



La convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

19^{ème} congrès de la FNAUT
Nantes, 15 novembre 2014

David Herrgott
Université de Strasbourg



Image
Ville
Environnement



1 / Le fonctionnement de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

LA CONVENTION DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

LES MÉCANISMES DE FINANCEMENT DU DÉFICIT D'EXPLOITATION

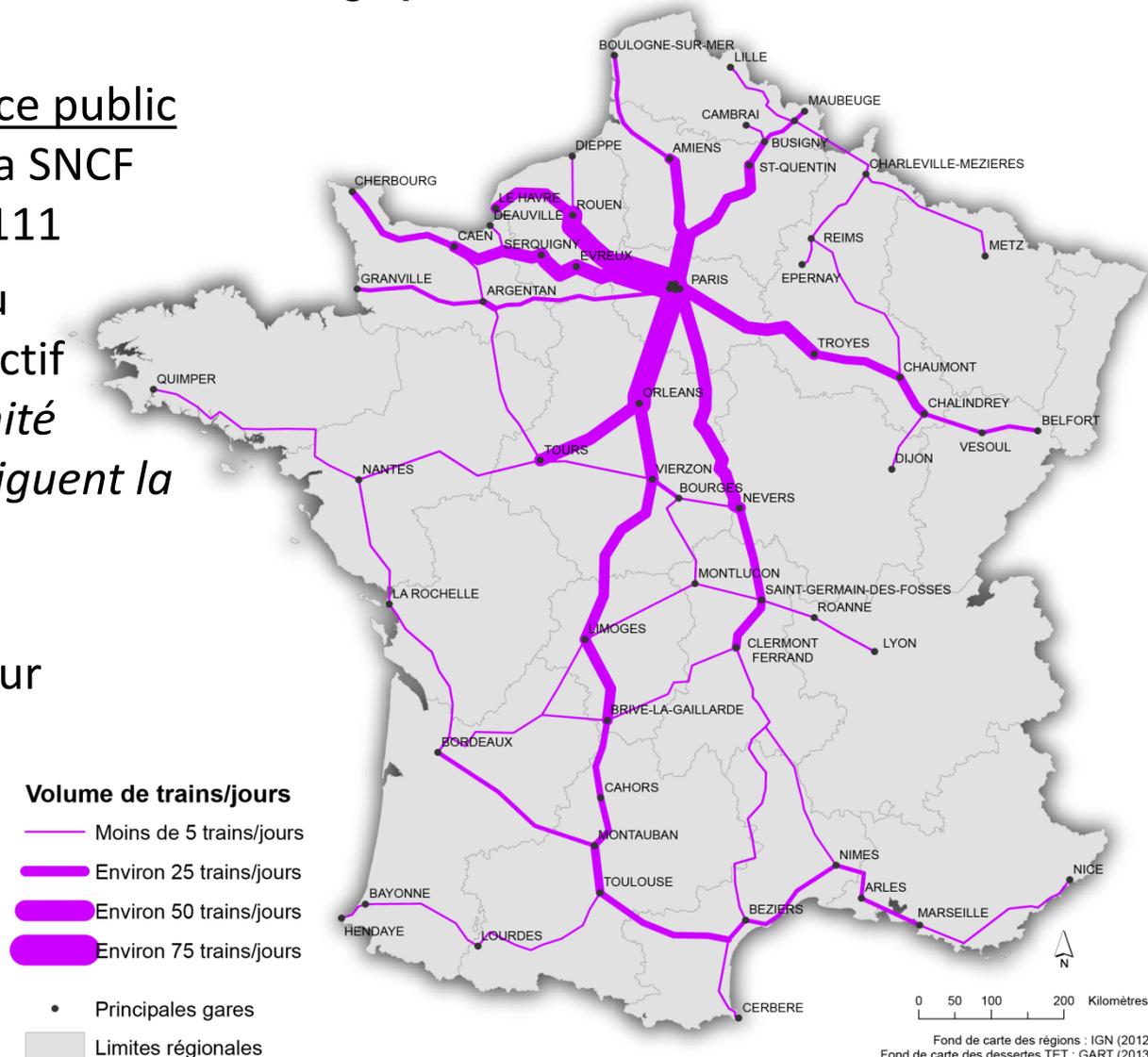
L'ÉVOLUTION DU DÉFICIT D'EXPLOITATION

1 / Le fonctionnement de la convention d'exploitation

La convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

Cartographie des dessertes des TET

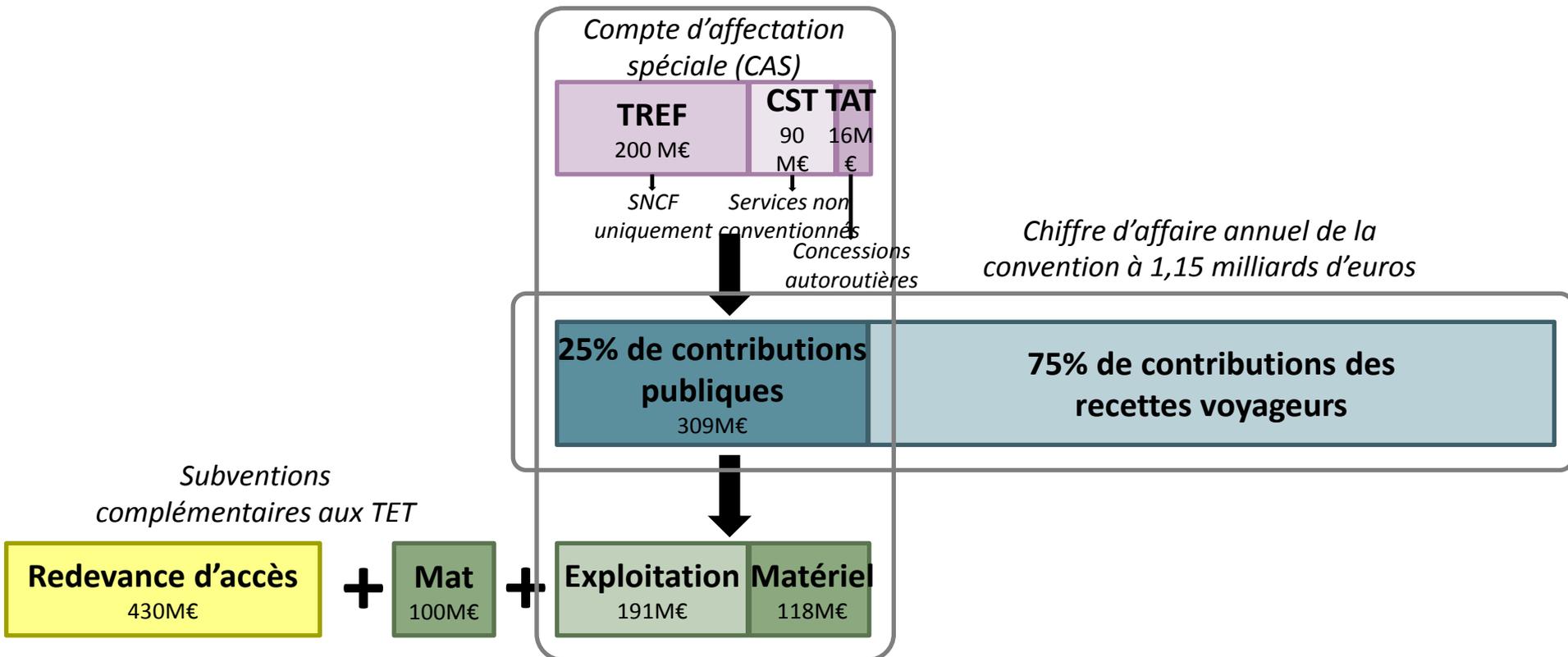
