

**Journée d'échanges
et de propositions**
à l'initiative du
Groupe Communiste
à la Région Rhône Alpes

RhôneAlpes Région

Transports en Région Rhône-Alpes :

Bilan et ambitions

Samedi 10 novembre 2007

Salle Club (Amphitryon)

Au siège de la Région Rhône-Alpes

78 Route de Paris – 69260 – Charbonnières-les-Bains

En partenariat avec le CIDEFE

CIDEFE

Formation

Centre d'Information, de Documentation,
d'Etude et de Formation des Elus.

Groupe communiste Conseil Régional 78 Route de Paris - 69260 Charbonnières-les-Bains
- Tel : 04.72.59.40.79 Fax : 04.72.59.44.67
Courriel : pc@rhonealpes.fr - Site : www.pcf-rhonealpes.fr

SOMMAIRE

1. Budget Etat Transports	P.3
2. Le cadre juridique du secteur des transports : rôle de l'Etat / SNCF / RFF	P.4
3. Transports / Energie / Effet de Serre / Données Spécifiques	P.5
4. Financement Eco Taxe	P.7
5. Financement des infrastructures RFF et SNCF	P.8
6. Des CPER aux contrats de projet 2007 / 2013	P.9
7. TER (Train Express Régionaux)	P.11
a. Historique	P.11
b. Rôle des partenaires	P.11
c. Dotation de l'Etat à la Région	P.11
d. Photographie de la Région Rhône-Alpes	P.11
e. Evolution des fréquentations	P.12
f. Données économiques de la nouvelle convention	P.12
g. Critères d'évaluation	P.12
h. Tarification	P.13
i. Cadencement	P.13
j. La démocratie	P.13
k. Comparatif	P.14
l. Projet de règlement européen	P.15
m. Intervention de Danielle LEBAIL COQUET	P.15-16
8. Le Fret Ferroviaire	P.17
9. La liaison Transalpine Lyon-Turin	P.20
10. Localisation de plate-forme Autoroute ferroviaire et multimodale	P.21
11. Contournement Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise	P.22

1 - BUDGET ETAT TRANSPORTS

⇒ Désengagement financier au niveau des infrastructures ferroviaires

- Engagements non tenus dans la remise à niveau du réseau et dans les CPER 2000/2006
- Baisse de 60 milliards d'euros dans le budget 2007 après une baisse de 2,6 % dans le budget 2006

⇒ Privatisation des sociétés d'autoroutes a eu pour conséquence de réduire les moyens de l'Etat au financement des infrastructures ferroviaires

⇒ Jusqu'alors l'AFITS (Agence de Financement des Infrastructures Transports en France) créée en 2004 suite au CIADT (Comité Interministériel sur l'Aménagement et Développement des Territoires) du 15/12/2003 avait un budget de 7,5 milliards d'euros :

- 3,5 milliards d'euros de dividendes rapportés par les sociétés d'autoroutes
- 1,5 milliards d'euros de redevance domaniale
- 2,5 milliards d'euros de recours à l'emprunt encadré

Les dividendes des sociétés d'autoroutes devraient rapporter 43,5 milliards d'euros d'ici 25 ans

Or avec leur privatisation, seulement 8 milliards d'euros ont été récupérés immédiatement et pour solde de tout compte, pour résorber le déficit de l'Etat

⇒ Les transports représentent 3 % du PIB

⇒ **650 milliards d'euros de coûts externes** sont générés en Europe (soit 7 % du PIB européen) dont 83 % générés par le mode routier et 1,9 % par le rail. En France, ils sont de 87 milliards d'euros dont 74 milliards d'€ générés par le mode routier, 11 pour l'aérien, 1 pour le ferroviaire.

➔ **Le groupe communiste réclame** une tarification sociale obligatoire intégrant tous les coûts (infra, nuisances, environnement, l'application de la réglementation du travail et du code de la route).

➔ **Le Groupe Communiste** également des mesures dissuasives telles que :

- Une redevance PL (exemple de la RPLP écotaxe mise en place en Suisse)
- Des contrôles accrus assortis de sanction vis-à-vis des transporteurs routiers

⇒ **Les transports génèrent environ 27 % des émissions de Co2 français** en 2004 (21 % en 1990). Si rien n'est fait la proportion passerait à 80 % d'ici 2050.

➔ **Le Groupe Communiste** de s'attaquer aux causes de l'augmentation des transports et notamment des transports de marchandises :

- Gestion des flux tendus dans les entreprises
- Non possession de stocks disponibles

(Ces deux mesures entraînent des transports inutiles)

- Recherche du coût de gestion le plus bas en pratiquant le dumping social et la recherche exacerbée de la sous traitance.

➔ **Le Groupe Communiste** des ressources nouvelles en terme de financement :

- Une réforme de la fiscalité garantissant l'autonomie financière aux collectivités qui leur permettent d'assumer leur compétence
- Elargir l'assiette de la Taxe Professionnelle en intégrant la taxation des actifs financiers (un taux de 0,5 % rapporterait aux collectivités 25 milliards d'euros)
- Utiliser une partie de la TIPP pour financer les transports collectifs
- Généraliser le versement transport payé par les entreprises et la révision de son assiette de façon à favoriser l'emploi.
- Un partenariat innovant entre le pôle public et le secteur public financier permettant aux collectivités territoriales de financer à bas taux de développement des réseaux
- Une contribution des grands surfaces commerciales et des promoteurs immobiliers

⇒ En 2007, l'Etat a baissé sa contribution financière pour les tarifs sociaux de 14,8%.

2 - LE CADRE JURIDIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Deux Ministres communistes, Charles Fiterman (1982) et Jean-Claude Gayssot (1999 – 2000 – 2001) ont mis en place un cadre juridique progressiste qui fait référence en matière de transports :

- La loi **LOTI** (*Loi d'Orientation des Transports Intérieurs*) du 30/12/1982 complétée par le décret du 18/02/1983 relatif au statut de la SNCF et le cahier des charges de la SNCF
 - Création de l'**EPIC** SNCF ((Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial)
 - Création des **CER** (Comité d'Etablissements Régionaux) et de **CCE** (Comité Central d'Entreprise) permettant l'intervention des représentants des salariés dans la gestion de l'entreprise
 - Création du Conseil National des transports et des Comités Régionaux de transports
 - Base de conventionnement avec les Régions
- La loi **SRU** (*Solidarité et Renouvellement Urbain*) du 13/12/2000 complétée par le décret du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt général.
 - A permis d'augmenter les dotations régionalisation aux régions de 30 % incluant les achats de matériels et a permis également de mettre en place une démocratie participative avec la création des comités de lignes.

