochaine convention de nombreuses données, ce que ne confirme pas la collectivité.

En tout état de cause, la chambre constate qu'en l'absence de jeu concurrentiel, d'une part, et d'informations suffisantes sur les déterminants de l'exploitation du service, d'autre part, la région n'est pas en situation d'apprécier de manière satisfaisante la pertinence de la gestion de son cocontractant. Sa dépendance et son absence d'autonomie à l'égard des données fournies par la SNCF renforcent l'asymétrie de la relation contractuelle en sa défaveur.

Cela conduit la région à nourrir des doutes sur certains coûts facturés par son exploitant. Les deux ex-régions ont fait procéder par des prestataires extérieurs, en 2015, à des études de reconstitution des coûts de la convention, à partir des données disponibles et en extrapolant les informations non fournies par la SNCF, afin de proposer une organisation et un fonctionnement optimum pour aboutir au coût le plus compétitif.

Les études sur les deux versants ont donné des résultats sensiblement proches, bien que des différences importantes existent par type de postes de dépenses. Globalement, les estimations des prestataires aboutissent à des charges forfaitaires inférieures de plus de 11 % au devis 2015 de la SNCF au nord (- 22,8 M€) et 13,3 % par rapport à la facture 2015 au sud (- 23 M€). Les principaux postes à l'origine de ces écarts sont la conduite, l'accompagnement (contrôleurs), le transport routier, la distribution et les fonctions support. En revanche, la maintenance et les charges d'escale sont plus chères que dans l'exploitation de la SNCF.

Ces résultats fournissent une indication des marges de manœuvre qui pourraient être dégagées d'une organisation alternative des ressources existantes. Ils doivent être pris en compte avec précaution, compte tenu de la grande incertitude qui règne sur un certain nombre de paramètres relatifs à l'organisation actuelle de la SNCF, dont le détail n'est pas connu. Dans une réponse à la région, la SNCF a précisé que la valorisation des unités d'œuvre avait été sous-estimée dans ces études et qu'en appliquant le coût unitaire d'une journée de service de ses agents, les écarts de coût devenaient marginaux. Elle précise également, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, que certaines prestations, comme la lutte contre la fraude, ont été omises par ces études.

En octobre 2017, SNCF Mobilités a indiqué à la région Hauts-de-France vouloir lui faire bénéficier d'économies tirées d'un travail d'optimisation des coûts de production. Elle lui annonçait, dès 2018, une baisse du forfait de charges de 3 M€, correspondant à 40 % de la trajectoire de réduction envisagée d'ici 2020 sur ses frais de structure. La région n'a pas eu communication de l'origine et de la répartition détaillée des optimisations envisagées sur les modalités d'exploitation du service.

## 5.2 De nombreux mécanismes atténuent le risque supporté par l'exploitant

Les conventions des deux anciennes régions stipulent que chacune des parties supporte une part du risque de l'équilibre économique sur lequel elles sont fondées.

L'exploitant SNCF s'engage sur un niveau forfaitaire d'une partie des charges d'exploitation sur le périmètre desquelles il tire bénéfice de sa bonne gestion éventuelle et assume un risque à caractère industriel et commercial.

Ce risque est toutefois atténué par de nombreux mécanismes.

### 5.2.1 Les limites de la forfaitisation des charges

#### 5.2.1.1 L'indexation du forfait de charges

Le forfait de charges contractuelles est indexé sur la base d'indices censés être représentatifs des coûts supportés par l'exploitant.

En ex-Picardie, deux formules sont appliquées. L'une concerne l'ensemble des charges hors énergie, la seconde s'applique aux charges énergétiques. Cette dernière a été favorable à la région en raison de la forte baisse du prix du fioul à partir de 2014. Toutefois, cet indice très volatile augmente à nouveau depuis 2016.

L'indice de la convention de l'ex-Nord-Pas-de-Calais, pour sa part, est unique et porte sur l'ensemble des charges, énergie comprise.

Ces indices de révision ont évolué bien au-delà du niveau de l'inflation depuis le début des conventions en cours au moment du contrôle de la chambre.

**Tableau n° 16 : Evolution des indices de révision de 2012 à 2017**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Indice Picardie (hors charges énergétiques)	3,50 %	-	1,320 %	1,623 %	1,700 %	1,537 %
Indice Nord-Pas-de-Calais	2,107 %	0,715 %	- 0,153 %	-	1,681 %	2,453 %
Inflation	2 %	0,90 %	0,50 %	0 %	0,20 %	1 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional et de l'INSEE.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, SNCF Mobilités justifie, à ce titre, que les charges forfaitaires sont constituées aux trois-quarts de dépenses de personnel qui évoluent de 2,6 % par an en moyenne, bien plus rapidement que le niveau de l'inflation.

Pourtant, les deux anciennes régions ont, en dépit de la part du personnel dans les coûts d'exploitation, abandonné l'indexation sur les salaires utilisée dans les précédentes conventions. Les formules d'indexation sont calculées sur la base d'indices représentatifs des prix à la consommation sous-jacent, d'une part, ainsi que d'autres relatifs au prix de l'énergie électrique, d'autre part (*cf.* annexe n° 9).

Pour tenir compte de l'évolution des frais de personnel, les formules appliquent à l'indice des prix à la consommation une majoration d'1,1 % en ex-Picardie et d'1,75 % au Nord-Pas-de-Calais<sup>124</sup>. L'ordonnateur précise, dans sa réponse, que la région n'a aucun moyen de vérifier l'évolution réelle du glissement vieillesse technicité<sup>125</sup> de l'exploitant ni la part totale des charges de personnel dans les charges forfaitaires.

La chambre estime que les formules de révision doivent être représentatives de la structure des coûts auxquels elles s'appliquent, afin d'éviter que le cocontractant ne provisionne de façon moins transparente une éventuelle sous-valorisation des évolutions de ses charges. Elles doivent néanmoins comporter une incitation à la maîtrise de l'évolution de ces dernières. L'ordonnateur indique souhaiter aller en ce sens pour la convention en cours de négociation.

#### 5.2.1.2 L'ajustement des charges forfaitaires lors des évolutions de l'offre

L'offre connaît de multiples évolutions au cours de l'exécution des conventions. À l'occasion de chacune d'elles, le forfait de charges est ajusté après négociations entre la région et la SNCF<sup>126</sup>.

Certaines hausses de l'offre peuvent être intégrées sans augmentation de charges, lorsque les moyens existants permettent de les absorber sans mobiliser de ressources supplémentaires.

À l'inverse, des réductions d'offre peuvent entraîner des baisses de charges proportionnellement moins importantes. À titre d'exemple, lors de la mise en place de l'allègement du service en été sur le versant nord à partir de 2015<sup>127</sup>, l'offre annuelle a été réduite de 2 % (- 258 100 trains.km), générant une diminution des charges de 0,5 % (0,9 % en 2016) et de la contribution régionale de 0,6 % (1,06 % en 2016).

---

<sup>124</sup> Seulement sur une part de l'indice représentant 75 % de la formule globale. Une autre part de l'indice des prix à la consommation, représentant 18,5 % de la formule complète, ne supporte pas de majoration (*cf.* formule en annexe n° 9).

<sup>125</sup> Le glissement vieillesse technicité est l'augmentation annuelle de la masse salariale indépendamment des augmentations générales ou catégorielles de salaires, du fait des avancements et des promotions ou de l'ancienneté des personnels en place.

<sup>126</sup> Au Nord-Pas-de-Calais, les évolutions inférieures à 25 000 trains.km se voient appliquer un coût unitaire au train.km. L'ordonnateur mentionne toutefois que cette disposition, difficile à appliquer, n'a jamais été actionnée.

<sup>127</sup> Avenant n° 1 à la convention Nord-Pas-de-Calais 2015-2024.

L'exploitant indique ne pas pouvoir ajuster instantanément l'intégralité des ressources (en particulier les effectifs) au nouveau dimensionnement du service. Il indique également que certains coûts sont fixes et ne dépendent pas du volume de circulations ferroviaires mais du niveau de service.

### 5.2.1.3 Les révisions de l'équilibre économique contractuel

Le risque pris par l'exploitant est préservé des évolutions exceptionnelles susceptibles de modifier l'équilibre économique contractuel, y compris lorsqu'elles concernent l'environnement juridique et fiscal de l'opérateur ferroviaire.

Celui-ci supporte, en effet, l'évolution des charges forfaitaires jusqu'à l'atteinte de seuils définis dans les conventions, comme l'indique l'ordonnateur dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre : pour le versant sud, en cas d'un écart supérieur ou égal à 5 % entre la contribution de fonctionnement du décompte prévisionnel et la maquette de référence en vigueur ; pour le versant nord, en cas de survenance d'un évènement imprévisible entraînant une évolution permanente de plus de 0,5 % des charges du forfait, hors indexation.

Par ailleurs, à l'occasion de la réforme du régime spécial de retraite de son personnel intervenue en 2008<sup>128</sup>, la SNCF a demandé aux régions de contribuer au financement de l'impact de cette réforme sur les charges d'exploitation des conventions TER.

La région Nord-Pas-de-Calais avait pris en charge intégralement le coût de cette réforme sur l'exploitation de son TER, soit 34,5 M€ au total (valeur 2008)<sup>129</sup>. Au sud, la région Picardie en avait pris en charge 75 %, soit 10,32 M€ sur 13,88 M€ entre 2008 et 2012.

D'autres régions, également sollicitées par la SNCF, ont refusé d'y donner suite et ont obtenu gain de cause au contentieux<sup>130</sup>, le juge administratif considérant que cette réforme ne relevait pas des motifs de bouleversement substantiel et incontournable des conditions d'exécution du contrat justifiant contractuellement de revoir l'équilibre économique.

La région Nord-Pas-de-Calais avait engagé un recours, non contre l'opérateur ferroviaire mais contre l'État, pour obtenir la compensation de cette charge, considérant qu'elle découlait du transfert de la compétence du TER. Elle a été déboutée par le jugement du tribunal administratif de Paris du 31 mars 2011.

Plus récemment, SNCF Mobilités a demandé à la région de supporter la charge de son nouvel assujettissement à la taxe sur les salaires, suite à la décision du Gouvernement de mettre fin à l'exonération dont elle bénéficiait jusque-là pour les contributions d'exploitation. Cette fois-ci, la région a refusé de prendre en charge cette dépense estimée à 7,6 M€<sup>131</sup>, considérant que cette décision de l'État concerne la gestion de l'exploitant. À ce jour, ce désaccord n'est pas purgé.

---

<sup>128</sup> Résultant notamment des décrets n° 2008-47 du 15 janvier 2008 et n° 2008-639 du 30 juin 2008, de la décision interministérielle du 28 octobre 2008 d'homologation du statut de la SNCF et des accords collectifs des 16 mai et 6 juin 2008.

<sup>129</sup> Avenant n° 17 conclu le 3 décembre 2009, modifié par l'avenant n° 66 du 7 août 2010.

<sup>130</sup> Notamment la région Centre, Cour administrative d'appel de Nantes, N° 13NT01316, 27 octobre 2015.

<sup>131</sup> SNCF Mobilités a précisé à la région qu'une économie de 3,6 M€ de cotisations sociales en compenserait une partie.

La chambre constate que le système de forfaitisation des charges, comme ses modalités de révision et d'évolution prévues par les conventions, ne représente pas autant qu'il le devrait la part du risque d'exploitation incombant à l'opérateur ferroviaire.

Par comparaison, dans les délégations de service public, le risque supporté par le délégataire est généralement matérialisé, non par la forfaitisation des charges, mais par celle de la contribution octroyée par l'autorité délégante au délégataire. De plus, les évolutions de la prestation en cours de convention y sont souvent calculées objectivement à partir d'un ou plusieurs ratios eux-mêmes forfaitaires se rapportant à l'offre ou au service (coût au train.km par exemple). Pour préserver l'exploitant de pertes trop importantes, la formule de révision doit être réellement représentative des charges supportées et des clauses de sauvegarde ou de revoyure peuvent utilement être prévues, sur des bases clairement identifiées dans le contrat.

## 5.2.2 L'allocation de l'exploitant dans l'ex-région Nord-Pas-de-Calais

La convention Nord-Pas-de-Calais contient un autre dispositif réduisant la prise de risque de l'exploitant. Elle stipule, en effet, qu'en contrepartie de l'engagement de la SNCF sur un montant annuel de charges forfaitaires, celle-ci perçoit une allocation annuelle en complément de la contribution financière de la région.