- Une obligation de service public nationale liant l'Etat à la SNCF depuis le 1^{er} janvier 2011
- Les trains d'équilibre du territoire ont pour objectif de « *garantir la pérennité des trains Corail qui irriguent la France* »
- 23 lignes d'équilibre du territoire (LET) de jour et 10 lignes de nuit
- 290 trains de jours
- 10 % du trafic sur le réseau ferroviaire national



1 / Le fonctionnement de la convention d'exploitation

Les mécanismes de financement du déficit d'exploitation

- Le déficit d'exploitation de la convention des TET est financé par un mécanisme de péréquation principalement entre les entreprises ferroviaires



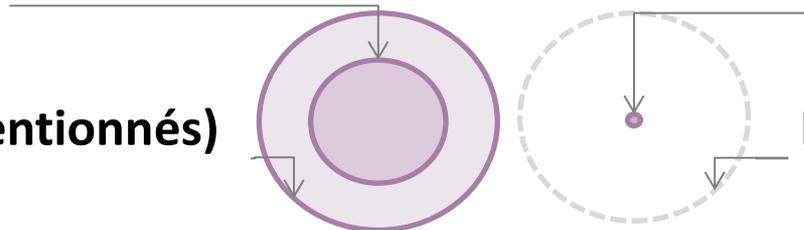
1 / Le fonctionnement de la convention d'exploitation

