

TER : Les Régions de France ont trouvé leur courage en Lorraine

La Région Lorraine demande des précisions sur l'utilisation des 160 millions annuels alloués à la SNCF : Le courage a un nom

Le Républicain Lorrain

Publiée le 20/03/2013

TRANSPORTS - FINANCEMENT DU TRAIN EXPRESS RÉGIONAL

Ça déraile entre la Région et la SNCF

Le torchon brûle entre la Région et la SNCF. La première veut connaître la ventilation exacte des 160 M€ par an qu'elle verse à la SNCF pour le TER. Elle a demandé un audit externe. Une trahison pour le transporteur.

C'est au mieux un acte de défiance majeur envers la SNCF. Au pire les prémices d'une rupture beaucoup plus radicale. Commençons par les faits. La convention TER qui lie la Région et la SNCF prévoit qu'un bilan d'étape soit dressé en 2013. Jusque-là rien d'anormal. Sauf que la Région a lancé un appel public à la concurrence pour établir ce diagnostic. **Avec interdiction aux filiales de la SNCF de soumissionner.**

Cette première nationale interpelle dans le milieu ferroviaire, peu enclin à autant de méfiance. « Cette clause inhabituelle par rapport aux assistances qu'ont pu demander d'autres conseils régionaux dans ce genre de problématique ne manque pas de nous alerter... », écrit le directeur régional de la SNCF, Alain Autruffe, dans un courrier adressé à son encadrement. Une missive aujourd'hui reprise par les syndicats.

Contacté, le responsable ne souhaite pas s'exprimer sur ce sujet sensible et politique. En haut-lieu, l'affaire est, en effet, vécue comme une trahison. Car les cabinets pouvant répondre à ce type d'appels d'offres doivent posséder une licence ferroviaire reconnue. En France, tous sont liés à la SNCF. La Région va forcément avoir recours à des transporteurs européens, donc à de futurs concurrents du transporteur. L'ouverture totale du marché ferroviaire est programmée pour 2019 et le transport régional pourrait être le principal marché ciblé. « L'immixtion d'un transporteur ferroviaire tiers dans les relations techniques et financières que nous entretenons avec notre autorité organisatrice ne traduit pas le partenariat de confiance tel que nous l'appelons de nos vœux », écrit, en plus, le directeur, visiblement peu enjoué à l'idée qu'un concurrent ait accès à des données plus ou moins confidentielles. Le procédé inquiète aussi les syndicats. « Est-ce la première étape visant à préparer progressivement les esprits au recours à la concurrence pour l'exploitation de certaines lignes régionales ? » s'interroge Bernard Aubin, secrétaire général de la Fédération indépendante du rail et des syndicats des transports.



Pour Patrick Hatzig, vice-président au conseil régional : « Les informations que nous avons en retour sur la réalité des coûts du service TER ne sont pas suffisantes. »

Des infos insuffisantes

Patrick Hatzig, vice-président du conseil régional chargé des transports, s'en défend. « Notre convention s'arrête en 2016 et nous avons l'ambition de recontractualiser avec la SNCF pour les dix ans qui suivent », explique-t-il pour couper court aux rumeurs avant de justifier la décision régionale. « Nous versons chaque année 160 M€ à la SNCF. Or, les informations que nous avons en retour sur la réalité des coûts du service TER ne sont pas suffisantes. Quand nous demandons des détails, on nous répond souvent que le calcul est extrêmement compliqué. Que, par exemple, le personnel n'est pas complètement dédié aux TER, etc. N'oublions pas que la SNCF n'a découvert la comptabilité analytique qu'il y a dix ans », détaille l'élue communiste, particulièrement remonté. « Si la SNCF fait 380 M€ de bénéfice en 2012, c'est en partie avec les Régions, ce qui ne devrait pas être possible. C'est nous qui investissons dans le matériel et les ateliers de maintenance. La question des moyens ne peut pas reposer sur la seule bonne foi de la SNCF. Si tant est qu'elle ait la volonté de nous informer, nous n'avons pas la certitude qu'elle nous donne les bons coûts. Une relation de confiance se bâtit sur les capacités de pouvoir se contrôler l'un et l'autre de manière neutre. »

L'argument de la divulgation de données à la concurrence ne l'émeut guère : « Si d'autres opérateurs avaient besoin de la SNCF pour faire circuler des trains, cela se saurait. »

Philippe MARQUE.

Texte : Le Républicain Lorrain : <http://www.republicain-lorrain.fr/>