Sous l'empire de la précédente convention, le dispositif était dénommé « rémunération de la SNCF pour risque industriel » et calculé au *prorata* des charges forfaitaires<sup>132</sup>, par l'application d'un pourcentage progressif chaque année (d'1 % à 2,5 %).

Dans la nouvelle convention, au *prorata* de charges forfaitaires (1,1 % en 2015 et 2016, 1,5 % en 2017 et 2018) s'ajoute une part des produits<sup>133</sup> (0,32 %), appliquée depuis 2017.

Cela revient à faire débiter le risque au-delà du montant de cette allocation, ajouté à celui de l'indexation du forfait.

Cette rémunération a représenté plus de 4,5 M€, soit 2 % de la contribution régionale jusqu'en 2014. Depuis la convention de 2015, son montant se situe entre 2,75 M€ et 3,78 M€ (2017), soit 1,5 % de la contribution. Il dépasse le total des pénalités imputées à l'exploitant.

Au sud, dans la convention 2007-2012, les charges forfaitaires comprenaient également une rémunération du risque industriel de l'exploitant valorisée à hauteur d'1,1 % des charges forfaitaires annuelles. Cette disposition n'a pas été reconduite dans la convention suivante.

L'ordonnateur indique, dans sa réponse, que la région n'a pas l'intention de maintenir ce type de clause dans la convention unifiée, en cours de négociation.

---

<sup>132</sup> Hors coûts énergétiques.

<sup>133</sup> Hors compensations tarifaires.



### 5.2.3 La tendance à l'élargissement du périmètre des charges facturées au réel

SNCF Mobilités ne supporte aucun risque sur les charges non comprises dans le forfait, qu'elle facture au réel à la région.

Leur périmètre s'est élargi. Depuis 2013 dans le versant sud et 2018 au nord, les charges de capital des gares et des matériels roulants sont facturées au réel et sont donc sorties du forfait, tout comme la contribution économique territoriale<sup>134</sup> acquittée par SNCF Mobilités sur le versant nord (au sud, elle reste forfaitisée) et les grosses opérations de maintenance du matériel roulant sur ce même versant.

Le niveau de ces charges augmente plus rapidement que celui des charges forfaitaires. De 2012 à 2017, elles sont passées de 71,45 à 83,32 M€ au nord, et de 40 à 67,85 M€ au sud (cf. tableau n° 10).

Elles tendent à intégrer l'ensemble des éléments ne relevant pas de l'exploitation propre à la SNCF. Toutefois, l'inclusion de certaines d'entre elles ne semble pas relever de cette logique. C'est le cas, notamment, du coût des conséquences du vandalisme, facturé au réel dans les deux versants au-delà d'un certain seuil, alors que les matériels sont sous la responsabilité et la surveillance de la SNCF.

Cette dernière précise, dans sa réponse, que ce seuil est suffisamment élevé pour ne pas avoir été déclenché à ce jour.

### 5.2.4 L'absence de participation au risque sur les recettes du service

Dans chacune des deux ex-régions, les recettes de l'activité des TER perçues par la SNCF sont déduites des charges pour établir le montant de la contribution régionale (contribution = charges - recettes). La région assume donc l'intégralité du risque de fluctuation des recettes.

On peut s'interroger sur le caractère incitatif de ce parti pris, qui n'encourage pas l'exploitant à optimiser les recettes puisque la région couvre leurs éventuelles évolutions négatives.

Au Nord-Pas-de-Calais, la convention 2008-2014 comprenait un mécanisme d'intéressement<sup>135</sup>.

Elle prévoyait, également, un partage des résultats d'exploitation du TER dégagés par la SNCF<sup>136</sup>. Dans les faits, cette disposition n'a jamais trouvé à s'appliquer, la situation de l'exploitation de l'activité TER en Nord-Pas-de-Calais étant déficitaire jusqu'en 2015. Elle n'a pas été reconduite. Elle constituait pourtant une mesure intéressante de partage de l'équilibre économique de l'activité TER dans la région.

---

<sup>134</sup> Depuis 2010, la contribution économique territoriale remplace la taxe professionnelle.

<sup>135</sup> Consistant en un partage de la progression des recettes commerciales : la région conservait l'intégralité de l'augmentation jusqu'à 2,5 % de hausse du prix par voyageur.km. Au-delà, l'évolution positive était partagée à 65 % pour la région et 35 % pour la SNCF.

<sup>136</sup> Lorsque le taux de marge était compris entre 2,5 et 3,2 %, la région devait percevoir 25 % du résultat courant, et 100 % de celui-ci lorsque le taux de marge excédait 3,2 %.

En ce qui concerne l'ex-Picardie, la convention ne prévoit pas davantage de mesure d'association de l'exploitant au risque commercial. Un tel système existait pourtant jusqu'en 2013. La SNCF s'engageait, en effet, sur un montant forfaitaire de recettes, indexé annuellement à partir de l'évolution des recettes moyennes régionales au voyageur.km. Ce forfait était, en outre, majoré chaque année pour inciter l'exploitant à réaliser des efforts commerciaux.

Dans une période où la fréquentation augmentait exponentiellement, les mécanismes relatifs aux recettes mis en place dans les précédentes conventions profitaient essentiellement à la SNCF. Les ex-régions les ont donc supprimés au moment où la courbe des fréquentations s'est inversée, se privant dès lors d'un levier d'incitation de leur exploitant au développement des produits du service.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, l'exploitant indique être favorable à assumer un risque sur le niveau de recettes, sous réserve de disposer d'une autonomie suffisante sur les leviers relevant de sa maîtrise (développement commercial, lutte contre la fraude) et de les distinguer de ceux relevant de la région (définition de l'offre et tarification).

En conclusion, les conditions de fixation de la part du risque supporté par l'exploitant, son périmètre, les conditions de son évolution et de sa rémunération conduisent la région Hauts-de-France à supporter l'essentiel du risque de l'équilibre économique du contrat. La chambre lui recommande donc de rechercher un meilleur partage du risque d'exploitation.

<b>Recommandation n° 7 : mieux partager le risque d'exploitation, tant au titre des charges que des recettes.</b>
---

Dans sa réponse aux observations provisoires, l'ordonnateur estime disposer de peu de marges de manœuvre en raison de la situation actuelle de monopole de l'opérateur ferroviaire public et de l'absence de procédure concurrentielle.

---

## CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

---

*SNCF Mobilités supporte une part du risque de l'équilibre économique de l'exploitation des TER. Cette part se traduit par son engagement, pour la durée de la convention, sur un montant forfaitaire de charges représentatives du coût de production du service. Toutefois, un certain nombre de facteurs relativisent, dans les faits, l'ampleur de ce risque.*

*D'une part, le forfait de charges n'est pas établi en complète transparence, la SNCF avançant le secret industriel pour ne pas détailler le contenu des postes de charges concernés, ne permettant pas de porter une juste appréciation de la réalité du risque pris par l'entreprise ferroviaire.*

*D'autre part, le forfait est légitimement indexé annuellement pour l'ajuster à l'évolution de certains coûts de production. Bien qu'ayant bénéficié sur la période contrôlée de la baisse des indices de prix de l'énergie, les indices de révision ont évolué au-dessus du niveau de l'inflation depuis la conclusion des nouvelles conventions. Ils devraient mieux refléter la structure des charges de l'entreprise ferroviaire, tout en constituant une incitation à maîtriser celles-ci.*

*De plus, le forfait est réévalué en cas d'importantes évolutions, y compris lorsque celles-ci concernent les coûts internes de la SNCF, comme par exemple à l'occasion de la réforme du régime des retraites de ses personnels, dont l'impact sur l'exécution des conventions a été pris en charge par les régions.*

*Par ailleurs, certaines charges, dont le périmètre tend à s'élargir, sont facturées au réel à la région, car considérées comme extérieures à l'organisation et au fonctionnement de l'exploitant.*

*Enfin, l'exploitant ne contribue pas au risque sur le niveau des recettes contractuelles, intégralement supporté par la région, alors même qu'il bénéficie, en contrepartie du risque industriel assumé, d'une allocation calculée en partie sur les charges et pour l'autre sur les recettes.*

---

## 6 LES PERSPECTIVES : DE NOUVELLES MARGES DE MANŒUVRE POUR LA RÉGION ?

### 6.1 La reprise des trains d'équilibre du territoire

La région Hauts-de-France a récupéré le 1<sup>er</sup> janvier 2019 la gestion de deux lignes de « trains d'équilibre du territoire »<sup>137</sup> (TET, plus connus sous leur appellation commerciale de trains « Intercités »), dont l'État était jusque-là autorité organisatrice.

Ce dernier s'est engagé à contribuer au financement du renouvellement du matériel roulant, à hauteur de 250 M€<sup>138</sup>, ainsi qu'au déficit d'exploitation des lignes (estimé à 40 M€ par an, selon la région) pour un maximum annuel de 15 M€ non actualisables.

Ces deux lignes représentaient, en 2015, 3 millions de trains.km et 559 millions de voyageurs.km, soit respectivement 13 % et 24 % de l'activité TER cumulée du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie cette année-là, ce qui situe l'enjeu majeur de leur intégration à l'offre régionale.

L'État et les anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie avaient déjà coordonné les horaires des TET et TER à l'occasion du service annuel 2015, pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

Il existe des différences de tarifs entre TET et TER. Les premiers sont, en effet, plus élevés<sup>139</sup> que ceux du TER<sup>140</sup>. Leur basculement, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, sur la gamme tarifaire régionale entraînera donc une perte de recettes pour la région d'autant plus importante que la première classe, qui n'existe plus sur le TER, sera supprimée. Cette perte est estimée par la région à environ 2,5 M€.

La nouvelle gamme tarifaire, approuvée par délibération du 13 décembre 2018, prévoit l'application des tarifs du TER Hauts-de-France progressivement au cours de l'année 2019.

---

<sup>137</sup> Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge – Cambrai.

<sup>138</sup> Le conseil d'administration de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTIF) a validé le 26 juin 2018 le financement par l'État, pour 250 M€, de 17 nouvelles rames pour les lignes Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge, permettant ainsi à la région, qui refusait depuis plusieurs mois d'en assumer l'avance de financement, de commander ces nouveaux matériels pour remplacer les anciennes voitures. Leur livraison pourrait intervenir à partir de 2021. S'y ajoute la mise à la disposition de la région de 10 rames de type Régiolis déjà commandées en 2017 par l'État, pour un montant d'environ 136 M€, qui seront livrées en 2019.

<sup>139</sup> Le prix moyen du voyageur.km pour le TER s'élevant en 2016 à 0,06 € contre 0,09 € pour les Intercités, en raison notamment de ventes de titres loisirs/occasionnels supérieures, de réductions tarifaires inférieures et de l'existence d'une première classe.

<sup>140</sup> Bien que certains tarifs nationaux soient communs avec le TER et qu'une partie de la gamme de titres de ce dernier était acceptée dans les Intercités.

## 6.2 La négociation de la prochaine convention

La convention relative à l'ex-région Picardie s'achevant au 31 décembre 2018, la région Hauts-de-France s'est fixée comme objectif de conclure avec la SNCF une nouvelle convention à l'échelle de son nouveau périmètre, pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et une échéance à la fin de l'exercice 2024.

Les négociations ont pris du retard.

L'ordonnateur indique, dans sa réponse, que la région n'a pas souhaité précipiter la conclusion d'un contrat à l'avantage de l'exploitant. Des délibérations ont été adoptées pour prolonger, par avenant, la convention de l'ex-Picardie et permettre le versement des acomptes 2019. L'aboutissement des discussions est désormais envisagé pour la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2019.

Le président de la région a fixé l'objectif d'une substantielle réduction de la contribution régionale, de l'ordre de 2 % par an en valeur absolue. Le cadrage budgétaire pluriannuel de la région prévoit, en effet, une dépense de 403,9 M€ en 2021, contre 478,1 M€ en 2017. Or les charges TER sur l'ensemble du périmètre des Hauts-de-France ont augmenté de 2,3 % par an. L'atteinte des ambitions régionales représente donc un effort de plus de 4 % par an par rapport aux évolutions actuellement constatées, ce qui paraît particulièrement ambitieux.