Les mécanismes de financement du déficit d'exploitation

Compte d'affectation spéciale (CAS)



Quelle taxe ?	TREF <i>Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires</i> Due uniquement par la SNCF sur l'ensemble de son chiffre d'affaires, y compris de ses activités conventionnées (TER, Intercités)	CST <i>Contribution de solidarité territoriale</i> Due par toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services non conventionnés (TGV, Eurostar, Thalys, Thello)	TAT <i>Fraction de la taxe d'aménagement du territoire</i> Due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en fonction des volumes de trafics sur le réseau concédé
Quels montants ?	Taux fixé à 13% du chiffre d'affaires de la SNCF avec un plafond de 200M€	Taux fixé à 1,5% du chiffre d'affaires des activités concernées	Relèvement de 0,00046 €/km pour ne pas réduire l'assiette de la TAT qui finance l'AFITF
Qui paye ?	Tous les usagers de la SNCF pour lesquels l'entreprise exploite directement les services ferroviaires (hors comptes consolidés pour Thalys et Eurostar), soit environ 49 milliards de voyageurs/km sur le trafic non conventionné et 34 milliards de voyageurs/km sur le trafic conventionné	Uniquement les usagers des services non conventionnés de voyageurs, soit 49 milliards de voyageurs/km	Tous les usagers du réseau autoroutier concédé, soit environ 150 milliards de voyageurs/km par an



TREF (trafics SNCF) :
0,00241€/vkm

CST (trafics non conventionnés)
0,00184 €/vkm

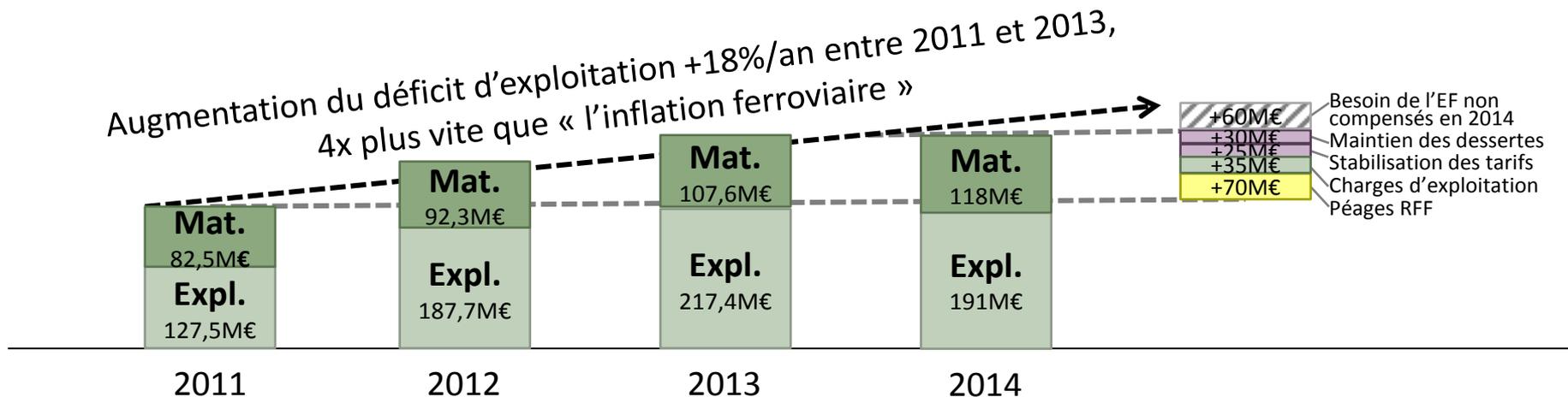
Fraction de la TAT pour les TET : 0,00023€/vkm

Pour info totalité de la TAT :
0,00407€/vkm

1 / Les enjeux des trains d'équilibre du territoire

Les enjeux du renouvellement de la convention

- Le déficit d'exploitation de la convention des TET est passé de 200 à 309 millions d'euros durant les trois premières années d'exploitation
- Sur les trois premières années de la convention, près de la moitié des dérapages budgétaires sont liés au gestionnaire de l'infrastructure, un tiers aux demandes de l'AOT hors de la convention, et un petit quart en raison des charges de l'exploitant





2 / Les enjeux du renouvellement de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE SONT-ILS MENACES DE DISPARITION ?

LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE SONT-ILS DES TRAINS NATIONAUX OU DES TRAINS RÉGIONAUX ?

LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE SONT-ILS VRAIMENT OBSOLÈTES ?

LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE SONT-ILS VRAIMENT DÉFICITAIRES ?