Rôle de l'Etat

- **Définit** la politique globale des transports de personnes et de marchandises dans le cadre de la LOTI
- **Participe** aux investissements
 - Projets de lignes à grande vitesse
 - Dans le cadre du CPER
- **Attribue** des concours financiers
 - A la SNCF pour les missions de service public
 - A RFF pour les infrastructures ferroviaires
 - Aux régions dans le cadre du transfert de compétences des services régionaux

La SNCF

- **La SNCF a pour mission (article 1^{er} du cahier des charges) :**
 - D'exploiter les services ferroviaires de voyageurs sur le réseau national
 - D'assurer, pour le compte de RFF, la gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations.
 - Ces missions sont assurées selon les principes du Service Public notamment en matière de continuité et de conditions d'accès des usagers.
 - Elle a l'autonomie de gestion
- **Elle perçoit des concours financiers :**
 - De l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public (tarifs sociaux)
 - Des collectivités territoriales au titre des conventions prévues dans le cadre du transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt général
 - De RFF, au titre des missions de gestion de l'infrastructure

La Politique de la SNCF

- Une gestion par activités puis par branches d'activités
- Plus dans une logique d'une entreprise intégrée
- Equilibre des comptes de chaque branche
- La notion de service public se limite à la branche transport public TER + IDF (Ile de France).
- Abandon de la péréquation tarifaire
- Transfert de trains nationaux sur les régions
- Réduction des coûts des services en gare
- Politique de réduction d'emploi – moins 16.000 depuis 2002

RFF (Réseau Ferré de France)

Créé le 1^{er} janvier 1997

Supporte le transfert de la dette de la SNCF d'un montant de 21 milliards d'euros

Les biens constitutifs de l'infrastructure deviennent propriété de RFF

- Les ressources de RFF

- Les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national (doivent représenter au moins 50 % du chiffre d'affaire de RFF)
- Les concours financiers de l'Etat
- Les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert

- La politique de RFF

- Une dette qui augmente compte tenu du désengagement de l'Etat vis-à-vis de son apurement
- Des péages qui augmentent (200 % en 10 ans)
- Des choix d'investissements en fonction du taux de rentabilité et du taux d'amortissement

3 - TRANSPORTS / ENERGIE / EFFET DE SERRE : DONNEES SPECIFIQUES

La consommation d'énergie du transport évolue défavorablement par rapport aux autres activités, en France comme dans l'ensemble de l'OCDE.

De 1973 à 2005, la consommation finale énergétique française a crû de 20 % et celle du transport de 92 %. En outre, le transport dépend globalement du pétrole pour 98 % de sa consommation d'énergie. Le pétrole consommé en France doit être importé en quasi-totalité (99 %) d'où le montant élevé de sa facture énergétique, plus de 38 milliards d'euros en 2005 soit + 67 % depuis 2003.

Le transport est de loin le secteur le plus gourmand en pétrole. Sa part dans la consommation finale de cette énergie est passée de 30 % en 1973 à 68 % en 2005.

Au sein du secteur du transport, la part d'énergie consommée par la SNCF est d'environ 1,8 % ce qui, rapproché de ses parts de trafics, donne une idée de l'avantage énergétique du train par rapport aux autres modes.

Tableau 1 : Répartition des trafics par mode de transport en France en 2005 (Source : Ministère des transports)

Voyageurs		Marchandises	
Voitures particulières	83,3 %	Poids lourds dont Transit	81,3 13,9 %
Rail total dont SNCF	10,2 % 8,8 %	Rail SNCF	11 %
Autobus et cars	5 %	Oléoducs	5,5 %
Avions trafic intérieur	1,9 %	Voies navigables	2 ,2 %
Total : 873 milliards de voyageurs par Km		Total : 369 milliards de tonnes par Km	

* Ce tableau met en évidence les transports routiers comme cause principale de la dépendance énergétique des transports vis-à-vis du pétrole.

La contribution du transport à l'effet de serre

Il est maintenant établi que la contrainte environnementale majeure pour le futur planétaire est l'accroissement anthropique (= d'origine humaine) de l'effet de serre, causé surtout (à plus de 70% en France et à environ 60% dans le monde) par les émissions de gaz carbonique (CO2).

La responsabilité des transports à cet égard rend difficile le respect de l'engagement de la France, dans le cadre des accords de Kyoto, de maintenir ses émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon 2008-2012, au niveau de 1990. En effet, alors que les émissions nationales totales sont en légère baisse de 1990 à 2005, les tableaux 3 et 4 montrent que, du fait de la croissance des déplacements routiers, le secteur des transports est à la fois le premier émetteur de gaz à effet de serre et celui où les émissions croissent le plus vite.

Tableau 2 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre en France en 2005

Secteurs d'activité	Emissions en 2005 (en millions de tonnes d'équivalent CO2)	Répartition en 2005	Evolution depuis 1990
Transports	146,9	26,5%	+ 21,8%
Résidentiel – Tertiaire	102,7	18,5%	+ 15,6%
Industrie manufacturière	114,8	20,7% -	19,1%
Industrie de l'énergie	70,8	12,8%	- 10,3%
Agriculture – Sylviculture	104,8	18,9%	- 11,1%
Traitement des déchets	14,1	2,5%	- 11,7%
TOTAL (hors puits)	554,1	100% -	1,8%

Tableau 3 : Les émissions de gaz à effet de serre du transport en France en 2005

Modes de transport	Emissions en 2005 (en millions de tonnes d'équivalent CO2)	Répartition en 2005	Evolution depuis 1990
Aérien (domestique)	4,9	3,3%	+ 8,9%
Routier	135,2	92,0%	+ 19,5%
Ferroviaire	0,7	0,5% -	36,4%
Maritime (domestique)	2,6	1,8%	+ 52,9%
Autre	1,0	0,7%	n.s.
Gaz fluorés non répartis	2,5	1,7%	n.s.
TOTAL (hors puits)	146,9	100%	+ 21,8%

* Dans ce cas également, l'efficacité environnementale du rail apparaît en rapprochant sa contribution aux émissions de CO2 (0,5%) de ses parts de trafic (Cf. tableau 2 supra).

Les efficacités énergétiques et environnementales selon les modes de transport

Les tableaux 4 et 5 comparent les performances « Energie » et « CO2 » des modes de transport en France, en tenant compte des taux de remplissage réels observés dans chacun d'eux, pour les voyageurs et pour les marchandises.

Tableau 4 : Efficacités énergétiques et émissions unitaires de CO2 du transport de voyageurs en France en 2000

MODES DE TRANSPORT	Efficacités énergétiques en voy.km/kep8	Emissions de CO2 en grammes/voy.km
INTERURBAINS		
TGV SNCF	172,2	0,0
Trains classiques SNCf	107,5	10,3
Autocars	91,2	34,4
Trains régionaux SNCF (TER)	54,8	34,0
Voitures particulières	38,8	80,9
Deux-roues	26,9	112,5
Avions trafic intérieur	18,2	165,2
URBAINS		
Tramway	193,3	0,0
Métro parisien RATP	139,8	0,0
Trains de banlieue SNCF	91,0	0,6
Métro de province	64,4	0,0
Autobus Île-de-France	47,1	66,7
Deux-roues	31,4	104,0
Voiture particulière	18,0	173,7

Tableau 5 : Efficacités énergétiques et émissions unitaires de CO2 du transport de marchandises en France en 2000

MODES DE TRANSPORT	Efficacités énergétiques en tonnes.km/kep9	Emissions de CO2 en grammes/tonne.km
INTERURBAINS		
Maritime courte distance	249,0	non connu
Transports combinés SNCF	215,2	0,6
Trains entiers SNCF	213,5	6,1
Wagons isolés SNCF	114,8	10,1
Voie d'eau	83,6	37,7
Poids lourd maxicode CU 25 t. et plus	59,3	51,7
Poids lourd maxicode CU 13 à 24,9 t.	48,2	65,8
Poids lourd CU 6,6 à 12,9 t.	19,3	180,5
Véhicules utilitaires légers	8,3	372,0
Avions cargos trafic intérieur	2,5	1220,1
URBAINS		
Poids lourd de CU 13 t. et plus	12,9	242,9
Poids lourd de CU 6,6 à 12,9 t.	9,5	329,5
Poids lourd de CU 3 à 6,5 t	7,5	420,3
Véhicules utilitaires légers	6,7	339,3

* CU = charge utile.