Parmi les principaux objectifs qui ont constitué la feuille de route régionale, figurent :

- une offre modernisée en phase avec les modes de vie : la région souhaite mieux répondre aux besoins des usagers occasionnels, en particulier pour les loisirs et les week-ends ;
- une régularité améliorée en proposant une offre de nature à améliorer la production et à renforcer la robustesse, en diminuant l'intensité d'utilisation du réseau pour réduire les phénomènes de saturation, sans rogner sur le niveau d'offre ;
- une qualité renforcée, en particulier sur le nombre de places assises et l'information des voyageurs ;
- une rationalisation financière ;
- l'intégration de l'offre Intercités ;
- la poursuite de la desserte des gares actuelles ;
- le renforcement des dessertes actuelles TERGV à coût constant et leur extension pour permettre la desserte d'Amiens depuis Lille en moins d'une heure.

La région souhaite également harmoniser les indicateurs de suivi et améliorer son accès à l'information et son droit de contrôle par rapport aux deux conventions actuelles.

### 6.3 Les grands projets d'infrastructures

Des projets d'envergure de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires sont envisagés sur le territoire régional ou à proximité. Leur réalisation, si elle se concrétise, pourrait avoir un impact significatif sur l'offre et le niveau de service du TER en Hauts-de-France.

Parmi ces projets, figure le « barreau Roissy-Picardie », qui consiste à mieux raccorder le sud de la région à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et son bassin économique. Il implique, d'une part, la création dans le Val d'Oise d'une nouvelle ligne de 6 kilomètres environ, reliant la ligne à grande vitesse Nord à la ligne Amiens – Creil – Paris et, d'autre part, en la réalisation d'aménagements sur les lignes existantes et dans les gares concernées.

Une double desserte est envisagée, avec deux allers-retours TGV quotidiens depuis/vers Amiens à destination/provenance de Strasbourg, Marseille, et trois allers-retours TER quotidiens depuis Amiens, Creil et Compiègne vers la gare « Aéroport Charles de Gaulle TGV ».

Le déficit de l'exploitation de la liaison TGV est estimé entre 10,2 M€ et 14,3 M€ aux conditions économiques de l'année 2025, année de plein effet du projet. La compensation de la région n'excéderait pas la limite forfaitaire de 10 M€ par an (aux mêmes conditions économiques).

Le financement des études et procédures administratives figure au contrat de plan à hauteur de 16 M€ dont 8,25 M€ pour la région. Le coût prévisionnel de la première phase des travaux qui suivront (réalisation prévue en 2024) est estimé à 310 M€, financé à 33,98 % par la région (105,6 M€) et à 51,48 % par l'État (160 M€). SNCF Réseau, pour sa part, contribuerait à hauteur de 5,34 % (16,6 M€).

Un autre projet de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires, dénommé Réseau Express Grand Lille, vise à amplifier les dessertes avec des territoires au sein d'une aire urbaine qui s'étendrait depuis le Bassin Minier jusqu'aux communes belges proches de la frontière. Il consisterait en une infrastructure nouvelle de 56 kilomètres dont le tronçon central irait de la gare Lille Flandres à Hénin-Beaumont. Ce réseau utiliserait, aux extrémités de ce tronçon, les lignes ferroviaires existantes. Il impliquerait également la création de nouvelles gares.

Il permettrait ainsi de relier, sans correspondance et avec des liaisons rapides, fréquentes (5 minutes aux heures de pointe) et capacitaires, sur le modèle du réseau express régional (RER) francilien, les principaux pôles urbains présents sur ces territoires.

L'horizon de sa réalisation se situe au-delà de 2030. La question de son financement (estimé à plus de 4 Md€) se pose, dans une période où les cofinanceurs peinent par ailleurs à porter la charge de l'entretien et du renouvellement du réseau existant. Il ne figure pas, à ce jour, parmi les priorités d'investissements structurants en matière de transport identifiées dans le rapport du conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018.

Enfin, le Grand Paris Express est un projet de réseau de transport public composé de quatre nouvelles lignes de métro automatique autour de Paris, et de l'extension de la ligne 14 du métro parisien. La phase des travaux a débuté en 2015 et devrait s'achever en 2030. La mise en service du réseau devrait intervenir progressivement de 2020 à 2030. Aucune discussion opérationnelle n'est actuellement menée pour évoquer la question d'éventuels points

de connexions entre ce réseau et celui du TER Hauts-de-France, notamment en gare du Bourget pour la ligne Paris – Laon, ou celle de Saint-Denis-Pleyel pour la ligne Paris – Creil, afin, notamment, de réduire la congestion de la gare Paris-Nord.

## 6.4 L'ouverture à la concurrence

La convention en cours de négociation sera la dernière conclue sans mise en concurrence préalable. Les régions disposent en effet de cette possibilité jusqu'en décembre 2023, à condition que la durée d'exécution de ladite convention n'excède pas 10 ans.

La région Hauts-de-France a d'ores et déjà manifesté, par la voix de ses élus, la volonté de se saisir de la possibilité d'ouvrir à partir du mois de décembre 2019 le marché des transports ferroviaires régionaux de voyageurs à la concurrence. Elle souhaite, dans un premier temps, conduire une expérimentation sur une partie de l'offre.

L'objectif de la région est d'inscrire cette possibilité dans la prochaine convention TER. Elle perçoit, en effet, la mise en concurrence comme un moyen efficace de contraindre la SNCF à gagner en productivité et optimiser ses coûts. En dépit de l'attachement réaffirmé dans le même temps envers l'opérateur historique, les responsables régionaux semblent toutefois résolus à changer d'exploitant si l'actuel n'est pas en mesure de produire les efforts jugés nécessaires pour être compétitif.

Interrogée à ce sujet, la délégation régionale de SNCF Mobilités<sup>141</sup> indique attendre sereinement ces échéances, persuadée qu'elles apporteront la confirmation que son organisation et ses coûts, rationalisés ces dernières années par plusieurs restructurations et plans managériaux, sont pertinents.

Du succès de la mise en concurrence envisagée découlera la capacité de la région à réellement peser sur la SNCF pour obtenir de meilleures conditions d'exploitation à l'avenir. La région envisage d'y inclure un certain nombre de lots cohérents de lignes correspondant à des bassins de vie, suffisamment attractifs pour attirer des candidats et équilibrant les parties rentables et d'autres moins.

Les étapes du choix de ces lots et d'élaboration du cahier des charges sont donc stratégiques. À ce sujet, la région se heurte encore au manque d'information et de lisibilité sur l'organisation actuelle de l'activité TER par la SNCF, en dépit de ses relances. Ces informations sont pourtant nécessaires pour dispenser aux futurs candidats les informations permettant d'élaborer une offre et de garantir l'égalité entre les soumissionnaires.

---

<sup>141</sup> La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire fait évoluer le statut de la SNCF. Celle-ci deviendra, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, une société nationale à capitaux publics constituant, avec ses filiales, un groupe public unifié qui remplira des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exercera des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises. Le groupe SNCF n'est autorisé à procéder à des recrutements de personnels dans le cadre du statut des cheminots que jusqu'au 31 décembre 2019.

Pour lancer les appels d'offres, la région doit ainsi attendre la finalisation du cadre juridique destiné à préciser les modalités et conséquences de cette mise en concurrence. En effet, si la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a transposé en droit national les directives et règlements européens prévoyant l'ouverture à la concurrence et encadré la passation et l'exécution des futurs contrats de service public de transport de voyageurs ainsi que le sort des personnels en cas de changement d'attributaire, de nombreuses modalités restent à préciser dans les textes d'application de la loi.

Parmi les enjeux devant être ainsi complétés, figurent notamment les conditions de transfert des matériels roulants et les informations les concernant (état, valeur mais aussi le transfert des « carnets d'entretien »), les conditions de transfert des équipements et centres techniques, les conditions de maintenance, les modalités de gestion et d'exploitation des gares, les éléments liés à la distribution.

En tout état de cause, la mise en œuvre de cette ouverture ne sera pas effective avant plusieurs années, compte tenu des délais inhérents à la procédure d'élaboration et de passation d'un contrat de service public et de préparation de l'attributaire à son entrée en vigueur.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*L'intégration, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, des deux lignes des trains d'équilibre du territoire (Paris – Amiens – Boulogne et Paris – Saint-Quentin – Maubeuge), jusque-là nationales, constitue un enjeu important au regard de la part qu'elle représente dans l'offre TER actuelle (13 % de véhicules.km et 24 % des fréquentations) et de l'augmentation de la contribution financière régionale qu'elle induit.*

*Elle ne constituera pas la seule nouveauté d'une offre actuellement en pleine réflexion dans le cadre de la négociation de la nouvelle convention à l'échelle des Hauts-de-France. Parmi les principaux objectifs poursuivis par la région à cette occasion figurent le renforcement de la robustesse du plan de transport afin de résoudre les problèmes de régularité, l'amélioration de la qualité de service tout en obtenant une réduction de la contribution financière régionale.*

*L'ouverture prochaine du TER à la concurrence, que la région Hauts-de-France souhaite expérimenter sur quelques lignes au cours de la prochaine convention, pourrait permettre de créer les circonstances favorisant l'atteinte de ces objectifs. Encore faut-il, pour cela, que les conditions d'une concurrence équitable soient réunies, notamment par la transmission aux candidats potentiels de l'ensemble des données relatives au service actuel, leur permettant ainsi d'élaborer une offre éclairée.*

*Parmi les perspectives de plus long terme, certains projets sont susceptibles d'améliorer dans les prochaines années le réseau actuel des Hauts-de-France et de soulager, plus ou moins significativement, les points de saturation. Tel est le cas, en particulier, de la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et la gare de Creil, qui permettra des liaisons TER et TGV. Les travaux devraient débuter en 2024.*

---

\*

\* \*



## ANNEXES

Annexe n° 1. Glossaire .....	96
Annexe n° 2. Carte du réseau TER Hauts-de-France en septembre 2018 .....	98
Annexe n° 3. Evolution de l'offre Trampoline 2012-2016.....	99
Annexe n° 4. Cartes de réduction pour les voyageurs occasionnels .....	100
Annexe n° 5. Taux de régularité mensuels TER Hauts-de-France toutes causes confondues au global et pour les trains structurants .....	101
Annexe n° 6. Résultats des indicateurs qualité en Picardie de 2013 à 2016.....	102
Annexe n° 7. Evolution 2012-2016 des indicateurs de qualité du Nord-Pas-de-Calais donnant lieu à des pénalités .....	103
Annexe n° 8. Evolution des bonus/malus, intéressements, réfections .....	104
Annexe n° 9. Formules de révision des charges forfaitaires conventionnelles.....	105
Annexe n° 10. Evolution des résultats du TERGV 2012-2017 .....	107
Annexe n° 11. Evolution des parcs de matériels roulants 2012-2018 .....	108
Annexe n° 12. Liste des lignes menacées de fermeture.....	110
Annexe n° 13. Détails des comptes des conventions TER 2012-2017 .....	111
Annexe n° 14. Evolution des principaux agrégats du TER sur la période 2012-2017 .....	113
Annexe n° 15. Tableaux relatifs à l'enquête nationale sur les TER .....	114

## Annexe n° 1. Glossaire

**AOT (autorité organisatrice de transport) / AOM (autorité organisatrice de la mobilité) :** autorité ayant compétence pour l'organisation des transports publics. Il s'agit de l'État pour les liaisons d'intérêt national (notamment les trains d'équilibre du territoire), des régions pour le transport d'intérêt régional ferroviaire et routier (ainsi que le transport routier interurbain à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le transport scolaire à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017) et des communes et des intercommunalités pour les transports urbains.

L'AOT peut produire elle-même le service en régie directe ou bien en déléguer l'exploitation à un opérateur *via* une délégation de service public.

**ARAFER (autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) :** autorité publique indépendante créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire.

Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

En savoir plus : <http://www.arafer.fr/connaitre-laraf-2/>

**Billettique :** système de billetterie utilisant des technologies informatiques et électroniques qui incluent les cartes à puces (type Navigo par exemple), les billets sans contact, les technologies mobiles (NFC) et les titres dématérialisés (e-billets).

**Cadencement :** répétition à intervalles réguliers du même schéma de dessertes, heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Cette organisation se fait en intégrant les sillons, du plus rapide au plus lent, selon un schéma symétrique (l'organisation est la même dans les deux sens et les trains se donnent correspondance dans toutes les directions).

**Classification UIC :** toutes les lignes sont classées de 1 (les plus fréquentées) à 9 (faible trafic).

**Intermodalité :** combinaison de plusieurs modes de transport sur un même trajet.

**Mission :** ensemble de gares et points d'arrêts desservis par un train donné. Une mission se répète dans la journée.

**Robustesse :** capacité d'un service ferroviaire à réaliser les services promis aux clients et donc à encaisser les aléas de production (incidents).