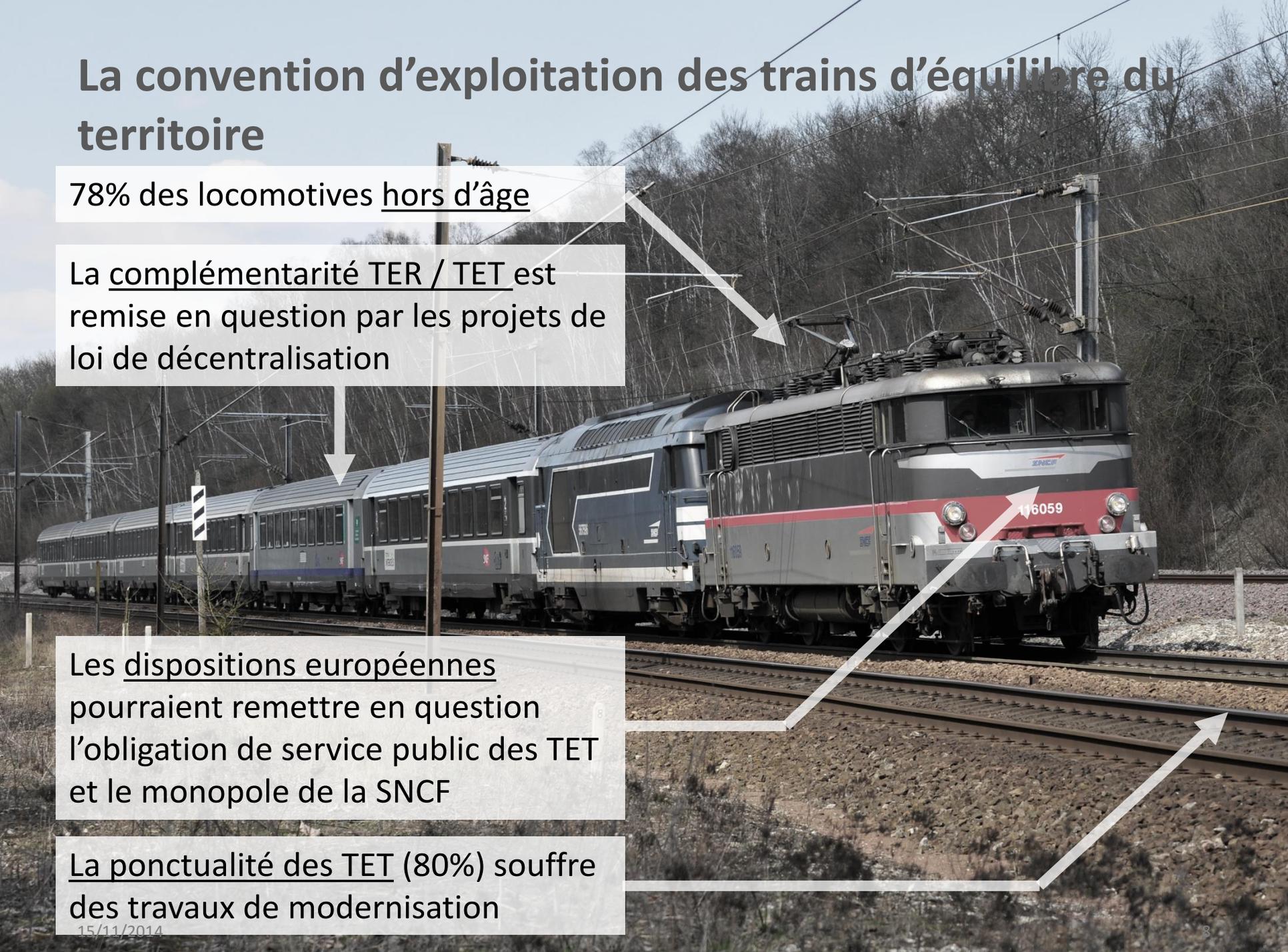
La convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire

78% des locomotives hors d'âge

La complémentarité TER / TET est remise en question par les projets de loi de décentralisation

Les dispositions européennes pourraient remettre en question l'obligation de service public des TET et le monopole de la SNCF

