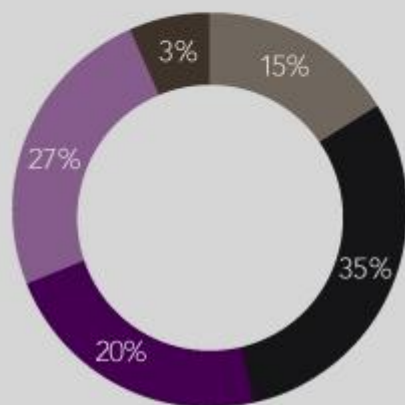


TER SNCF : Fissures entre les Régions et la SNCF

Chiffre d'affaires (CA)
en milliards d'euros 2011



■ SNCF Infra 5,3 Mds	■ SNCF Geodis 9,4 Mds
■ SNCF Proximités 12,3 Mds	■ Gares & Connexions 1,2 Md
■ SNCF Voyages 7,3 Mds	

CHIFFRE D'AFFAIRES DES NEUF PREMIERS MOIS 2012

Le groupe SNCF affiche 25,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires à fin septembre 2012, en hausse de +3,2% par rapport aux neuf premiers mois de 2011.

Sur les neuf premiers mois, la croissance est portée par SNCF Infra (+6,4%) et par le dynamisme des branches voyageurs (SNCF Proximités à +3,7% et SNCF Voyages à +2,6%) qui compensent largement le recul de -1,4% de l'activité de SNCF Geodis, marquée par l'intensification de la crise.

Les éléments publiés par la SNCF démontrent que deux activités faisant appel aux budgets des Régions se retrouvent en bonne place dans la répartition des chiffres d'affaires du groupe. **SNCF Proximités qui représente essentiellement l'activité TER, est au premier rang. Sa croissance en 2012 est de 3.7% sur les neuf premiers mois. Son chiffre d'affaires contractualisé avec les Régions est très peu impacté par les recettes voyageurs représentant 12.3 Milliards en 2011.** Les budgets Régionaux sont associés à SNCF Infra qui pour 2012 conserve sa croissance.



La SNCF est fortement impliquée dans le conseil à ses clients institutionnels. Cela lui permet de présenter des stratégies d'investissements qu'elle est seule à pouvoir coordonner au niveau national comme l'achat des trains régionaux où la SNCF regroupe les commandes. **Cette position lui confère également une position de monopole sur l'attribution du marché des services ferroviaires TER souscrit par convention avec les Régions pour un montant alloué à la SNCF. S'y ajoutent les matériels roulants, payés aussi par les régions tout comme elles financent en partie les ateliers d'entretien de la SNCF.**



Devant un délabrement progressif des infrastructures, RFF a convié les Régions à déborder de leurs compétences pour financer la rénovation de lignes régionales. Le Plan Rail Midi-Pyrénées a entraîné la Région dans une participation de 400 millions. **SNCF Ingénierie et SNCF infra déterminent et supervisent ces travaux. La SNCF consolide ainsi le chiffre d'affaires du pôle infrastructure sur un volet où la Région a du s'engager hors de ses compétences.**

SNCF et RFF usent de leur assistance aux Régions pour ainsi proposer aux collectivités locales des stratégies de développements servant avant tout leurs propres intérêts. Tout ceci est rendu possible par l'amalgame confus d'un Service public encadré de part et d'autre par l'Etat et la SNCF. Ils ont pu ainsi, aisément convaincre les Régions de suivre leurs préconisations. Cela fut rendu d'autant plus facile que le lobbying ferroviaire a toujours été présent au sein des organes régionaux soit par des cheminots élus, soit des cheminots détachés dans les services ferroviaires des Régions. On peut imaginer la pression que supportent les Régions à chacune des revendications cheminotes.

TER – Il manquera toujours quelque chose pour que ça marche

Dès l'ouverture de la séance plénière de la Région Midi-Pyrénées, ce jeudi 20 décembre (2012), à l'Hôtel de Région, Martin Malvy, président de la Région, a indiqué qu'il vient de saisir le directeur régional de la SNCF :

« Les usagers TER rencontrent ces derniers mois de nombreux dysfonctionnements : retards, sous-capacité des rames, remplacement des trains pas des bus, ... Plusieurs lignes sont concernées. On peut citer, par exemple, Toulouse – Auch, Toulouse – Tarbes ou Toulouse – Brive, le quart Nord-est. La SNCF ne parvient pas à remplir ses engagements en matière de service rendu aux usagers. Pour sa part, la Région a consenti d'importants efforts, considérables et continus, avec par exemple le Plan Rail, l'achat de 25 nouveaux autorails et la programmation d'acquisition de nouvelles rames en 2013. Ce volontarisme de la Région en faveur des transports collectifs s'est traduit, depuis 2002, par la mobilisation de crédits de régionaux à hauteur de 2,2 milliards d'euros. Ces efforts se trouvent anéantis par l'accumulation des dysfonctionnements constatés. Nous ne pouvons pas accepter cette dégradation du service ferroviaire. La SNCF doit tenir ses engagements ! Elle doit régler en interne ses problèmes. Je demande au directeur régional de la SNCF de trouver sans délai des réponses efficaces aux nombreux dysfonctionnements qui pénalisent chaque jour les usagers TER, après une période qui avait été marquée par des améliorations, ce qui prouve que c'est possible. Si la situation ne s'améliorait pas rapidement, la Région pourrait, elle, ne pas continuer à payer un service qui aujourd'hui n'est pas rendu dans les conditions prévues par la convention qui engage la SNCF. »

Entre les Régions et la SNCF, il devient important de clarifier toutes les situations régionales avant que la confiance soit irrémédiablement compromise.

Martin Malvy semble avoir ouvert les yeux et la voie.

TOULOUSE métropole

Des experts ont testé la fiabilité des horaires

Un train sur deux arrive en retard



Archive d'histoire, déjà sur notre site en Octobre 2002. Dix ans après et 2 milliards plus tard, le mauvais rêve persiste.

VOIR PDF2