Concernant le transport aérien de voyageurs, l'absence de prise en compte du trafic international dans les tableaux précédents ne permet pas d'appréhender la forte croissance de leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Selon la Commission européenne (Agence européenne de l'environnement) dans une communication du 20 décembre 2006, les émissions de GES provenant de la part de l'Union européenne (UE) dans l'aviation internationale ont crû de 7,5% en 2004 par rapport à 2003, soit une croissance cumulée de 87% depuis 1990, alors que les émissions de l'UE tous secteurs confondus ont diminué d'environ 4% sur la même période. En outre, la Commission prévoit que le trafic aérien devrait plus que doubler entre 2005 et 2020 ; en l'absence de nouvelles mesures, la croissance des émissions de l'aviation continuera donc à neutraliser les efforts consentis dans les autres secteurs.

4 - FINANCEMENT : ECO TAXE

L'éco taxe ou éco redevance correspond à la tarification de l'usage des infrastructures routières nationales pour les poids lourds.

Elle a été instaurée par une directive européenne du 17 mai 2006 (Directive 2006/38/CE) avec des conséquences sociales, environnementales et économiques importantes, dont l'objectif de réduire le trafic routier.

Ce que prévoit le texte

« **La Directive Eurovignette est relative à la taxation des PL sur certaines infrastructures routières ou autoroutières.**

Elle prévoit le maintien ou l'introduction de péages ou de droit d'usage sur les axes. Elle ne crée pas une obligation mais fixe des règles d'application obligatoire sur le réseau routier transeuropéen (RTE) si les Etats décident d'y recourir et une obligation d'information de la commission Européenne si la décision concerne le réseau parallèle au RTE.

Elle permet la mise en place notamment d'une variation des péages en fonction des normes EURO (normes de pollution) des véhicules.

Une surfacturation des péages dans les zones sensibles dites montagneuses pourra être envisagée. Elle donne également la possibilité d'une modulation des péages en fonction du niveau de congestion, des heures de circulation.

- ANALYSES ET COMMENTAIRES -

Il faut sortir de la sous tarification du transport routier de marchandises qui s'opère sur fond de dumping social. Le PCF revendique la réinstauration d'une tarification obligatoire pour que les donneurs d'ordre et chargeurs (qui font leur profit sur le dos du transport) assument le juste coût des acheminements sur le prix qu'ils payent. Le PCF propose une tarification sociale obligatoire (TSO).

L'instauration d'une nouvelle fiscalité routière sur les 12.000 kilomètres de routes nationales non concédées pourrait rapporter environ plus 1,1 milliards d'euros pour abonder l'AFITF dont les recettes ont été amputées depuis la privatisation des sociétés d'autoroute.

Dans cette perspective on va vers le processus d'un alignement de la tarification sur le réseau autoroutier entre les actions payantes (8240 km) et gratuites (2600 km) et la création d'une tarification sur les 9.200 kilomètres à 2 X 2 voies. Ceci vient modifier les règles et la doctrine française du péage qui reposent sur une redevance d'usage.

→ Que deviennent les péages de concession ? Un véritable tiroir caisse privatisé ?

La Commission doit présenter au plus tard le 10 juin 2008 un modèle en vue de l'évaluation des différents coûts externes (environnement, bruit et nuisances) pour servir de base de calcul des frais d'infrastructures.

Enfin, elle limite les abattements ou réductions commerciales accordés par les sociétés d'autoroutes aux PL, à 13 % du péage appliqué aux autres véhicules.

Cette disposition obligatoire à l'échéance du 10 juin 2008, fera l'objet d'un décret d'application. En revanche l'obligation de moduler les péages en fonction du classement EURO des véhicules à partir de 2010 relève de la LOI.

La fiscalité routière est loin de remplir les conditions de justice fiscale et donc de répondre à la question : qui doit payer la tarification des infrastructures pour les PL ?

Même si ces leviers ne semblent pas la panacée rien n'est à négliger. Bien conçus, ils peuvent constituer des instruments techniques d'internalisation des coûts à condition qu'ils soient in fine, supportés par les véritables bénéficiaires des transports : les donneurs d'ordre...

Les conditions peuvent et doivent être créées pour éviter le risque d'utilisation par les entreprises pour accentuer la pression sociale sur les salariés du secteur et la mise à charge de l'usager individuel laissant pour solde de tout compte les profits faits sur le dos du transport et de la collectivité. **C'est là, une responsabilité de régulation politique qui revient à l'Etat et à l'Europe.**

Cette nouvelle fiscalité doit répondre aux objectifs d'incitation au transfert modal vers des modes alternatifs à la route. Elle doit également permettre d'internaliser les coûts externes du transport supportés par la collectivité. C'est un enjeu considérable car, en l'état, ils sont un frein au développement durable.

Sous la pression, entre autre de la **Fédération Européenne des Travailleurs du transport (ETF)**, la Commission Européenne est censée mettre en œuvre un référentiel d'évaluation de ces coûts en 2008.

5 - FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES RFF & SNCF

La dette du système ferroviaire liée aux infrastructures transférées à RFF en 1997 était de 22,59 milliards d'euros.

- Fin 2004, elle était de 26,22 milliards d'euros.
- La dette de la SNCF est de 6,5 milliards d'euros.

→ Chaque année, la SNCF verse 350 millions d'euros d'intérêts aux banques

→ Chaque année, RFF verse 1,150 milliards d'euros d'intérêts aux banques.

Pour équilibrer ses comptes, RFF facture les péages aux activités de la SNCF de plus en cher :

- 946 millions d'euros de péages en 1997
- 1,836 milliards d'euros en 2005 soit + 160 %

Les péages sont les plus élevés d'Europe par rapport aux kilomètres parcourus.