La ponctualité des TET (80%) souffre des travaux de modernisation

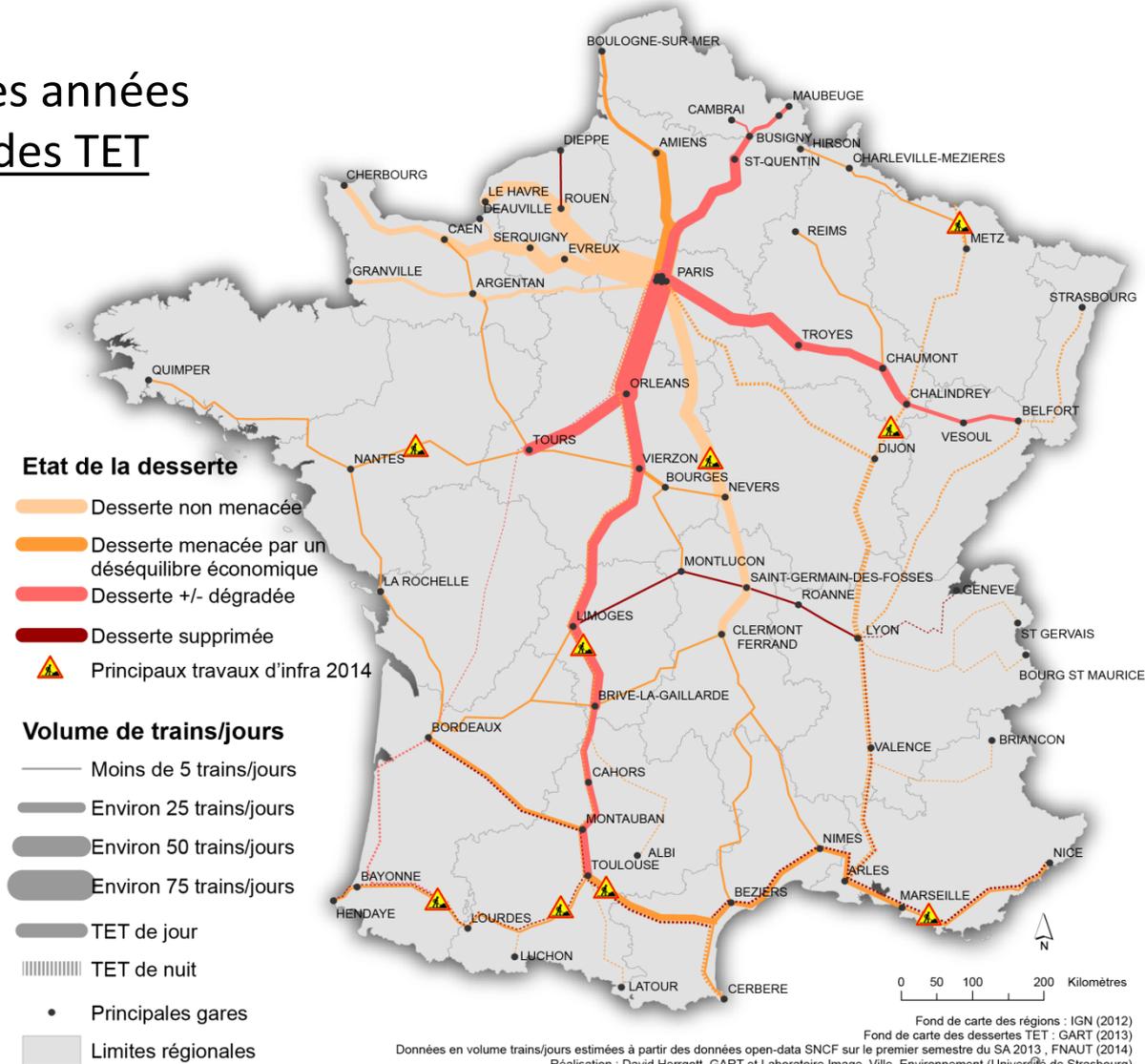


2 / Les enjeux du renouvellement de la convention

Les TET sont-ils menacés de disparition ?

Evolution des dessertes de la convention des TET

- Durant les trois premières années de la convention, l'offre des TET s'est contractée de 10%



2 / Les enjeux du renouvellement de la convention

Les TET sont-ils des trains nationaux ou régionaux ?

Typologie spatiale des dessertes des TET

- Une ambiguïté entre trains régionaux et trains nationaux modélisable par services en fonction des spécificités de desserte de chaque LET
- 47,5% des TET desservent une région ou deux régions limitrophes
- Inversement, 1,86% des TER desservent plus de deux régions