**Roulement :** planification d'utilisation des matériels ou des journées de travail des agents.

**Train-km** : unité de mesure de l'offre. Les trains.km ou t.km représentent les kilomètres parcourus par les trains.

**UIC (Union Internationale des Chemins de fer)** : association internationale représentant au niveau mondial les entreprises ayant une activité dans le domaine du chemin de fer, tant les opérateurs que les gestionnaires.

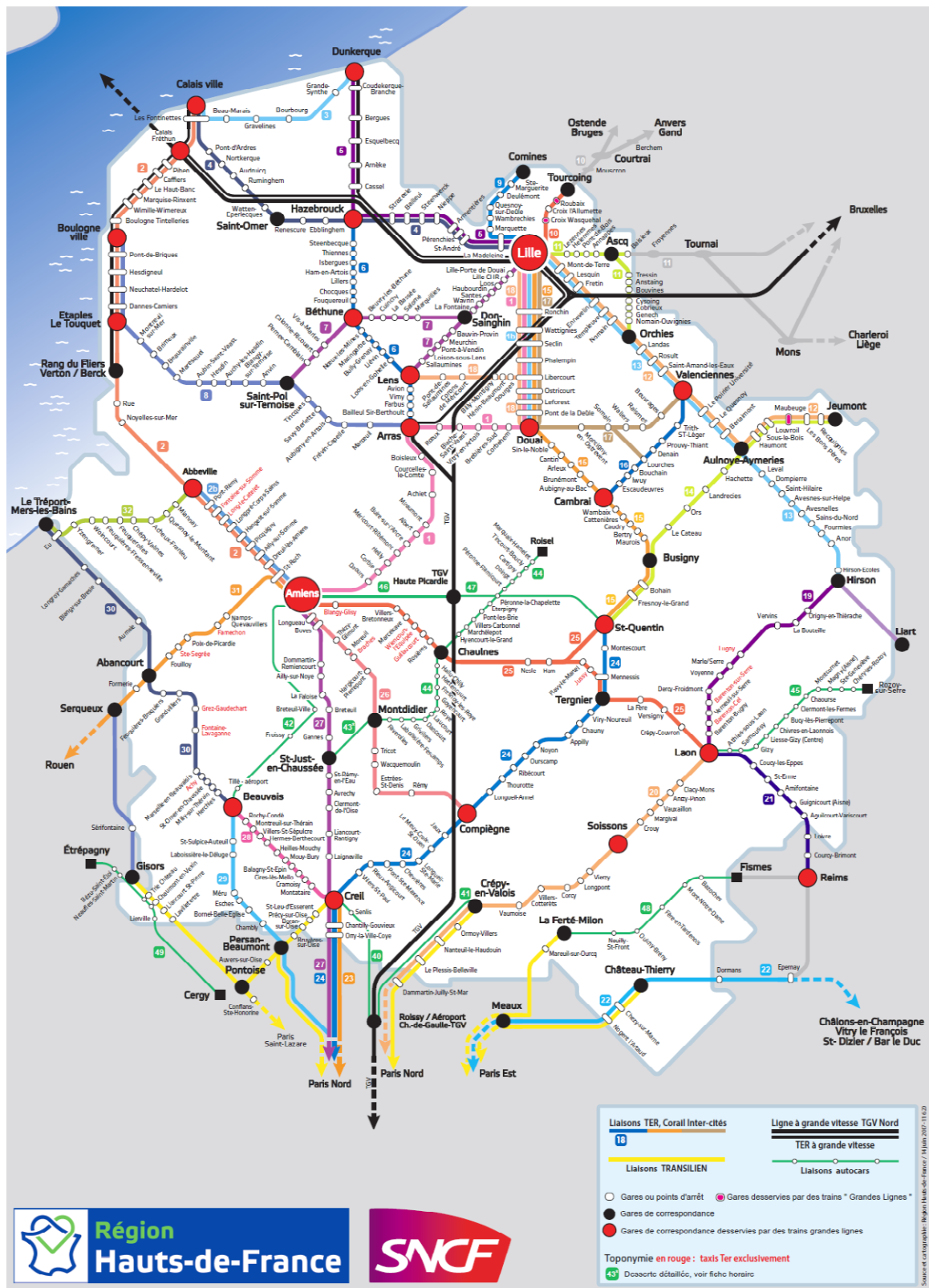
**Versant nord** : ancienne région Nord-Pas-de-Calais.

**Versant sud** : ancienne région Picardie.

**Voyageur-km** : unité de mesure de la fréquentation. Correspond à la somme des kilomètres effectués par chaque voyageur empruntant le réseau. Exemple : 10 voyageurs sur la ligne Lille – Armentières (21 km) représentent 210 voyageurs.km. Dix voyageurs sur la ligne Lille – Dunkerque (86 km) représentent 860 voyageurs.km.

**Véhicules.km** : nombre de trains et de cars circulant sur 1 kilomètre.

## Annexe n° 2. Carte du réseau TER Hauts-de-France en septembre 2018



Source : site internet SNCF TER Hauts-de-France.

### Annexe n° 3. Evolution de l'offre Trampoline 2012-2016

	2012	2013	2012- 2013	2014	2013- 2014	2015	2014- 2015	2016	2015- 2016	2017	2012- 2016
Fréquentation (en milliers de voyageurs.km)	10 208	8 854	- 13,26 %	7 358	- 16,90 %	7 479	1,65 %	6 137	- 17,94 %	ND	- 39,88 %
Recettes (en M€)	1,04	0,917	- 12,02 %	0,879	- 4,22 %	0,914	4,01 %	0,746	- 18,37 %	ND	- 28,46 %
Charges (en milliers d'€)	- 8 322	- 8 016	- 3,68 %	- 7 637	- 4,73 %	- 8 127	6,42 %	- 8 439	3,83 %	ND	1,40 %

Source : conseil régional.

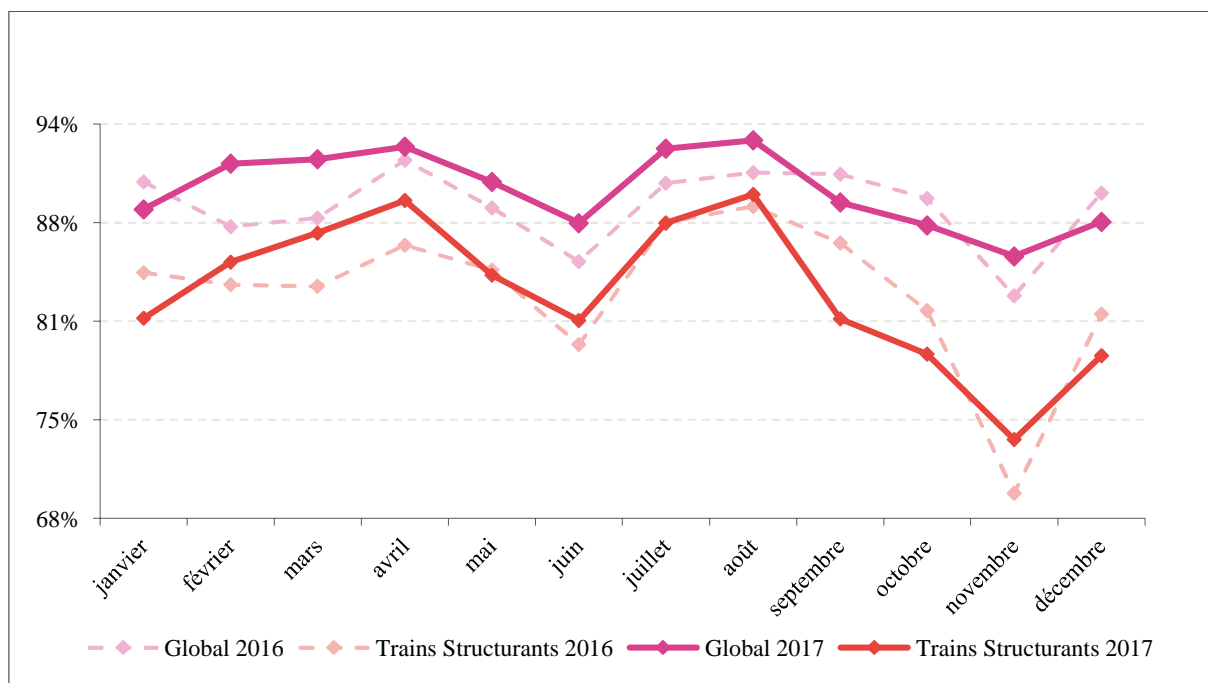
ND : non détaillé.

**Annexe n° 4. Cartes de réduction pour les voyageurs occasionnels**

	Versant nord	Versant sud
Nom de la carte de réduction	Grand' TER	Pass' Evasion
Prix annuel	7 €	30 €
Réduction accordée au titulaire	50 % sur le prix normal les week-end, jours fériés et vacances scolaires	25 % sur le prix normal en semaine 50 % sur le prix normal le week-end
Réduction accordée aux accompagnateurs	1 <sup>er</sup> accompagnant : 50 % Du 2 <sup>ème</sup> au 4 <sup>ème</sup> : 0,10 € le billet	Jusqu'à 3 accompagnants : même taux de réduction que le titulaire

*Source : chambre régionale des comptes à partir des annexes des conventions TER.*

**Annexe n° 5. Taux de régularité mensuels TER Hauts-de-France toutes causes confondues au global et pour les trains structurants**



Source : conseil régional.

**Annexe n° 6. Résultats des indicateurs qualité en Picardie de 2013 à 2016**

			2013	2014	2015	2016
<i>Gares</i>	Image	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	99,40 %	97,89 %	95,67 %	95,05 %
	Accueil	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	96,80 %	96,10 %	96,66 %	96,83 %
	Information	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	93,50 %	96,06 %	97,07 %	98,74 %
	Disponibilité des équipements	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	97,00 %	96,28 %	97,00 %	96,90 %
<i>Trains</i>	Image	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	99,00 %	97,55 %	95,59 %	95,66 %
	Accueil	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	97,10 %	95,29 %	93,87 %	94,57 %
	Information	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	91,80 %	83,95 %	93,41 %	93,01 %
<i>Information en situation perturbée inopinée</i>		Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	91,40 %	94,77 %	98,49 %	95,14 %
<i>Halte ferroviaire</i>	Image	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	100,00 %	93,01 %	93,23 %	92,32 %
	Accueil	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	97,70 %	93,52 %	92,98 %	95,01 %
	Information	Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	100,00 %	84,62 %	95,23 %	91,46 %
<i>Global Accès TER</i>		Objectif	95,00 %	95,00 %	92,00 %	92,00 %
		Résultat	89,40 %	88,52 %	93,46 %	94,57 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.



**Annexe n° 7. Evolution 2012-2016 des indicateurs de qualité  
 du Nord-Pas-de-Calais donnant lieu à des pénalités**

		2012	2013	2014	2015	2016
<i>Propreté des rames</i>	Objectif	88,70 %	88,40 %	87 %	85,93 %	87,04 %
	Résultat	87,10 %	84,90 %	85,75 %	88,90 %	99,01 %
<i>Service à bord des trains</i>	Objectif	86,60 %	91,20 %	91,00 %	89,17 %	88,56 %
	Résultat	91,80 %	88,30 %	87,43 %	88,37 %	92,46 %
<i>Attente aux guichets</i>	Objectif	94,90 %	96,70 %	97,40 %	96,93 %	97,96 %
	Résultat	96,40 %	97,10 %	97,28 %	98,91 %	98,88 %
<i>Information à bord</i>	Objectif	92 %	95,10 %	96,00 %	96,20 %	93,54 %
	Résultat	95 %	86,30 %	96,88 %	96,61 %	97,97 %

*Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.*

**Annexe n° 8. Evolution des bonus/malus, intéressements, réfections**

(en M€)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Réfections	Nord	- 0,34	- 0,31	- 0,62	- 0,90	- 2,68	- 0,48	<b>- 5,33</b>
	Sud		- 0,83	- 1,01	- 0,92	- 1,31	- 0,89	<b>- 4,95</b>
Pénalités pour non-réalisation d'offre	Nord	-	-	-	-	-	-	-
	Sud	- 0,89	- 0,88	- 1,84	- 1,72	- 1,39	- 6,72	<b>- 6,72</b>
Bonus/malus régularité	Nord	0,03	- 0,50	- 0,68	- 0,26	- 0,57	- 0,50	<b>- 2,48</b>
	Sud	-	- 0,12	- 0,21	- 0,56	- 0,63	- 0,77	<b>- 2,29</b>
Bonus/malus qualité de service	Nord	0,16	- 0,15	- 0,10	0,20	0,56	0,14	<b>0,81</b>
	Sud	0,06	- 0,00	- 0,07	0,11	0,04	- 0,17	<b>- 0,03</b>
Bonus/malus composition des trains	Nord	0,11	0,09	-	- 0,20	- 0,20	- 0,14	<b>- 0,34</b>
	Sud	-	-	-	-	-	-	-
Pénalités pour retard de transmission des documents contractuels	Nord				- 0,05		- 0,27	<b>- 0,33</b>
	Sud	-	-	-	-	-	-	-
Intéressement fréquentation	Nord	0,50	-	-	0,25	-	0,75	<b>1,50</b>
	Sud	-	-	-	-	-	-	-
Intéressement recettes	Nord	0,90	-	-	-	-	-	<b>0,90</b>
	Sud	-	-	-	-	-	-	-

Source : chambre régionale des comptes à partir des données du conseil régional.