- En 2000 et 2001, Jean-Claude GAYSSOT avait attribué une dotation de l'Etat à la SNCF pour alléger la dette. Elle était de 1,8 milliards d'euros par an. Avec l'arrivée de la droite au pouvoir, cette dotation a été supprimée en 2002/2003. Une nouvelle dotation de 800 millions d'euros a été versée en 2004/2005
- L'origine de la dette du système ferroviaire est imputable à l'Etat qui a obligé le SNCF d'emprunter entre 1981 et 1993 pour la construction de lignes nouvelles. La SNCF a dû financer 23,48 milliards d'euros avec une très forte participation de l'Etat (30 % du TGV atlantique) et a donc dû emprunter sur des marchés financiers européens à monnaies fortes (Yen, Mark, Dollar...), ce qui a généré des intérêts à payer aux banques de l'ordre de 17,38 milliards d'euros.
- L'Etat étant tenu de respecter le pacte de stabilité européen, n'a pas pu ou pas voulu reprendre la dette des systèmes ferroviaires qui lui est pourtant imputable.

➔ **Le Groupe Communiste néanmoins la résorption de cette dette, afin qu'elle ne pèse pas dans les comptes de RFF et la SNCF, en mobilisant des financements nouveaux :**

- Création d'un pôle public bancaire et financier
- Réorientation du crédit
- Mise en place d'une nouvelle fiscalité impliquant les bénéficiaires réels du transport, sans faire supporter aux collectivités locales et aux régions les dépenses qui relèvent du service public national et de l'aménagement du territoire.

■ **Plusieurs pistes pour assurer des financements à la hauteur des besoins :**

- une réforme de la fiscalité garantissant l'autonomie financière aux collectivités qui leur permettent d'assurer leurs compétences
- élargir l'assiette de la T.P. en intégrant le taxateur des actifs financiers (un taux de 0,5 % rapporterait 25 milliards d'euros)
- utiliser une partie de la TIPP pour financer les transports collectifs
- généraliser le versement transport payé par les entreprises et la révision de son assiette de façon à favoriser l'emploi
- un partenariat innovant entre le pôle public et le secteur public financier permettant aux collectivités territoriales de financer à bas taux le développement des réseaux
- une contribution des grandes surfaces commerciales et des promoteurs immobiliers.

■ **La question des financements incontournables**

La DATAR propose de mettre à contribution l'usage des routes par les transporteurs routiers, en utilisant un système de suivi des camions par satellite. Cette piste pointe le problème de la sous tarification des transports de marchandises. Il est légitime par contre que la contribution européenne au financement soit conséquente. Il y a la possibilité de lancer un grand emprunt européen (auprès de la B.E.I., ...) tout en étant vigilant sur l'exigence d'une maîtrise publique.

➔ **Les communistes mettent en débat une proposition structurelle :**

Il s'agirait de la construction d'un pôle public financier réunissant des institutions financières publiques et parapubliques dont la Caisse des Dépôts et Consignations. Sa capacité de financement, en s'appuyant sur l'épargne populaire, devrait être prioritairement utilisée à des investissements sur le long terme. Ces réalisations et leur gestion pourraient être financées par des crédits à bas taux d'intérêt pour des durées longues, échappant en partie aux contraintes de rentabilité financière. Cela serait d'autant plus justifié que les conditions nécessaires au développement des territoires sont à considérer comme relevant de l'intérêt collectif européen, national et régional.

6 - DES C.P.E.R.*

AUX CONTRATS DE PROJETS 2007/2013

* C.P.E.R. (Contrats de Plan Etat/Régions)

En octobre 2005, le Gouvernement transformait la notion de « Développement du territoire » en « compétitivité des territoires ». Les CPER étaient baptisés Contrats de Projets.

Cette nouvelle vague de CPER illustre comment le Gouvernement va conduire les politiques publiques territoriales sous le concept d'attractivité et de compétitivité.

Les territoires sont considérés comme éléments majeurs de la concurrence européenne, voire mondiale, pour capter capitaux et part du marché. Articuler autour des orientations pôles de compétitivité, les CPER marquent une concentration des efforts pour donner un environnement propice à des niveaux élevés de rentabilité pour les entreprises.

Les infrastructures et les transports, les choix les concernant se retrouvent inévitablement au centre de cette logique. Tout ce qui relève de la promotion de l'échelon régional, de la prise en compte des besoins de solidarité ou d'autres territoires, d'équilibre, d'équité et de compensation et redistribution est relégué.

Le soutien de l'Etat est sélectif. Son action ne s'adresse plus à tous. La nouvelle orientation s'étoffe, elle transforme l'action publique en territoires. Ce n'est pas et ne sera pas sans incidence sur l'aménagement du territoire. Nous ne sommes pas devant une question de sémantique, mais face à un concept.

Les investissements routiers n'étant plus éligibles aux CPER, nous n'avons pas fini de voir reprendre les formules du genre « près de 70 % pour le ferroviaire ». Ce qui est vrai dans la répartition entre les 5 domaines transports éligibles, mais loin de l'être dans l'ensemble des investissements publics transports, la route étant financée par ailleurs.

Le budget de l'Etat, par an pour les investissements routiers, à lui seul pourrait s'élever à plus d'un milliard d'euros, puisé dans l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de transports en France) alors que le même Etat ne contribue qu'à hauteur de 460 M€ annuels environ pendant 7 ans aux volets transports des CPER.

Une bonne lecture des CPER implique donc d'avoir cette donnée à l'esprit, tout en regardant en positif l'existence de projets ferroviaires, combinés, transports collectifs, fluviaux et maritimes.

Les mobilisations en proximité à partir des besoins restent la clé pour concrétiser les réalisations, infléchir au maximum l'unique concept de compétitivité propre à chaque projet et leur donner un sens solidaire.

Une des exigences étant la réalisation effective de tous les projets d'investissement contenus dans les CPER 2000/2006 d'origine, avant leur réorientation en 2004 avec la mise en plan des contrats d'objectifs ou avenants aux CPER.



Quelques chiffres :

Total CPER 2007/2013	27,7 milliards €	
dont volet transport	10,6 milliards €	soit 38,3 %
dont part Etat	3,2 milliards €	soit 30,3 %
dont part Régions	5,6 milliards €	soit 52,9 %
dont part autres collectivités	802 millions €	soit 7,6 %
dont autres partenaires (FEDER, RFF, SNCF...)	974 millions €	soit 9,2 %



Au niveau de Rhône-Alpes

Total CPER 2007/2013	2,3 milliards €	
dont volet transport	610 millions €	soit 25,5 %
dont part Etat	245 millions €	soit 40 %
dont part Région	335 millions €	soit 55 %
dont autres partenaires	30 millions €	soit 5 %



Sur les investissements des CPER, concernant la part ferroviaire - Au niveau de Rhône-Alpes

Total	500 millions €	
dont part Etat	205 millions €	soit 41 %
dont part Région	295 millions €	soit 59 %
Transport combiné	20 millions €	soit 4 %
Transports collectifs urbains	60 millions €	soit 12 %

PROJETS PREVUS SUR RHONE-ALPES



Objectifs affichés

- Rendre le service public de transport régional de voyageurs plus attractifs
- Limiter l'usage de la voiture
- Encourager le report modal du fret vers les modes non polluants



Projets ferroviaires

- Modernisation des gares et accessibilité
- Travaux d'amélioration de la desserte périurbaine lyonnaise : tram train et mise en œuvre du cadencement
- Investissements sur les axes majeurs : sillon alpin et aire métropolitaine lyonnaise
- Liaison transfrontalière Annemasse-Genève et Etoile d'Annemasse
- Grand chantier Lyon-Turin



Transport combiné

- Projet d'inter modalité Autoroute Ferroviaire alpine (AFA), nouveau site dont la localité reste à définir (Le PCF préconise le site du Leyment près d'Ambérieu auquel on pourrait rajouter Porte les Valence au Sud) et amélioration des interfaces rail-route ou rail fleuve.