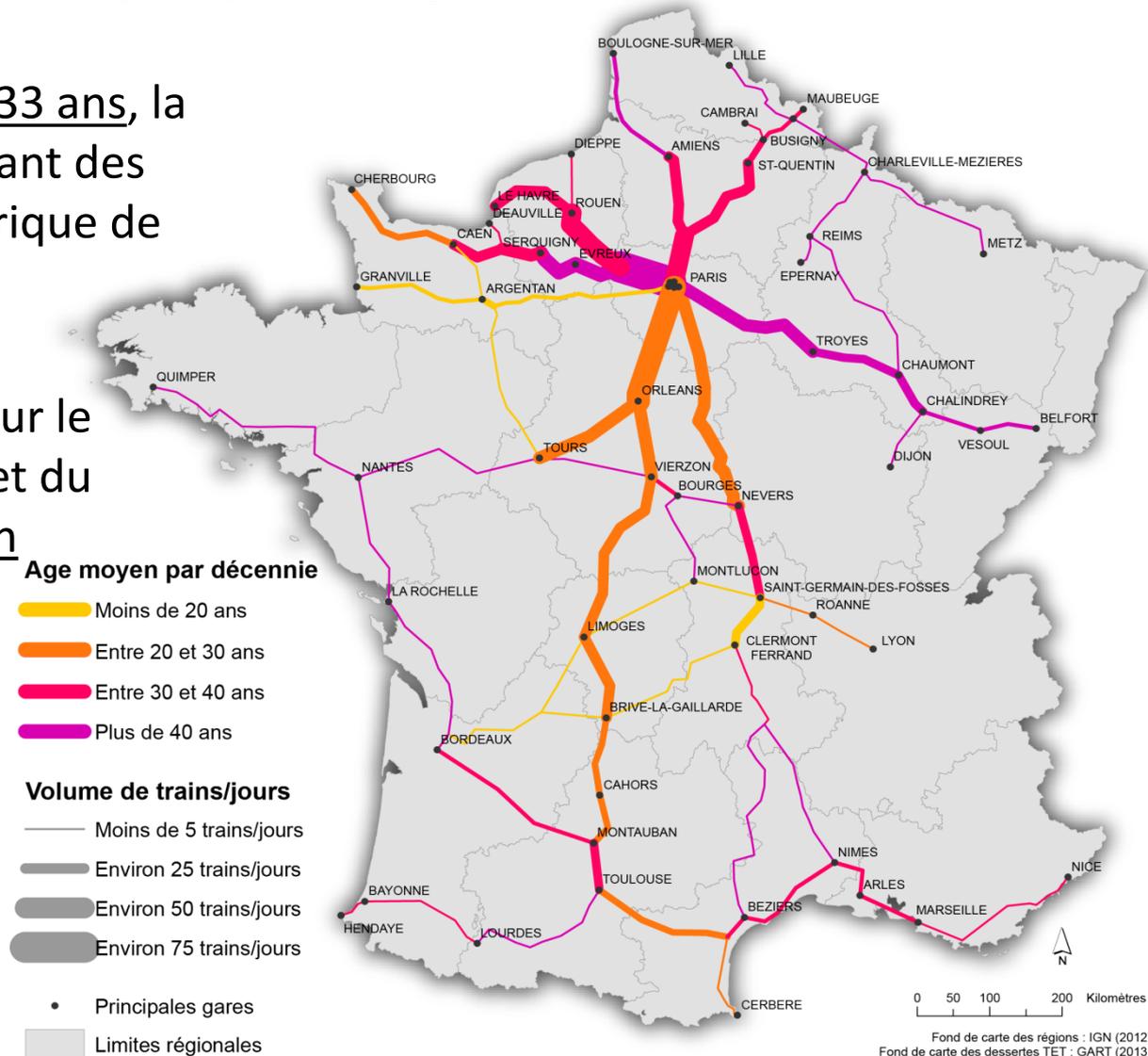


2 / Les enjeux du renouvellement de la convention

Les TET sont-ils vraiment obsolètes ?

Age moyen des engins moteurs par desserte des TET

- Avec un âge moyen de 33 ans, la moitié du matériel roulant des TET a atteint l'âge théorique de radiation
- Trois milliards d'euros seraient nécessaires pour le renouvellement complet du matériel roulant, soit un besoin de financement de 126 millions d'euros par an sur trente ans



2 / Les enjeux du renouvellement de la convention

Les TET sont-ils vraiment déficitaires ?