## Annexe n° 9. Formules de révision des charges forfaitaires conventionnelles

### PICARDIE

#### Charges forfaitaires hors charges d'énergie :

$$(C1)_n = (C1)_{n-1} \times ((IPCSJ_p / IPCSJ_{p-1}) + 0,011)$$

Avec :

- C1 sont les charges hors énergie
- n est l'exercice pour lequel est déterminé le montant de charges forfaitaires
- p est la période annuelle allant du 1<sup>er</sup> octobre de l'année n-1 au 30 septembre de l'année n
- p-1 est la période annuelle allant du 1<sup>er</sup> octobre de l'année n-2 au 30 septembre de l'année n-1
- IPCSJ<sub>p</sub> est la moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de la période p publiés par l'INSEE
- IPCSJ<sub>p-1</sub> est la moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de la période p-1 publiés par l'INSEE

#### Charges d'énergie :

$$(\text{Forfait C1.5})_n = (\text{Forfait C1.5})_{n-1} * (DE_p / DE_{p-1})$$

Avec :

- n est l'exercice pour lequel est déterminé le montant du forfait de charges d'énergie
- p est la période annuelle allant du 1<sup>er</sup> octobre de l'année n-1 au 30 septembre de l'année n
- p-1 est la période annuelle allant du 1<sup>er</sup> octobre de l'année n-2 au 30 septembre de l'année n-1
- DE : index mensuel composite diesel/électricité égal à :
  - 59,7 % de l'indice mensuel d'évolution des prix du fioul domestique FODC4 correspondant à la moyenne arithmétique des 12 valeurs publiées sur la période p de l'indice mensuel du prix du fioul domestique
  - 40,3 % d'un tarif « électricité » égal :
    - à 45 % du prix ARENH (accès régulé à l'électricité d'origine nucléaire historique, fixé par décret) correspondant à la moyenne arithmétique des 12 valeurs publiées sur la période p de l'évolution du tarif ARENH (accès régulé à l'électricité nucléaire historique) communiqué par arrêté ministériel
    - et à 55 % du SPOT correspondant à la moyenne arithmétique des 12 valeurs publiées sur la période p de la variation du prix moyen des prix spot de la pointe (Source : bourse EPEX). La pointe est définie sur EPEX Spot comme le produit « Bloc Peakload portant sur les heures 9 à 20 »

<b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>
---------------------------

$$I_n = 75 \% ((IPCSJ_n / IPCSJ_{n-1}) + 1,75 \%) + 18,5 \% (IPCSJ_n / IPCSJ_{n-1}) + 6,5 \% (E_n / E_{n-1})$$

Avec :

-  $I_n$  : indice de l'année

$IPCSJ_n$  : moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de l'année n publiés par l'INSEE

$IPCSJ_{n-1}$  : moyenne des 12 indices sous-jacents mensuels de l'année n-1 publiés par l'INSEE  
(identifiant : 000641340)

$E_n = 45 \% ARENH_n + 55 \% SPOT_n$  :

- prix Arenh (accès régulé à l'électricité d'origine nucléaire historique, fixé par décret)  
= moyenne arithmétique des 12 valeurs publiées sur l'année n de l'évolution du tarif Arenh communiqué par arrêté ministériel
- SPOT = moyenne arithmétique des 12 valeurs publiées sur l'année n de la variation du prix moyen des prix SPOT de la pointe (Source : bourse EPEX). La pointe est définie sur EPEX Spot comme le produit « Bloc Peakload portant sur les heures 9 à 20 »

$E_{N-1}$  est l'indice obtenu par la même formule, avec les moyennes arithmétiques des 12 valeurs du tarif ARENH et SPOT EPEX publiées sur l'année n-1

### Annexe n° 10. Evolution des résultats du TERGV 2012-2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
Fréquentation (en voyageur.km)	136 008 234	149 652 078	158 414 983	169 174 665	162 783 974	177 396 082	30,43 %
Offre (en véhicules.km)	723 313	785 818	737 646	736 876	701 802	717 157	- 0,85 %
Produits (en M€)	14,09	15,62	16,33	17,12	16,55	18,64	32,30 %
Charges hors péages (en M€)	24,2	26,5	26,7	31,6	32,8	32,2	32,95 %
Péages (en M€)	5,37	5,48	5,53	5,46	5,43	5,65	5,31 %
Forfait de charges (en M€)	22,44	22,60	22,56	22,63	23,01	23,57	10,02 %
Contribution région (forfait + péages - recettes) (en M€)	13,72	12,46	11,76	10,97	11,90	10,59	4,18 %
Charges au voyageur.km TERGV (en €)	0,218	0,214	0,203	0,219	0,235	0,214	- 1,91 %
Charges au voyageur.km totales TER (en €)	0,231	0,238	0,253	0,272	0,277	0,275	19,28 %
Charges au véhicule.km TERGV (en €)	40,97	40,73	43,69	50,33	54,58	52,87	29,04 %
Charges au véhicule.km totales TER (en €)	21,69	22,66	22,74	24,78	25,19	24,05	10,90 %
Contribution régionale au véhicule.km TERGV (en €)	0,00	0,00	0,00	14,88	16,95	14,76	- 22,14 %
Contribution régionale au véhicule.km totale TER (en €)	16,98	17,63	17,98	19,26	20,13	19,12	12,62 %
Contribution régionale au voyageur.km TERGV (en €)	0,10	0,08	0,07	0,06	0,07	0,06	- 40,82 %
Contribution régionale au voyageur.km totale TER (en €)	0,18	0,19	0,20	0,21	0,22	0,22	21,13 %

*Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de ligne de la SNCF et des données transmises par la région.*

## Annexe n° 11. Evolution des parcs de matériels roulants 2012-2018

Versant NORD	Places assises	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Automotrices et rames tractées électriques</b>		<b>278</b>	<b>278</b>	<b>278</b>	<b>261</b>	<b>296</b>	<b>338</b>	<b>338</b>
Z2N (Z92000) 4 caisses	488	24	24	24				
VR2N rénovées	795	50	50	50	50	50	50	50
TER 2N PG (Z23500) 2 caisses	210	66	66	66	66	66	66	66
TER 2N NG (Z24500) 3 caisses	339	138	138	138	138	138	138	138
Régio2N (Z55500) 7 caisses	437				7	42	84	84
<b>Automoteurs et rames tractées Thermiques</b>		<b>45</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>0</b>
AGC (X76500) tricaisse	160	45	45	45	45	15	15	0
<b>Voitures</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Matériels bimodes</b>		<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>
AGC (B82500) quadricaisse	223	120	120	120	120	120	120	120
<b>Locomotives</b>		<b>18</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
BB67400		3	3	0				
BB25600		15	15	12	6	0		
BB22200				12	15	15	15	15
<b>Total</b>		<b>461</b>	<b>461</b>	<b>467</b>	<b>447</b>	<b>446</b>	<b>488</b>	<b>473</b>

Source : conseil régional.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE  
ENQUÊTE « LA POLITIQUE DES TRANSPORTS EXPRESS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS »

Versant SUD	Places assises	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Automotrices et rames tractées électriques</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>170</b>
TER 2N PG (Z26500) 4 caisses	450	60	60	60	60	60	60	60
TER 2N NG (Z26500) 5 caisses	570	40	40	40	40	40	40	40
Régio2N (Z55500) 10 caisses	720							70
<b>Automoteurs et rames tractées Thermiques</b>		<b>135</b>	<b>135</b>	<b>126</b>	<b>123</b>	<b>123</b>	<b>117</b>	<b>102</b>
RRR 3 caisses	296	33	33	24	21	21	0	0
X72500 3caisses	226	18	18	18	18	18	18	0
X73500	78	12	12	12	12	12	12	0
AGC (X76500) tricaisse	160	72	72	72	72	72	87	102
<b>Voitures</b>		<b>127</b>	<b>127</b>	<b>124</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>120</b>	<b>108</b>
V2N		82	82	82	82	82	87	87
Corail		45	45	42	44	44	33	21
<b>Matériels bimodes</b>		<b>64</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>106</b>	<b>154</b>	<b>166</b>	<b>166</b>
AGC (B82500) quadricaisse	223	64	64	64	64	64	64	64
Regiolis (B84500) 6 caisses	330				42	90	102	102
<b>Locomotives</b>		<b>35</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
BB15000		14	14	14	16	15	15	15
BB16500		5						
BB17000		6	2	2				
BB67400		10	14	14	11	8		
BB22200			2	2	2	2	2	2
<b>Total</b>		<b>461</b>	<b>458</b>	<b>446</b>	<b>484</b>	<b>528</b>	<b>520</b>	<b>563</b>

Source : conseil régional

**Annexe n° 12. Liste des lignes menacées de fermeture**

Ligne	Fin de vie prévisionnelle du réseau actuel*	Ralentissement	Fréquentation hebdomadaire 2013	Km de lignes
Don – Sainghin – Béthune	post 2025 ?		33 828	23
Béthune – Saint-Pol	2019	60 km/h depuis 2015	4 130	130
Arras – St-Pol	2020		5 860	
Etaples – St-Pol	2017	60 km/h depuis 2017	2 821	
Orchies – Ascq	fermée en 2015	60 km/h depuis 2014	62	17
Comines – Lille	2019	40 km/h	811	21
Valenciennes – Lourches	2019	100 km/h depuis 2015	4 047	19
Sin-le-Noble – Cambrai	2025	100 km/h	12 844	26
Crépy-en-Valois – Laon	2024	-	19 113	73
Laon – Marle-sur-Serre	2022	100 km/h	2 228	55
Marle-sur-Serre – Hirson	2022		1 430	
Le Tréport – Abancourt	2020	100 km/h depuis 2015	905	104
Abancourt – Beauvais	Fermé en mai 2018	60 km/h depuis 2013	2 232	
Abbeville – Le Tréport	2018	100 km/h	564	37
Boves – Montdidier	post 2025 ?	120 km/h	7 280	68
Montdidier – Estrées-Saint-Denis	post 2025 ?	-	4 216	
Compiègne – Estrées-Saint-Denis	post 2025 ?	-	3 800	

Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

\* Estimée par SNCF Réseau.