Transports collectifs

- Développer l'inter modalité
- Déplacements en ville : soutien et accroissement de l'efficacité du PDU avec les transports collectifs et interfaces ferroviaires.

OBSERVATIONS ET APPRECIATIONS

Une part des financements du volet transports de l'Etat reste au stade de pure annonce et on peut donc penser qu'ils sont conditionnés, pour une certaine part, à la concrétisation du PPP (Partenariat Publics Privés).

Cela pourrait concerner la liaison Lyon-Turin, vis-à-vis du ferré. Le PCF est opposé avec l'exigence d'une maîtrise publique des investissements et donc de l'exploitation de la ligne.

Contrairement aux précédents CPER où les parts Etat/Région étaient équivalentes au départ, on s'oriente avec les contrats de projets à une répartition impliquant plus la Région dans les financements et due à un désengagement de l'Etat.

Ce phénomène était déjà constaté à mi-chemin des derniers CPER 2000/2006. D'où l'intérêt de mobilisation pour exiger que l'Etat tienne ses engagements concrétisés dans le CPER 2000/2006.

On constate une réelle volonté de la Région Rhône-Alpes de favoriser les modes alternatifs à la route, particulièrement dans le domaine des infrastructures.

Cela ne dispense pas d'examiner qui paye, et d'où viennent les Fonds prévus.

Si l'engagement ferroviaire des Régions sur les modes doux se fait par transfert de parts budgétaires qui, auparavant, étaient consacrées à des infrastructures routières sans cohérence avec les discours sur le développement durable, leur nouvelle orientation est plutôt positive.

En revanche, s'il s'agit pour elles de trouver de nouvelles ressources traduites par un poids supplémentaire sur la fiscalité locale individuelle, il y a tout lieu de s'inquiéter sur le désengagement de l'Etat, sur l'égalité de traitement de ses citoyens et la solidarité entre territoires.



Les Régions se substituent à l'Etat

Dans tous les cas, cette évolution ne saurait donner caution au Gouvernement pour chercher à aller plus loin dans son approche libérale de la décentralisation, en opérant de nouveaux transferts de propriété d'infrastructures, cette fois ferroviaire et fluviale, désintégrant le réseau national unifié.

A coup sûr, la vigilance va s'imposer, d'autant que les contractualisations s'effectuent sur des opérations qui vont contribuer à la mise en concurrence de la SNCF avec l'orientation en faveur de nouveaux opérateurs de proximité. Le choix du service public n'est pas toujours avéré.

Les investissements annoncés, pour importants et intéressants qu'ils soient, ne sont pas encore mis en œuvre, l'expérience des précédents CPER, avec des projets qui, d'études en études, courent depuis des années, nous le rappelle.

D'ailleurs, des opérations sont, ni plus ni moins, le solde des précédents CPER.

Ce sont les mobilisations qui concrétisent, exerceront la vigilance nécessaire, garantiront que les engagements qui répondent aux besoins quotidiens et donc bousculant la seule philosophie de compétitivité retenue à l'origine des CPER, ne soient pas relégués en dernière position de réalisation.

7 - T.E.R

Transports Express Régionaux

Historique

- ★ **1982** : La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) ouvre la voie à la contractualisation entre les régions et la SNCF et au transfert des dotations financières de l'Etat versées avant à la SNCF
- ★ **1/1/1997** : Convention expérimentale entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF signée pour 3 ans, puis prolongée jusqu'au 1/1/2002
- ★ **13/12/2000** : Loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) actant la généralisation de la régionalisation à l'ensemble des Régions.
- ★ **13/03/2002** : Signature de la Convention Rhône-Alpes 2002/2006
- ★ **31/03/2007** : Signature de la Convention Rhône-Alpes 2007/2014

Rôles des Partenaires

- ★ **La Région** :
 - Définit l'offre de service TER
 - Contrôle les résultats de la SNCF
 - Verse une contribution financière à la SNCF pour l'exploitation des TER
 - Assume le risque sur les recettes du trafic
- ★ **La SNCF (opérateur public à dimension nationale et intégrée)** :
 - Est force de propositions, conseille la Région
 - Instruit les évolutions de service
 - Exploite le service TER et s'organise pour atteindre les objectifs fixés par la Région
 - Assume le risque industriel en s'engageant sur un forfait pluriannuel au niveau des charges.

La dotation de l'Etat à la Région

- ★ **La compensation du transfert de compétences est instituée par la loi SRU** :
 - Du montant de la contribution pour l'exploitation des services transférés
 - Du montant de la dotation complémentaire nécessaire au renouvellement du parc matériel roulant affecté aux services transférés
 - Du montant de la dotation correspondant à la compensation des tarifs sociaux mis en œuvre à la demande de l'Etat

L'Etat a transféré aux régions la gestion de 1,5 milliards d'euros par an de ressources publiques. Cette dotation est indexée sur la dotation globale de décentralisation (OGD). La compétence des Régions ne s'étend pas à l'infrastructure dont l'Etat a confié la gestion à Réseau Ferré de France (RFF). Néanmoins et de plus en plus, elles cofinancent des projets relatifs à l'infrastructure, à cause du désengagement de l'Etat principalement, ce que dénonce régulièrement le groupe communiste.

Beaucoup de Régions ont complété la contribution que leur a transféré l'Etat par des contributions sur leurs Fonds propres (dont Rhône-Alpes). On estime, au plan national, ces contributions à environ 162 millions d'euros par an en moyenne, soit 13 % de la contribution transférée par l'Etat. Ces transferts de charge ont même nettement augmenté dans la dernière période. Avant la loi SRU, une seule dotation (rien pour le matériel, ni pour les tarifs sociaux) était versée : ce qui a entraîné un retard important dans un vieillissement du matériel roulant, que la dotation actuelle n'a permis de compenser.

Photographie de la Région Rhône-Alpes

- ★ Une population de 6 millions d'habitants et de 15.000 cheminots concernés
- ★ 1^{ère} Région à signer le 19 décembre 1996 une Convention avec la SNCF au titre de l'expérimentation de la décentralisation
- ★ 130.000 voyageurs TER par jour avec un parcours moyen de 41 kilomètres
- ★ 1.100 trains régionaux quotidiens et 450 cars TER
- ★ 255 gares ou haltes et 400 arrêts routiers
- ★ Effort financier de la Région sur 2007 vis-à-vis de la Convention TER : 353 millions d'euros
- ★ 600 millions d'euros pour le matériel pour la période 2005/2010 comprenant pour 2007 20 rames nouvelles (6 AGC électriques, 6 AGS bi modes, 6 rames 2 niveaux et 2 rames Mont Blanc)
- ★ 500 millions d'euros pour la modernisation des infrastructures
- ★ 120 millions d'euros avec les autres collectivités locales pour les gares dont 40 rénovées chaque année
- ★ ¼ du budget de fonctionnement est consacré aux TER
- ★ Budget transport pour 2007 : 560 millions d'euros soit près de 30 % du budget régional

Evolution des fréquentations

- ★ + 5 % par an depuis 1997 jusqu'à 2004 et + 10 % par an depuis 2004
- ★ de 2003 à 2006 : + 30 %

Dans le cadre de la nouvelle Convention de 8 ans pour la période 2007/2014, les objectifs d'augmentation de la fréquentation sont de + 50 à 60 % et de développement des dessertes de + 20 à + 25 %.

