

## **Session Plénière du 25 avril 2019**

### **RAPPORT N°19.02.06 – Rapport d’observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes – Enquête TER – Exercices 2012 et suivants.**

#### **Intervention de Michel CHASSIER**

Monsieur le Président, Chers collègues,

Il est difficile de résumer ce rapport de 115 pages, dont les observations sont très intéressantes.

Au final il comporte peu de critiques et seulement quelques recommandations, mais cette analyse détaillée de tous les enjeux du ferroviaire nous donne des éléments de réflexion qui peuvent nous être utiles dans les décisions que nous aurons à prendre assez prochainement, lorsque nous serons confrontés à l’obligation d’ouverture à la concurrence.

Je serais tenté de dire que ce rapport d’observations ressemble davantage à un rapport du CESER, la CRC est ici dans le volet non juridictionnel de ses missions, ce contrôle vise plutôt à examiner la régularité et la qualité de la gestion de notre collectivité.

Sans surprise on y retrouve un certain nombre de constats que nous avons pu faire dans cette assemblée, et qui sont généralement partagés.

L’asymétrie des relations, l’opacité du calcul des charges, en particulier des charges C1 avait déjà été relevé.

La dégradation de la ponctualité est rappelée, ainsi que ses causes : la dégradation des infrastructures et les travaux de remise à niveau, le vieillissement du parc malgré les investissements, et la relative fragilité des matériels nouveaux du fait de leur sophistication.

Un autre problème qui n’est pas suffisamment souligné, c’est la baisse tendancielle de fréquentation, de 943 millions de voyageurs/km en 2012 à 838 en 2017, une baisse de 11%, qui se traduit par une diminution des recettes directes de 16% et une dégradation du taux de couverture des coûts par les recettes, qui passe de 30% en début de période à 25%.

Parallèlement, les versements au titre de la DGD pour financer la compétence TER ont diminué de 20% sur la même période.

Enfin la CRC s’inquiète du risque financier lié la reprise des 3 lignes TET, avec la diminution programmée de la compensation de l’Etat, nous l’avons déjà souligné.

Pour l’avenir, au-delà de recommandations sur le pilotage, on trouve dans ce rapport quelques éléments de réflexion sur la stratégie, qu’il s’agisse de l’arbitrage entre routier et

ferroviaire pour les lignes peu fréquentées – certaines dessertes ont un taux d’occupation de 5% - ou de préparer l’ouverture à la concurrence.

Le CRC met garde également au sujet d’alternatives comme le co-voiturage ou les bus Intercités, les fameux cars-Macron, en faisant remarquer que ces solutions ne permettent pas d’améliorer la desserte des territoires ruraux.

Nous ne pouvons que remercier la CRC pour ce document, qui nous donne sur le ferroviaire une analyse détaillée, avec des éléments d’information auxquels nous n’avons pas toujours accès, et qui contraste avec la présentation je pense un peu optimiste qui nous est faite devant cette assemblée.

Nous prenons acte de la transmission de ce rapport.