### Annexe n° 13. Détails des comptes des conventions TER 2012-2017

TER Nord-Pas-de-Calais						
Charges (en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Charges forfaitisées C1 (<math>\Sigma C1i</math>)</b>	<b>210,51</b>	<b>213,58</b>	<b>213,98</b>	<b>228,18</b>	<b>230,57</b>	<b>235,32</b>
<b>Charges ad valorem C2 (<math>\Sigma C2i</math>)</b>	<b>71,45</b>	<b>69,79</b>	<b>75,58</b>	<b>83,95</b>	<b>79,11</b>	<b>83,32</b>
dont redevance d'infrastructure C2a	53,21	53,52	61,58	62,39	60,33	62,84
dont charges de capital du matériel roulant C2b	17,79	15,82	13,71	14,69	13,36	13,19
dont redevances EPSF C2c	0,26	0,26	0,27	0,27	0,27	0,27
dont redevances ARAF C2d	0,19	0,19	0,03	0,17	0,14	0,14
dont contribution économique territoriale C2f	SO	SO	SO	3,07	2,95	3,00
dont charge de capital des gares C2g	SO	SO	SO	3,35	2,06	3,86
<b>Total Charges (C1+C2)</b>	<b>281,96</b>	<b>283,36</b>	<b>289,56</b>	<b>312,13</b>	<b>309,69</b>	<b>318,64</b>
<b>Produits montant HT</b>						
Recettes trafic hors compensation tarifaire	65,18	64,26	61,42	61,92	60,47	64,38
Recettes complémentaires	1,04	0,73	0,71	1,33	1,33	1,34
Contributions partenaires intégration tarifaire	0,09	1,19	3,51	3,27	4,48	3,74
Contribution recettes TGV de SNCF Voyages	1,38	1,40	1,49	1,59	1,60	1,73
Compensations pour tarifs militaires	0,67	0,67	0,57	0,52	0,54	0,61
Compensations pour tarifs locaux versés par d'autres	4,20	4,22	4,20	4,39	4,42	4,16
Compensations pour tarifs sociaux nationaux	55,35	57,15	56,04	57,60	56,58	57,74
Compensations pour tarifs régionaux	14,98	14,88	14,41	15,21	14,73	14,72
<b>Total produits P (R1+R2+CTM+CTL+CTS+CTR)</b>	<b>142,88</b>	<b>144,51</b>	<b>142,35</b>	<b>145,83</b>	<b>144,15</b>	<b>148,40</b>
<b>Éléments complémentaires</b>						
Bonus/Malus sur qualité de service	0,16	- 0,15	- 0,10	0,20	0,56	0,14
Bonus/Malus sur régularité	0,03	- 0,50	- 0,68	- 0,26	- 0,57	- 0,50
Bonus/Malus sur respect des compositions des trains	0,11	0,09	0,00	- 0,20	- 0,20	- 0,14
Intéressement aux recettes	0,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Intéressement au développement de la fréquentation	0,50	0,00	0,00	0,25	0,00	0,75
Pénalités de retard transmission des documents	SO	SO	SO	- 0,05	0,00	- 0,27
Services supplémentaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Allocation de l'exploitant	4,47	4,77	4,79	2,75	2,80	3,78
Dédommagement usagers résultat régularité	0,23	0,24	0,28	0,74	0,45	0,47
Produit exceptionnel	SO	SO	SO	- 7,19	- 1,08	- 0,84
TVA	4,92	5,04	7,05	7,28	7,13	7,25
<b>Contribution financière de la région (fonctionnement)</b>	<b>220,73</b>	<b>220,36</b>	<b>229,01</b>	<b>242,64</b>	<b>245,93</b>	<b>253,32</b>
<b>Investissements</b>						
Matériels roulants	36,97	49,10	22,87	33,29	42,91	36,90
Installations fixes (ateliers, gares)	12,53	5,69	4,22	5,19	2,75	2,62
Rénovation du réseau ferré :	11,35	24,57	31,59	11,01	2,05	4,85
<b>Contribution financière d'investissement</b>	<b>60,85</b>	<b>79,36</b>	<b>58,69</b>	<b>49,49</b>	<b>47,72</b>	<b>44,37</b>
<b>Contribution financière totale Nord-Pas-de-Calais</b>	<b>281,58</b>	<b>299,73</b>	<b>287,69</b>	<b>292,13</b>	<b>293,65</b>	<b>297,69</b>

Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

TER Picardie						
Charges (en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Charges forfaitisées C1 (<math>\Sigma</math>C1i)</b>	<b>197,62</b>	<b>190,25</b>	<b>192,06</b>	<b>192,91</b>	<b>193,02</b>	<b>195,01</b>
<b>Charges ad valorem C2 + C 3</b>	40,01	58,82	63,85	64,93	62,24	67,85
dont redevance d'infrastructure C2a	40,00	42,20	47,06	47,68	45,27	47,04
dont charges de capital du matériel roulant C2b		7,33	7,30	7,69	8,01	7,74
dont redevances EPSF C2c		0,20	0,21	0,21	0,21	0,21
dont redevances ARAF C2d		0,15	0,00	0,16	0,11	0,11
dont autres charges C2e	0,01	0,17	0,08	0,07	0,07	0,07
dont charges de capital des gares C2g		3,40	3,30	3,26	2,26	6,51
dont charges d'amortissement des acquisitions et investissements du matériel roulant C3.1		4,08	4,13	4,14	4,78	3,45
dont charges d'amortissement des installations de maintenance du matériel roulant C3.2			0,00		0,03	0,22
dont charges d'amortissement des gares « b » et « c » de Picardie C3.3.1		0,51	0,97	0,95	0,71	1,62
dont part des charges d'amortissement dans les redevances DRG des gares « a » C3.3.2		0,77	0,80	0,76	0,79	0,87
<b>Total Charges C (C1+C2+C3)</b>	<b>237,63</b>	<b>249,07</b>	<b>255,90</b>	<b>257,84</b>	<b>255,26</b>	<b>262,86</b>
<b>Produits montant HT</b>						
Recettes trafic hors compensation tarifaire	83,74	79,13	74,31	73,69	68,17	70,63
Compensations pour tarifs militaires		1,92	1,64	1,58	1,48	1,76
Compensations pour tarifs locaux versés par d'autres		3,34	3,37	3,52	3,52	3,53
Compensations tarifaires sociales nationales	38,63	40,05	39,61	37,86	33,82	33,01
Compensations pour tarifications régionales Picardie	NC	8,25	8,34	8,17	8,38	8,42
<b>Total produits P (R1+R2+CTM+CTL+CTS+CTR)</b>	<b>122,37</b>	<b>132,69</b>	<b>127,26</b>	<b>124,82</b>	<b>115,37</b>	<b>117,36</b>
<b>Eléments complémentaires</b>						
Non réalisation de l'offre (pénalités sur C1)		- 0,89	- 0,88	- 1,84	- 1,72	- 1,39
Bonus/Malus sur qualité de service	0,06	- 0,002	- 0,07	0,11	0,04	- 0,17
Bonus/Malus sur régularité		- 0,12	- 0,21	- 0,56	- 0,63	- 0,77
Intéressement aux recettes	SO	SO	SO	SO	SO	SO
Services supplémentaires	SO	SO	SO	SO	SO	SO
TVA	2,70	3,84	5,45	5,28	4,85	4,75
<b>Contribution financière de la région (fonctionnement) TTC</b>	<b>171,97</b>	<b>174,13</b>	<b>187,47</b>	<b>188,85</b>	<b>190,95</b>	<b>195,36</b>
<b>Investissements</b>						
Maintenance du matériel roulant (niveau 3)		5,72	4,98	8,24	5,80	4,77
Maintenance du matériel roulant (niveaux 4 et 5)		0,00	0,41	0,77	0,60	0,00
<b>Contribution financière de la région (investissement)</b>		<b>5,72</b>	<b>5,39</b>	<b>9,01</b>	<b>6,40</b>	<b>4,77</b>
<b>Contribution financière totale de la région (convention)</b>	<b>171,97</b>	<b>179,85</b>	<b>192,86</b>	<b>197,86</b>	<b>197,35</b>	<b>200,12</b>
<b>Autres Investissements (hors convention)</b>						
Matériels roulants	33,04	61,85	48,45	52,90	52,57	13,54
Installations fixes (ateliers, gares)	3,17	6,09	4,90	5,96	6,98	8,89
Rénovation du réseau ferré :	2,13	1,36	7,52	2,61	10,37	7,50
<b>Coût total pour la région</b>	<b>210,32</b>	<b>249,15</b>	<b>253,73</b>	<b>259,34</b>	<b>267,27</b>	<b>230,06</b>

Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

**Annexe n° 14. Evolution des principaux agrégats du TER  
sur la période 2012-2017**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012-2017
<b>PICARDIE</b>							
Offre en véhicules.km	10 791 830	10 401 857	10 030 208	10 078 186	9 638 783	9 966 477	- 7,65 %
Fréquentations en milliers de voyageurs.km	1 125 638,00	1 133 592,78	1 111 116,00	1 117 828,17	1 127 201,00	1 161 795,43	3,21 %
Charges forfaitaires (en M€)	197,62	190,25	192,06	192,91	193,02	195,01	- 1,32 %
Charges facturées au réel (en M€)	40,01	58,82	63,85	64,93	62,24	67,85	69,57 %
Produits (en M€)	122,37	132,69	127,26	124,82	115,37	117,36	- 4,09 %
dont recettes commerciales (en M€)	83,74	79,13	74,31	73,69	68,17	70,63	- 15,65 %
Contribution d'exploitation (en M€)	171,97	174,13	187,47	188,85	190,95	195,36	13,60 %
Investissement (en M€)	38,34	75,02	66,26	70,49	76,32	34,71	- 9,49 %
Dotations de l'État (en M€)	135,76	135,76	136,43	128,87	120,65	109,90	- 19,05 %
<b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>							
Offre en véhicules.km	13 002 152	12 502 353	12 736 000	12 597 443	12 295 763	13 248 922	1,90 %
Fréquentations en milliers de voyageurs.km	1 222 115,74	1 189 043,85	1 142 650,78	1 147 217,53	1 117 335,73	1 157 852,50	- 5,26 %
Charges forfaitaires (en M€)	210,51	213,58	213,98	228,18	230,57	235,32	11,79 %
Charges facturées au réel (en M€)	71,45	69,79	75,58	83,95	79,11	83,32	16,61 %
Produits (en M€)	142,88	144,51	142,35	145,83	144,15	148,40	3,87 %
Contribution d'exploitation (en M€)	220,73	220,36	229,01	242,64	245,93	253,32	14,76 %
Investissement (en M€)	60,85	79,36	58,69	49,49	47,72	44,37	- 27,08 %
Dotations de l'État (en M€)	156,78	156,78	160,24	151,20	140,57	130,89	- 16,51 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par le conseil régional.

## Annexe n° 15. Tableaux relatifs à l'enquête nationale sur les TER

Tableau n° 1 : Données sur le réseau TER  
NORD-PAS-DE-CALAIS

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Nombre de km de lignes</b>	1 215	1 215	1 215	1 215	1 215	1 215
dont km électrifiés	1 045	1 045	1 045	1 045	1 045	1 045
<b>Nombre de trains-km</b>	13 002 152	12 502 353	12 736 000	12 597 443	12 216 907	13 248 922
<b>Nombre de cars-km</b>	0	0	0	0	78 856	ND
<b>Nombre de gares</b>	204	204	204	203	203	203
<b>Nombre de voyageurs (= nbre de vk/distance moyenne = 42km)</b>	28 806 708	27 995 303	26 881 616	26 975 298	26 249 069	27 163 409
dont voyageurs occasionnels	9 018 223	8 391 913	7 594 597	7 601 114	7 193 547	7 740 449
dont étudiants (abonnements)	6 235 771	6 077 524	5 745 214	5 896 163	5 742 315	5 714 920
dont scolaires (abonnements)	1 573 341	1 521 283	1 476 059	1 496 075	1 473 552	1 374 371
dont domicile-travail (abonnements)	11 666 198	11 737 619	11 834 745	11 731 848	11 610 984	12 100 224
dont autres abonnements	313 174	266 965	231 001	250 097	228 671	233 444
<b>Nombre de voyageurs-km en vk</b>	1 222 116	1 189 044	1 142 651	1 147 218	1 117 336	1 157 853
dont voyageurs occasionnels	378 765	352 460	318 973	319 247	302 129	325 099
dont étudiants (abonnements)	261 902	255 256	241 299	247 639	241 177	240 027
dont scolaires (abonnements)	66 080	63 894	61 994	62 835	61 889	57 724
dont domicile-travail (abonnements)	489 980	492 980	497 059	492 738	487 661	508 209
dont autres abonnements	13 153	11 213	9 702	10 504	9 604	9 805
<b>Taux de remplissage des trains</b>	32,17 %	31,89 %	33,68 %	34,30 %	38,11 %	ND
dont taux de remplissage en heures pleines	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont taux de remplissage en heures creuses	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Total matériel roulant (au 1<sup>er</sup> janvier de l'année n)</b>	461	461	467	471	470	512
dont nombre de locomotives	18	18	24	21	15	15
dont nombre de voitures	0	0	0	0	0	0
dont nombre de caisses	443	443	443	450	455	497
dont matériels âgés de 10 ans et moins	303	303	303	280	267	291
dont matériels âgés de plus de 10 ans	158	158	164	191	203	221
dont matériels propriété SNCF	461	461	467	471	470	512
dont matériels propriété région						
<b>Nombre d'ETPT affectés au TER par la SNCF</b>	2 449	2 352	NC	NC	2 126	ND
dont agents roulants	1 119	1 049	NC	NC	1 015	ND
dont agents sédentaires	1 330	1 303	NC	NC	1 111	ND
Masse salariale correspondante	- 29,84127	- 29,33351	- 28,890719	- 107,1	- 106,5667	NC
Nombre moyen de journée d'absence	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont nombre de journée pour maladie	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont nombre de journée pour accident de travail	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Nombre d'ETPT des services de la région en charge des TER</b>	16	16	16	16	SO	SO
Masse salariale correspondante	NC	NC	NC	NC	NC	NC
Taux de réalisation du service	98,59 %	97,68 %	98,20 %	97,84 %	96,93 %	98,29 %
Taux de régularité du service	92,99 %	91,48 %	91,92 %	91,66 %	92,18 %	92,09 %
<b>Satisfaction des usagers (enquête) (satisfaction globale)</b>	NC	98 %	NC	98 %	NC	NC
<b>Nombre de réclamations</b>	NC	NC	NC	4 577	5 647	NC