La mise en œuvre du cadencement au 9/12/2007 va permettre de réaliser 120 trains supplémentaires par jour avec une dotation supplémentaire de 18 millions d'euros en 2008.

Données économiques de la nouvelle convention

- ★ Charges (couvrant l'ensemble des dépenses supportées par la SNCF pour l'exploitation du service régional)
- ★ Charges C1 forfaitisées : 341 millions d'euros en 2007
- ★ Charges C2 non forfaitisées n'étant pas de la responsabilité de la SNCF (péages des infrastructures, amortissement de matériel roulant...): 126 millions d'euros
- ★ Charges C3 pour le lancement et l'exploitation de la billettique : 7 millions d'euros
- ★ Charges C4 pour l'exploitation liée aux services en gare : 20 millions d'euros

Recettes du trafic estimées pour 2007 : 159 millions d'euros

Plan annuel des investissements :

- ★ 7,5 millions d'euros par an dont : 5,5 pour la Région
: 2 pour la SNCF
pour des actions destinées à améliorer les services en gare
- ★ 3 millions d'euros par an dont : 2 pour la Région
: 1 pour la SNCF
pour les aménagements des abords de gare.

Critères d'évaluation de la Convention

La SNCF met en œuvre les moyens nécessaires au maintien et à l'amélioration de la qualité du service, en vue de réaliser les objectifs fixés par la Région. La qualité de service est définie et mesurée dans 6 domaines :

1. Ponctualité des circulations

Pour mesurer le retard des trains TER migrants (trains dont tout ou partie du parcours est effectué entre 6 heures et 9 heures et entre 16 heures 30 et 19 heures 30) accusant un retard strictement supérieur à 5 minutes à leur gare de destination. Objectif ponctualité fixé pour 2007 : 92 %
Un système de bonus/malus incite au respect de cet objectif

2. Réalisation de l'offre

Afin de tenir compte d'aléas de production imposant la réduction, voire la suppression du service, la SNCF ne supporte aucune pénalité lorsque la non réalisation de l'offre de service programmée demeure inférieure à une franchise calculée sur la base d'un pourcentage de trains kilomètres devant être réalisé durant l'année considérée.

Cette franchise est de 1 % pour toute la durée de la Convention.

Au-delà de cette franchise, la SNCF est pénalisée financièrement.

3. Qualité à bord des trains

Information en situation normale, information en situation perturbée, capacité, propreté, confort et accueil

4. Qualité dans les gares

Information en situation normale, information en situation perturbée, informations multimodales, distributeurs, propreté, confort et accueil

5. Qualité à bord des cars

6. Qualité de l'information à distance

La SNCF met en œuvre tous les moyens destinés à assurer l'information du public dans les meilleures conditions d'accessibilité, de lisibilité, de compréhension, de régularité et de rapidité.

7. Continuité du service public

La SNCF s'engage, en cas de perturbation prévue et quel qu'en soit le motif, à assurer des niveaux de service garantis en mobilisant l'ensemble des moyens disponibles pour offrir une capacité suffisante.

La tarification

Tarifs spéciaux mis en place par la Région et la SNCF

- **Carte Rhône-Alpes transport « Coup de cœur »**
Réduction de 25 % sur toutes les lignes régionales et de 50 % sur les prix des billets plein tarif le week-end par personne, et jusqu'à 3 accompagnants.
- **Carte Rhône-Alpes transport « Coup double »**
Réduction jusqu'à 68 % pour un parcours quotidien de plus de 75 kilomètres en Rhône-Alpes et 25 % sur tous les autres trajets dans la Région et 50 % le week-end par personne et jusqu'à 3 accompagnants.
- **Carte Rhône-Alpes transport « Coup de foudre »**

Le PCF propose, en matière de transport, la création d'un titre unique (Métro, TER, Tram, Bus) permettant le déplacement à moindre coût des Rhônalpins. Son financement devrait être assuré par les employeurs à hauteur de 50 %. La part pour l'utilisateur ne devrait pas être supérieure à 12,5 %. Le reste du financement serait à charge des collectivités (Etat, Région, Conseils Généraux).

Le cadencement

Définition : rendre l'usage du train plus simple avec une meilleure lisibilité des horaires. Chaque gare est desservie au minimum une fois par sens et par heure, à intervalle régulier (ou au ¼ d'heure, ½ heure en plus).

Avec ce type d'exploitation, chaque famille de train (inter cités, périurbains, semi directs, TGV...) a les mêmes itinéraires, les mêmes arrêts, les mêmes temps de parcours et cela dans les 2 sens de circulation.

L'ensemble des circulations est coordonné et cela permet la création de correspondances régulières dans les gares importantes.

La mise en plan se fera par étape à partir du 9 décembre 2007.

8 % de kilomètres train supplémentaires en 2008

7 % les deux prochaines années

Les usagers ont été consultés au travers de comités d'étoiles tenus en deux occasions.

Commentaires du PCF sur le conventionnement

Ce nouveau système permet de mieux répondre aux besoins des usagers mais il réclame des moyens suffisants pour y répondre dans les meilleures conditions.

Au niveau des infrastructures où l'Etat et RFF doivent intervenir à un niveau de financement supérieur à ce qu'il est actuellement pour améliorer la capacité.

Au niveau des effectifs cheminots et du matériel où la SNCF doit faire un effort plus conséquent.

La démocratie

28 comités de lignes ont été mis en place par la nouvelle majorité régionale en amenant plus de proximité, plus de réactivité pour répondre aux besoins des usagers.

La Région organise des comités de ligne sur l'ensemble des lignes de la région Rhône-Alpes pour écouter les besoins des territoires, améliorer le service rendu, soumettre, informer, concerter sur les différents projets de modifications des dessertes et autres projets régionaux.

La SNCF est associée à la Région dans le dispositif de concertation tel que défini par la délibération du Conseil Régional du 14 octobre 2004, contribue à l'élaboration et à la préparation des comités de ligne et y participe. Toute modification du dispositif précité entraînant une augmentation significative du nombre de comités de ligne fait l'objet d'un réexamen conjoint des modalités de participation de la SNCF.

Ces comités de ligne, composés de représentants de la Région, de la SNCF, d'usagers, d'élus des collectivités territoriales, de salariés de la SNCF, d'élus des collectivités territoriales et de représentants de RFF sont chargés d'examiner la définition des services ainsi que tout sujet concourant à leur qualité.