Typologie des types de trains par desserte des TET

- En termes de fréquentation, les TET sont fréquentés au niveau global (trains de jour et de nuit) par 100 000 voyageurs/jours
- Soit une occupation moyenne de 300 voyageurs par trains

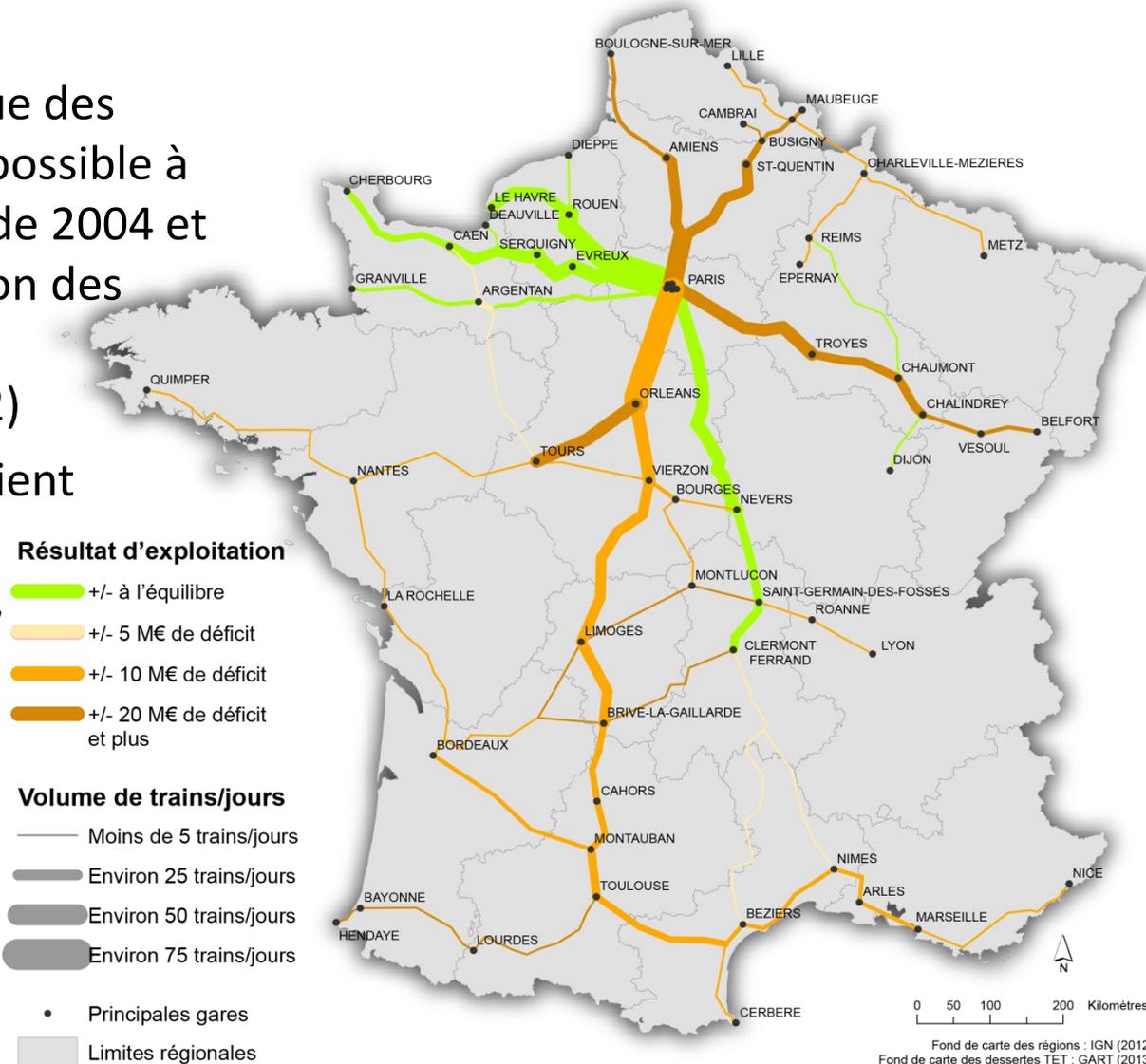


2 / Les enjeux du renouvellement de la convention

Les TET sont-ils vraiment déficitaires ?

Typologie économique des dessertes des TET

- Une analyse économique des comptes par lignes est possible à partir des données TIR de 2004 et des modèles d'estimation des coûts du Prédit (étude du G06 du PREDIT, 2012)
- Sept lignes concentreraient aujourd'hui près des trois quarts des déficits, estimés à 192,3 millions d'euros
- Seules quatre lignes seraient plus ou moins à l'équilibre





3 / Que conclure ?

LE TRANSFERT DES TET AUX RÉGIONS EST-IL ÉCONOMIQUEMENT VIABLE ?

L'ÉQUILIBRE FINANCIER DES TET PEUT-IL ÊTRE ASSURÉ PAR UNE AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ?

QUEL APPORT DE L'ANALYSE SYSTÉMIQUE ET DE LA MODÉLISATION ?

3 / Que conclure ?