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE  
ENQUÊTE « LA POLITIQUE DES TRANSPORTS EXPRESS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS »

**PICARDIE**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Nombre de km de lignes</b>	1 295	1 295	1 295	1 295	1 295	1 295
dont km électrifiés	635	635	635	635	635	635
<b>Nombre de trains-km</b>	10 442 488,00	10 081 116,00	9 706 771,20	9 760 857,38	9 328 055,50	9 619 140,70
<b>Nombre de cars-km</b>	349 342,00	320 741,00	323 437,00	317 329,00	310 725,00	347 336,30
<b>Nombre de gares</b>	159	159	159	158	158	146
Nombre de voyageurs (= nbre de vk/distance moyenne (82 km))	NC	13 824 302,18	12 501 170,73	12 776 573,17	13 746 353,66	12 821 207,32
dont voyageurs occasionnels	NC	4 741 450,62	4 118 231,71	4 161 890,24	4 267 817,07	4 171 012,20
dont étudiants (abonnements)	NC	2 099 544,38	1 920 195,12	1 892 329,27	2 088 195,12	1 846 353,66
dont scolaires (abonnements)	NC	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont domicile-travail (abonnements)	NC	4 588 884,69	4 291 524,39	4 593 841,46	5 188 536,59	4 867 609,76
dont autres abonnements	NC	2 394 422,49	2 171 219,51	2 128 512,20	2 201 804,88	1 936 231,71
<b>Nombre de voyageurs-km (en milliers)</b>	<b>1 125 638,00</b>	<b>1 133 592,78</b>	<b>1 111 116,00</b>	<b>1 117 828,17</b>	<b>1 127 201,00</b>	<b>1 161 795,43</b>
dont voyageurs occasionnels	400 792,00	388 798,95	337 695,00	341 275,00	349 961,00	
dont étudiants (abonnements)	170 373,00	172 162,64	157 456,00	155 171,00	171 232,00	
dont scolaires (abonnements)						
dont domicile-travail (abonnements)	358 942,00	376 288,54	351 905,00	376 695,00	425 460,00	
dont autres abonnements	195 531,00	196 342,64	178 040,00	174 538,00	180 548,00	
<b>Taux de remplissage des trains</b>	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont taux de remplissage en heures pleines	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont taux de remplissage en heures creuses	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Total matériel roulant (au 1<sup>er</sup> janvier)</b>	461,00	458,00	446,00	484,00	528,00	520,00
dont nombre de locomotives	35,00	32,00	32,00	29,00	25,00	17,00
dont nombre de voitures	127,00	127,00	124,00	126,00	126,00	120,00
dont nombre de caisses	299,00	299,00	290,00	329,00	377,00	383,00
dont matériels âgés de 10 ans et moins	243,00	238,00	236,00	264,00	247,00	268,00
dont matériels âgés de plus de 10 ans	218,00	223,00	210,00	220,00	281,00	252,00
dont matériels propriété SNCF	461,00	458,00	446,00	484,00	528,00	520,00
dont matériels propriété région						
<b>Nombre d'ETPT affectés au TER par la SNCF</b>	1 917,00	1 868,52	1 912,56	1 884,94	1 882,63	ND
dont agents roulants	945,00	896,40	907,55	895,88	922,31	ND
dont agents sédentaires	971,00	972,13	1 005,01	989,06	960,33	ND
Masse salariale correspondante (en M€)	- 29,76	- 32,36	- 80,83	- 113,81	- 103,93	ND
Nombre moyen de journée d'absence	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont nombre de journée pour maladie	NC	NC	NC	NC	NC	NC
dont nombre de journée pour accident de travail	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Nombre d'ETPT des services de la région en charge des TER</b>	10,00	10,00	10,00	10,00		
Masse salariale correspondante	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Satisfaction des usagers (enquête) (moyenne satisfaction)</b>	NC	NC	NC	70,29 %	78,14 %	76,29 %
<b>Satisfaction globale par rapport à l'achat en gare (au guichet ou au distributeur)</b>	NC	NC	NC	89,33 %	90,33 %	89,00 %
<b>Satisfaction globale par rapport au passage en gare</b>	NC	NC	NC	90,00 %	87,33 %	84,00 %
<b>Satisfaction globale par rapport au voyage à bord du train</b>	NC	NC	NC	91,67 %	91,67 %	91,00 %
<b>Appréciation de la régularité des trains de la ligne TER empruntée</b>	NC	NC	NC	53,33 %	55,67 %	57,67 %
<b>Satisfaction au cours des 15 derniers jours de l'information travaux communiquée suffisamment en amont pour s'organiser</b>	NC	NC	NC	64,33 %	64,00 %	53,33 %
<b>Satisfaction de l'information donnée en gare pendant les travaux (affichage/sonos/écrans...)</b>	NC	NC	NC	56,33 %	76,00 %	74,67 %
<b>Satisfaction de l'information donnée à bord du train en cas de travaux</b>	NC	NC	NC	47,00 %	82,00 %	84,33 %
<b>Nombre de réclamations</b>	4 249	3 697	4 381	4 814	4 520	3 699

**Tableau n° 2 : Offre TER et fréquentation  
NORD-PAS-DE-CALAIS**

Types de réseaux TER	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Liaisons périurbaines</b>						
offre de transport (en milliers de veh.km)	2 588	2 507	2 488	2 400	2 379	2 382
fréquentation (en millions de voyageurs.km)	347	335	312	312	310	322
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Liaisons interurbaines</b>						
offre de transport (en milliers de veh.km)	6 109	5 960	6 153	6 129	5 876	6 165
fréquentation (en millions de voyageurs.km)	651	632	611	617	604	631
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Liaisons de desserte locale</b>						
offre de transport (en milliers de veh.km)	4 304	4 036	4 095	4 068	3 962	4 251
fréquentation (en millions de voyageurs.km)	224	222	219	218	203	205
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC

**PICARDIE**

Types de réseaux TER	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Liaisons périurbaines</b>						
offre de transport (veh.km)	2 845	2 860	2 713	2 788	2 664	2 702
fréquentation (nombre de voyageurs.km)	350	351	335	347	343	351
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Liaisons interurbaines</b>						
offre de transport (veh.km)	4 023	4 251	4 195	4 191	4 008	4 180
fréquentation (nombre de voyageurs.km)	601	608	606	591	607	634
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Liaisons de desserte locale</b>						
offre de transport (veh.km)	3 257	3 291	3 122	3 099	2 967	3 085
fréquentation (nombre de voyageurs.km)	173	175	170	180	177	177
taux de remplissage moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC

**Tableau n° 3 : Réalisation et qualité du service TER  
NORD-PAS-DE-CALAIS**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Taux de régularité du service (retards de trains &gt; 5'59)</b>	92,90 %	91,50 %	91,90 %	91,60 %	91,50 %	91,10 %
dont motif de retard : infrastructures	37,80 %	33,20 %	35,10 %	35 %	32,60 %	32,50 %
dont motif de retard : gestion de la circulation	14,10 %	15,70 %	19,20 %	16,20 %	16,10 %	18 %
dont motif de retard : exploitation	27,30 %	22,60 %	26,10 %	26,50 %	29,90 %	27,30 %
dont motif de retard : évènements extérieurs	20,80 %	28,50 %	19,60 %	22,30 %	21,40 %	22,20 %
dont retard de 6 à 14 mn	62,30 %	60,40 %	62,70 %	63,80 %	60,50 %	61 %
dont retard de 15 à 30 mn	26,20 %	27,10 %	26,50 %	25,70 %	26,50 %	11 %
dont retard de plus de 30 mn	11,50 %	12,50 %	10,80 %	10,50 %	13 %	27,80 %
<b>Taux de réalisation du service (hors travaux) suppressions totales et partielles</b>	98,50 %	97,70 %	98,20 %	97,80 %	96,90 %	98,30 %
dont motif d'annulation : infrastructure	21 %	8,60 %	13,90 %	11,70 %	9,90 %	13,70 %
dont motif d'annulation : gestion de la circulation	15 %	12 %	13,90 %	16,50 %	11,90 %	14,60 %
dont motif d'annulation : exploitation	41,0 %	28,10 %	53,60 %	55,90 %	60,90 %	39,50 %
dont motif d'annulation : évènements extérieurs	23,4 %	51,30 %	18,60 %	15,90 %	17,30 %	32,20 %
<b>Lutte contre la fraude</b>						
nombre de trains ayant eu un contrôle renforcé à bord	NC	NC	NC	NC	NC	NC
taux de voyageurs contrôlés	NC	NC	NC	NC	NC	NC
taux de situations irrégulières	NC	NC	NC	NC	NC	NC
nombre d'amendes	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<b>Sûreté</b>						
nombre d'incidents recensés	NC	2 271	2 881	4 861	4 600	NC
nombre d'ETPT consacrés à la sûreté	NC	NC	NC	NC	NC	NC

**PICARDIE**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Taux de régularité du service (retards de trains &gt; 5'59)</b>	<b>92,60 %</b>	<b>91,80 %</b>	<b>92 %</b>	<b>90,90 %</b>	<b>90,10 %</b>	<b>90,50 %</b>
dont motif de retard : infrastructures	23 %	23,70 %	29,60 %	27 %	25 %	25,20 %
dont motif de retard : gestion de la circulation	22,10 %	20 %	17 %	15,70 %	13 %	16,90 %
dont motif de retard : exploitation	30,80 %	27,70 %	31,90 %	34,60 %	30 %	30,60 %
dont motif de retard : évènements extérieurs	24,10 %	28,60 %	21,50 %	22,40 %	32 %	27,30 %
dont retard de 6 à 14 mn	63,50 %	62,20 %	64 %	62 %	59,40 %	61 %
dont retard de 15 à 30 mn	23,50 %	24,55 %	23 %	24 %	24,90 %	25,40 %
dont retard de plus de 30 mn	13 %	13,25 %	13 %	14 %	15,70 %	13,70 %
<b>Taux de réalisation du service (hors travaux) suppressions totales, les suppressions partielles retardées étant comptabilisées dans la régularité</b>	98,60%	97,20%	95,40%	97,30%	94,10%	98,30%
dont motif d'annulation : infrastructure	6 %	4 %	1,30 %	6 %	4 %	6,70 %
dont motif d'annulation : gestion de la circulation	0	2,20 %	0,70 %	2,20 %	0,90 %	2,50 %
dont motif d'annulation : exploitation	80,8 %	53 %	91,10 %	83 %	90,60 %	68,50 %
dont motif d'annulation : évènements extérieurs	12,8 %	40,80 %	6,90 %	8,80 %	4,50 %	22,30 %
<b>Lutte contre la fraude</b>						
nombre de trains ayant eu un contrôle renforcé à bord	NC	NC	NC	NC	NC	NC
taux de voyageurs contrôlés	196 751	250 247	244 058	290 847	53,33 %	ND
taux de situations irrégulières	6,90 %	6,50 %	4,30 %	3,70 %	8,40 %	ND
nombre d'amendes (régularisations à quai)	13 658	16 211	10 495	10 872	ND	ND
<b>Sûreté</b>						
nombre d'incidents recensés	2 372	1 719	1 521	1 996	2 729	ND
nombre d'ETPT consacrés à la sûreté (LAF + sûreté)	NC	76	73,6	96,9	ND	ND

**Tableau n° 4 : Pénalités versées par l'exploitant pour insuffisante qualité de service (en €)**

**NORD-PAS-DE-CALAIS**

Motifs	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Suppression trains (réfections)	- 344 072	- 309 293	- 615 559	- 898 532	- 2 683 725	- 483 083
Ponctualité insuffisante	30 000	- 500 000	- 680 000	- 260 000	- 570 000	- 500 000
<b>Total</b>	<b>- 314 072</b>	<b>- 809 293</b>	<b>- 1 295 559</b>	<b>- 1 158 532</b>	<b>- 3 253 725</b>	<b>- 983 083</b>