Par ailleurs, le Comité régional des Partenaires, organisé à l'initiative de la Région, assure une coordination d'ensemble des comités de ligne permettant l'examen des sujets d'échelle régionale et le suivi de la concertation avec l'ensemble des partenaires du transport public régional de voyageurs.

Le groupe communiste souhaite que ces comités de lignes deviennent des comités de luttes qui, au-delà de l'expression des besoins, cernent les responsabilités de chaque acteur (Etat, SNCF, RFF, collectivités...) afin de définir les axes d'actions à développer pour faire avancer les demandes, les blocages....

Comparatif 2002-2006/2007-2014

Critères	Convention 2002/2006	Convention 2007/2014
Durée	5 ans	8 ans
Titre	Convention de gestion	Convention pour l'exploitation du service public de transport régional de voyageurs
Engagement sur les recettes	Engagement pluriannuel, si recettes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre -5 et -3% pris à 100% région ▪ Entre -3 et +3% pris à 100 % SNCF ▪ supérieur à 3% répartition à 50/50 entre SNCF et région 	Engagement annuel <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour 2007:158.91 Me ▪ Partage du risque ou de la répartition à 50/50 entre SNCF et région

Critères	Convention 2002/2006	Convention 2007/2014
Répartition des charges de l'exploitant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Charges C1: forfaitaires sur lesquelles la SNCF assure le risque industriel et qui sont de sa responsabilité de gestionnaire du service ▪ Charges C2 : répercutées au coût réel, charges dont la SNCF n'a pas la maîtrise 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ C1 (sauf C4) et C2 idem ▪ Charges C3: charges liées au lancement et à l'exploitation de la billettique ▪ Charges C4 : charges d'exploitation liées aux services en gares (en C1 dans l'ancienne convention)
Engagement sur les charges de l'exploitant	Pour 2002: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Charges C1 : 264,42 Me ▪ Charges C2 : 75.26 Me ▪ Rémunération opérateur: 7,93 Me ▪ Total:347,6 Me 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2007: 352 Me ▪ 2008: 374 Me ▪ 2009: 389 Me ▪ 2010: 404 Me ▪ Au-delà clause de revoyure
Rémunération opérateur	3% des charges C1 en 2002 3,5 % les années suivantes	2,5% des charges C1 et C4 + un intéressement sur les recettes permettant d'atteindre 3,5 % des charges

Comparatif 2002-2006/2007-2014

Critères	Convention 2002/2006	Convention 2007/2014
Développement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ + 1,4 MVK soit + 6% dont 50% à un coût inférieur de 20% du coût moyen ▪ Lié à la réalisation des investissements (CPER et matériel) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2007/2008 : + 9% ▪ 2007/2011 : + 17% soit + 4MVK ▪ Mise en œuvre du cadencement fin 2007
Pénalités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ponctualité 91,2% en 2002,92% en 2006 ▪ Qualité de service dans les trains ▪ Qualité de service dans les gares (plafond de 400 000 euros) 	Idem 2002-2006 + <ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualité de service à bord des cars ▪ Qualité de l'information à distance
Franchise pour trains supprimés	De 1,5 % en 2002 à 1,1% en 2006 (pénalités si supérieur)	1% et les grèves nationales non spécifiques à la SNCF n'entraînent pas de pénalités

Critères	Convention 2002/2006	Convention 2007/2014
Service garanti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan d'urgence ▪ Si 40% du service assuré, baisse des pénalités de 1 euros par Km/train 	3 niveaux de continuité de service : 30%,50%,70% service défini par la SNCF selon les conflits
Cars TER	Intégrés dans la convention et gérés par la SNCF par appel d'offre	Reprise en gestion directe par la région dès 2009
Dotation Etat	183,54Me exploitation <ul style="list-style-type: none"> ▪ 26,50 Me compensation tarifs sociaux ▪ Matériel non connu 	
Fonds propres Région	23,90Me : modification de l'offre, tarifs sociaux régionaux, etc.	

UN PROJET DE REGLEMENT EUROPEEN RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS VEUT METTRE EN CONCURRENCE LES TER

Ce projet qui avait été mis en échec en juillet 2000 par l'ancien Gouvernement sous l'impulsion de Jean-Claude Gayssot, s'appuie sur le principe du libre marché, et de la concurrence libre et non faussée contenue dans le Traité de Nice et maintenue dans le Traité Constitutionnel européen.

Le Parti Communiste est contre ce projet de règlement actant le principe d'appels d'offres, la mise à mort du service public ferroviaire et des entreprises publiques telles que la SNCF. Les principes en vigueur dans les transports urbains via des délégations de service public et/ou appels d'offres ne peuvent pas être utilisés pour les TER car ils sont maillés dans une infrastructure nationale.

Seule une entreprise nationale peut maintenir la complémentarité et la cohérence entre TER, trains grandes lignes nationaux et internationaux dans le cadre d'un plan de transports global.

La Régionalisation mise en œuvre pour les TER avec la loi SRU de décembre 2000 a permis une augmentation de la fréquentation (La France a les meilleurs résultats d'Europe en trafic et nombre de dessertes).

Nous devons donc valoriser ce succès et maintenir le principe de l'opérateur unique en le faisant reconnaître par l'Union Européenne.

L'Etat doit répondre à l'absence de moyens financiers pour améliorer les infrastructures, la construction de nouveaux matériels et les besoins en personnel afin d'améliorer encore la qualité de service.

Le Parti Communiste exige une directive cadre sur les services publics pour en définir la mission et mettre les transports alternatifs à la route hors règles de la concurrence.

CONVENTION AVEC LA SNCF POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS REGIONAL DE VOYAGEURS

Intervention de Danielle LEBAIL COQUET pour le Groupe Communiste
Session du 22 et 23 mars 2007

Lors de notre dernier échange dans cette salle, j'avais signifié de la manière dont nous pensions qu'il fallait aborder la négociation de cette future convention. J'avais utilisé trois adjectifs :

Offensif – Confiance – Exigence

Je vous propose que mon intervention s'articule autour de ces trois mots.

Tout d'abord je veux remercier les services et leur disponibilité pour le travail fourni lors de nos demandes. Et je veux souligner aussi le travail de concertation qui a prévalu tout le long de ce dossier, tout d'abord avec l'ensemble des élus et remercier Madame Marie-France Marcos pour son animation du groupe TER, mais aussi avec l'ensemble des acteurs du transport au travers des comités de lignes et du Comité régional des partenaires.

L'implication de chacune et chacun est sans doute pour beaucoup dans l'aboutissement de cette convention.

Cette convention que nous allons voter aujourd'hui est un dossier structurant des enjeux de transports posés à notre Région. Il ne peut être dissocié du contrat de plan que notre groupe n'a pas voté lors de la dernière session et du futur Schéma Régional des Transports.