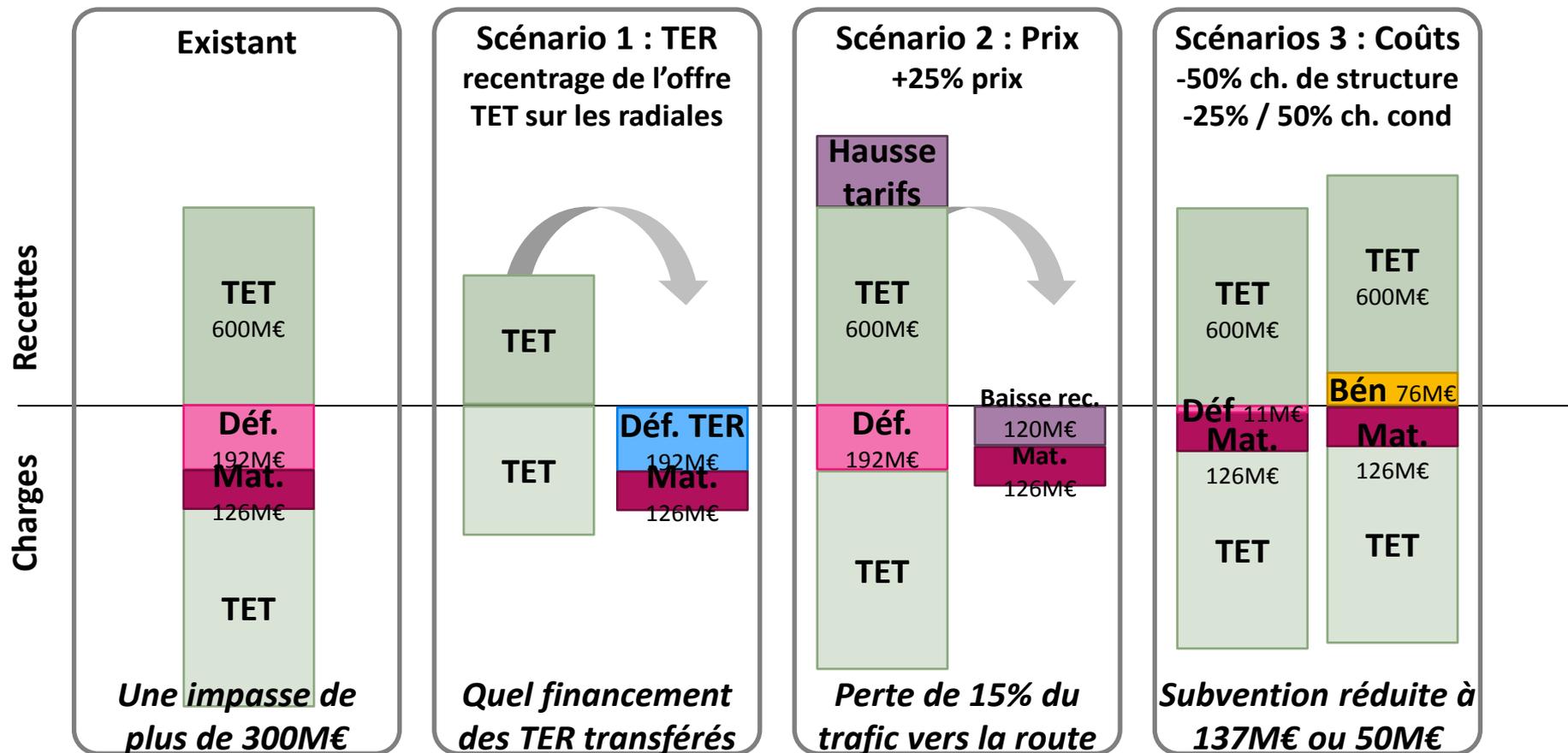
- Quelle que soit la définition donnée aux trains d'équilibre du territoire et les articulations TER/TET, le volume des trains dont la desserte est de portée nationale est le même
- Le renouvellement du matériel roulant des TET représente une charge financière de 126 millions d'euros par an à volume constant
- Quelles que soient les perspectives d'ouverture à la concurrence, les coûts pourraient être réduits d'au moins 13% (selon la SNCF) à près de 30% (selon les challengers)

Chiffre d'affaire annuel de la convention à 1,15 milliards d'euros



3 / Que conclure ?

- D'une impasse financière de 300 millions d'euros pour le renouvellement des trains de jour, ces quelques pistes contribuent à montrer que le « gouffre financier » des TET n'est pas insurmontable...





Merci de votre attention

David Herrgott
Université de Strasbourg

david@herrgott.fr / +33 6 98 38 27 28