**PICARDIE**

Motifs	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Suppression trains	SO	- 890 900	- 875 000	- 1 842 700	- 1 724 700	- 1 387 000
Ponctualité insuffisante	SO	- 128 339	- 231 909	- 554 043	- 643 692	- 792 947
<b>Total</b>	<b>SO</b>	<b>- 1 019 239</b>	<b>- 1 106 909</b>	<b>- 2 396 743</b>	<b>- 2 368 392</b>	<b>- 2 179 947</b>

**Tableau n° 5 : Données globales sur l'activité TER de SNCF Mobilités**

**TER NORD-PAS DE CALAIS**

(en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chiffre d'affaires	291,11	289,23	298,64	320,36	319,47	325,71
EBE	- 0,84	1,11	4,06	21,38	22,59	19,92
Résultat net	- 9,56	- 0,21	- 0,46	8,37	12,08	11,18

**TER PICARDIE**

(en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chiffre d'affaires	241,43	253,99	259,63	266,72	263,71	265,11
EBE	6,99	18,94	14,19	22,39	20,63	19,02
Résultat net	5,88	7,68	5,88	10,69	9,62	9,78



**Tableau n° 6 : Evolution comparée des coûts d'exploitation et de l'offre TER**

**TER Nord-Pas de Calais**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
<b>Charges C1 (en M€)</b>	210,85	213,88	214,59	229,08	233,26	235,80	11,8 %
Offre en trains-km	13 002 152	12 502 352	12 684 395	12 597 443	12 216 907	12 542 744	- 3,5 %
Indexation	2,107 %	0,715 %	- 0,153 %	ND	1,681 %	2,453 %	

**TER Picardie**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
<b>Charges C1 (en M€)</b>	197,62	191,08	193,06	193,84	194,33	195,90	- 0,9 %
Offre en trains-km	10 791 830	10 401 857	10 030 208	10 078 186	9 638 783	9 966 477	- 7,6 %
Indexation (hors énergie)	3,50 %	ND	1,320 %	1,623 %	1,700 %	1,537 %	
Indexation (énergie)		ND	- 9,814 %	- 17,819 %	- 17,416 %	18,465 %	

**Tableau n° 7 : Productivité des agents SNCF**

**Evolution de la productivité par agent (nombre de voyageurs-km par agent)**

TER Nord-Pas de Calais							
Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017 (%)
<b>Production (voy-km)</b>	1 213 003 879	1 199 477 645	1 174 581 425	1 184 757 573	1 154 255 946	1 157 852 504	- 4,55 %
Effectif moyen année	2 449	2 352	ND	ND	2 126	2 117	- 13,56 %
Voy-km/agent	495 306	509 982	ND	ND	542 950	546 931	10,42 %

TER Picardie							
Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2013-2017 (%)
<b>Production (voy-km)</b>	1 125 638 000	1 133 593 000	1 111 117 000	1 117 828 000	1 127 201 065	1 161 795 000	2,49 %
Effectif moyen année	NC	1 869	1 913	1 885	1 883	1 977	5,80 %
Voy-km/agent	NC	606 678	580 957	593 031	598 736	587 701	- 3,13 %

**Tableau n° 8 : Budget TER régional**

Régions	Année	Budget TER (en €)	Budget REGION (en €)	Part du budget régional
Nord-Pas-de-Calais	2012	271 802 192,23	2 298 088 281,42	11,83 %
	2013	319 340 455,87	2 446 194 713,95	13,05 %
	2014	247 998 181,20	2 365 645 875,53	10,48 %
	2015	296 149 542,63	2 650 631 955,33	11,17 %
	2016			
	2017			
Picardie	2012	205 957 521,88	1 078 157 927,24	19,10 %
	2013	252 009 655,39	1 180 644 910,12	21,35 %
	2014	252 973 854,87	1 205 979 183,37	20,98 %
	2015	265 598 575,97	1 190 974 027,18	22,30 %
	2016			
	2017			
Hauts-de-France	2016	628 266 704,39	4 059 063 676,59	15,48 %
	2017	535 182 880,20	3 948 100 721,17	13,56 %

**Tableau n° 9 : Evolution comparée de la contribution régionale et de l'offre TER**

**Dépenses des régions liées à l'exploitation des TER**

**NPDC**

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribution annuelle d'exploitation (en M€)	220,73	220,36	229,01	242,64	245,93	253,32
Offre annuelle de transport (veh-km)	13 002 152	12 502 353	12 736 000	12 597 443	12 295 763	13 248 922

**PICARDIE**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribution annuelle d'exploitation (en M€)	171,97	174,13	187,47	188,85	190,95	195,36
Offre annuelle de transport (veh-km)	10 791 830	10 401 857	10 030 208	10 078 186	9 638 783	9 966 477

**Tableau n° 10 : Evolution du coût des compensations tarifaires**

**NORD-PAS-DE-CALAIS**

(en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Coût des compensations tarifaires	71,00	72,70	71,02	73,33	71,85	73,06

**PICARDIE**

(en M€)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Coût des compensations tarifaires (en M€)	53,95	56,83	56,18	54,41	50,00	49,22

Tableau n° 11 : Investissements régionaux au profit des TER

(en €)	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	NPDC	Picardie	NPDC	Picardie	NPDC	Picardie	NPDC	Picardie	NPDC	Picardie	NPDC	Picardie
Matériels roulants	36 970 236	33 036 000	49 101 330	61 852 000	22 869 260	48 451 972	33 293 071	52 903 200	42 911 693	52 568 023	36 903 487	13 539 750
Installations fixes (ateliers, gares)	12 529 568	3 174 384	5 689 871	6 085 006	4 224 478	4 896 569	5 187 446	5 964 411	2 749 999	6 978 632	2 622 038	8 893 584
Rénovation du réseau ferré :	11 347 047	2 133 272	24 573 623	1 363 544	31 593 242	7 518 046	11 008 281	2 611 430	2 054 055	10 373 374	4 846 663	7 504 705
<i>dont CPER</i>		2 133 272	22 231 346	1 363 544	30 400 094	7 518 046	9 854 469	2 325 430	303 993		4 268 441	7 504 705
<i>dont Plans rails</i>	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO

**Tableau n° 12 : Coût de gestion de la convention TER**

TER Nord-Pas de Calais						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Frais de personnels (en M€)	NC					1,157314
Autres (frais d'études, de conseil, etc.)	8,03	6,24	3,85	5,4	5,56	NC

TER Picardie						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Frais de personnels (en M€)						0,455269
Autres (frais d'études, de conseil, etc.)	16,23	16,7	1,71	0,5	0	NC

NC : donnée non communiquée.

Tableau n° 13 : Taux de couverture par les usagers

## NORD-PAS-DE-CALAIS

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Recettes tarifaires + contributions reçues au titre de l'intégration tarifaire	65 268 887,87	65 452 861,20	64 929 523,24	65 192 038,93	64 957 795,20	68 116 774,14
Total charges exploitation annuelles (C1+C2)	281 956 912,99	283 361 552,65	289 561 676,54	312 131 805,24	309 685 744,28	312 131 805,24
% de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires	23,15 %	23,10 %	22,42 %	20,89 %	20,98 %	21,82 %
Coût complet (charges forfaitaires et au réel + contribution annuelle aux investissements)	342 806 912,99	362 721 552,65	348 251 676,54	361 621 805,24	357 405 744,28	356 501 805,24
% de couverture du coût complet par les recettes tarifaires	19,04 %	18,04 %	18,64 %	18,03 %	18,17 %	19,11 %

## PICARDIE

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Recettes tarifaires	83 740 165,56	79 128 878,77	74 309 532,67	73 689 915,46	68 170 653,72	70 632 244,03
Total charges exploitation annuelles (C1+C2)	237 629 391,50	249 074 873,33	255 901 724,14	257 840 923,27	255 258 945,52	262 855 194,43
% de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires	35,24 %	31,77 %	29,04 %	28,58 %	26,71 %	26,87 %
Coût complet (charges forfaitaires et au réel + contribution annuelle aux investissements)	275 969 391,5	324 094 873,33	322 161 724,14	328 330 923,27	331 578 945,52	297 565 194,43
% de couverture du coût complet par les recettes tarifaires	30,34 %	24,42 %	23,07 %	22,44 %	20,56 %	23,74 %

Tableau n° 14 : Subvention par voyageur

NORD-PAS-DE-CALAIS

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
Total voyageurs-km (en milliers)	1 222 115,74	1 189 043,85	1 142 650,78	1 147 217,53	1 117 335,73	1 157 852,50	- 5,26 %
Recettes tarifaires	66 643 923,88	66 854 436,20	66 419 352,24	66 779 827,93	66 554 052,20	69 847 774,14	4,81 %
<b>Prix payé par voyageur-km (recettes tarifaires/Voy-km) en centimes d'euros</b>	5,45	5,62	5,81	5,82	5,96	6,03	10,62 %
Subventions d'exploitation	220 733 649,00	220 364 122,81	229 007 013,94	242 643 579,65	245 934 088,35	253 319 027,08	14,76 %
<b>Coût du voyageur-km (subvention d'exploitation/Voy-km) en centimes d'euros</b>	18,06	18,53	20,04	21,15	22,01	21,88	21,13 %
Compensations tarifaires	70 995 860,69	72 699 233,76	71 020 757,02	73 332 361,11	71 848 317,96	73 060 711,96	2,91 %
<b>Compensations tarifaires/voy.km (en centimes d'euros)</b>	5,81	6,11	6,22	6,39	6,43	6,31	8,62 %
Investissements	60 850 000,00	79 360 000,00	58 690 000,00	49 490 000,00	47 720 000,00	44 370 000,00	- 27,08 %
<b>Investissements/voy.km (en centimes d'euros)</b>	4,98	6,67	5,14	4,31	4,27	3,83	- 23,04 %
<b>Coût total du Voy-km (en centimes d'euros)</b>	34,30	36,94	37,21	37,68	38,67	38,05	10,93 %

PICARDIE

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Evolution 2012-2017
Total voyageurs-km (en milliers)	1 125 638,00	1 133 592,78	1 111 116,00	1 117 828,17	1 127 201,00	1 161 795,43	3,21 %
Recettes tarifaires	83 740 165,56	79 128 878,77	74 309 532,67	73 689 915,46	68 170 653,72	70 632 244,03	- 15,65 %
<b>Prix payé par voyageur-km (recettes tarifaires/Voy-km) en centimes d'euros</b>	7,44	6,98	6,69	6,59	6,05	6,08	- 18,28 %
Subventions d'exploitation	171 973 409,68	174 128 211,94	187 468 615,89	188 845 309,67	190 947 695,86	195 355 490,14	13,60 %
<b>Coût du voyageur-km (subvention d'exploitation/Voy-km) en centimes d'euros</b>	15,28	15,36	16,87	16,89	16,94	16,81	10,06 %
Compensations tarifaires	53 949 711,60	56 830 691,52	56 178 831,60	54 405 348,00	49 999 784,44	49 215 044,61	- 8,78 %
<b>Compensations tarifaires/voy.km (en centimes d'euros)</b>	4,79	5,01	5,06	4,87	4,44	4,24	- 11,62 %
Investissements	38 343 656,00	75 019 358,75	66 257 056,94	70 493 349,92	76 323 300,54	34 705 756,32	- 9,49 %
<b>Investissements/voy.km (en centimes d'euros)</b>	3,41	6,62	5,96	6,31	6,77	2,99	- 12,30 %
<b>Coût total du Voy-km (en centimes d'euros)</b>	30,92	33,97	34,58	34,66	34,19	30,12	- 2,58 %







## RÉPONSE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

### RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

#### Enquête « La politique des transports express régionaux de voyageurs »

Exercices 2012 et suivants

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- M. Daniel Percheron : pas de réponse.
- M. Claude Gewerc : pas de réponse.
- M. Xavier Bertrand : réponse de 2 pages.

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. **Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs** » (article 42 de la loi 2001-1248 du 21 décembre 2001).





Les publications de la chambre régionale des comptes  
Hauts-de-France  
sont disponibles sur le site :  
[www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france)

**Chambre régionale des comptes Hauts-de-France**  
14 rue du Marché au Filé - 62012 Arras cedex

Adresse méI : [hautsdefrance@crtc.ccomptes.fr](mailto:hautsdefrance@crtc.ccomptes.fr)