Offensif : je le disais au début : oui, nous avons souhaité donné plusieurs signes forts au regard des légitimes attentes des usagers. S'appuyant sur un bilan positif (fréquentation en hausse de 10 % par an) et encourageant ; nous poursuivrons notre effort de développement, affirmant qu'il est l'une des réponses modernes aux besoins croissants de déplacements et une des réponses indispensables pour sauver la planète et les femmes et les hommes qui y vivent.

A cela, nous y ajouterons un effort conséquent pour l'investissement en gare, un développement des services en gare (c'est une avancée et un point important pour un meilleur service rendu aux usagers, je pense particulièrement aux personnes à mobilité réduite et notre exigence d'accueil et de sécurité par une présence humaine) et un service public de qualité afin de répondre au mieux aux attentes des usagers en terme de régularité, confort, offre de desserte et d'information.

Nous nous plaçons donc bien dans l'optique d'un service maximum garanti au quotidien pour les usagers et les collectivités. Tout cela, bien sûr, exige des efforts budgétaires conséquents que la Région a dû faire.

Confiance : avec l'opérateur de service public avec lequel nous avons décidé de poursuivre notre engagement : la SNCF. Le fait que nous ayons proposé cette convention pour 8 ans montre notre attachement au service public SNCF dans un contexte de dé régularisation totale que l'Europe tente de nous imposer.

Le service public est une idée moderne qui associe le développement économique, l'aménagement du territoire, le social, les enjeux écologiques et démocratiques.

Enfin **Exigence** : et là je dois vous le dire, nous sommes loin du compte et il va nous falloir batailler pour que cette convention trouve toute ses réalisations.

Tout d'abord, permettez-moi de signifier toute nos inquiétudes à ce que la SNCF puisse être en capacité de réaliser pleinement les objectifs fixés ensemble. Plus de 40.000 cheminots étaient le 8 février dans la rue montrant leur refus du budget SNCF 2007.

Qu'en est-il ?

Suppression de 2490 emplois, hausse de péages d'infrastructures de 6 %, baisse de la contribution de l'Etat aux tarifs sociaux de 11 % et aux charges d'infrastructures de 60 M€. Tous ces éléments ne sont pas de nature à nous rassurer, nous élus, vous le conviendrez, mais ces logiques budgétaires peuvent être inversées si le prochain gouvernement s'engage à désendetter cette entreprise et à créer un seul établissement public réunissant RFF et SNCF.

Ensuite, la volonté de ce gouvernement de se retirer des transports ferroviaires fait qu'à ce jour :

- 1. la question des périmètres n'est pas réglée et l'Etat l'utilise pour nous refiler allègrement ces trains d'intérêt nationaux**
- 2. le maintien et l'amélioration du réseau ferroviaire ne sont pas assurés**
- 3. la demande d'une juste compensation des charges nouvelles n'est pas acceptée.**

Toutes ces questions non réglées pèseront pour la bonne réalisation de cette convention.

Il nous faut donc poursuivre nos exigences envers le gouvernement en mobilisant tous les acteurs concernés mais surtout trouver les moyens pour que le futur gouvernement porte clairement une autre dynamique au travers d'engagements forts sur les transports ferrés publics en donnant les moyens aux régions. Mais là, je laisse les citoyens en décider.

8 - LE FRET FERROVIAIRE

* GTK (tonne/kilomètre transporté)

Etat des Lieux

En 1999, lors de l'élaboration des schémas de services collectifs, il était prévu de :

- doubler le trafic fret d'ici 2010
- multiplier par 4 le fret dans la traversée des Alpes

En 2000, 55 milliards de tonnes/kilomètres (GTK) étaient transportés par fer.

- 6000 wagons devaient être commandés pour construction
- 6000 autres devaient être rénovés
- pour compenser la radiation de 12.372 wagons d'ici 2004, 640 locomotives fret devaient être achetées

Avec l'arrivée de la Droite en 2002, la politique du volume prônée par J.C GAYSSOT, ministre des Transports, est abandonnée au détriment d'un plan financier, appelé Plan VERON pour la période 2004/2006.

Bilan du Gouvernement de Droite

- Nous sommes passés de 47 GTK transportés à la fin 2003 à 40 GTK fin 2006 (la part modale du fret SNCF dans le marché des transports en France est passée de 20,6% en 2000 à 12% en 2006).
- Maintien de 14 triages sur 18 qui ont vu leur rythme de travail modifié (3*8 en 2*8, de 2*8 en journée...)
- De 230 gares principales fret (GPF) nous sommes passés à 130 et 100 points de dessertes frets ont été fermés.
- La part de locomotive a été réduite de 24% (l'âge moyen des locomotives diesels est passé à 37 ans !)
- La part wagons réseau a été réduite de 21% (l'âge moyen passé à 30 ans).
- De 7 centres de taxation, on est passé à 1 (Paris Gare de Lyon) qui est complètement surchargé.
- L'effectif de gestion du fret SNCF a été réduit de 7000 emplois de 2003 à 2006.
- L'effectif de la filière commerciale fret a été réduit de 25%
- Les 25 directions régionales fret ont été regroupées en 7 délégations commerciales où sont rattachées 360 agences fret au lieu de 70.
- Cette politique de casse s'est aussi accompagnée de la déréglementation du travail pour les agents de conduite.
- Les tonnes de marchandises perdues, abandonnées et refusées depuis 2003, équivalent à 1.400.000 camions supplémentaires sur les routes.

⇒ Ce bilan démontre que le Plan VERON a été un échec, imputable en grande partie à la politique menée par la droite au pouvoir.

Le fret est malade de libéralisme.

- Dans la période, l'ouverture du trafic fret à la concurrence a été anticipée avec 9 mois d'avance sur les préconisations de la commission européenne.
- En mars 2006, 12 appels d'offre ont été lancés soumettant 6 GTK de trafic fret à la concurrence (soit 13 à 14% du total).
- 7 entreprises privées disposent d'un certificat de sécurité pour assurer les trafics.

Erigée comme un dogme par les libéraux, la concurrence serait la situation miracle à tous les problèmes.

En fait, elle est surtout un moyen de remplir le porte-monnaie des actionnaires plutôt que de prendre en compte l'intérêt des collectivités et de répondre aux besoins des transports.

En prenant exemple sur des versions européens qui subissent l'ouverture à la concurrence depuis plus longtemps, jamais la concurrence n'a permis de regagner de manière significative des parts de marché au profit de la route.

Les entreprises ferroviaires se sont démultipliées, mais elles n'ont fait que gaspiller des trafics rentables sur l'opérateur historique.

C'est ce qui se passe en France depuis 2006.

L'Etat s'est nettement désengagé de ses obligations de service public et de son rôle d'aménageur de territoire

Au niveau financier

- En remettant en cause sa participation prévue dans le protocole de financement de la partie française de la liaison fret LYON-TURIN (4,4 milliards d'euros au niveau des différentes collectivités, de la SNCF, de RFF et principalement l'Etat).
- En diminuant de façon drastique son aide au développement du transport combiné (containers, rail/route...) qui est passée de 92 millions d'euros en 2002 à 16 millions d'euros, ce qui en fait l'une des plus basses d'Europe).

Au niveau des investissements

La diminution de la part de l'Etat pour la maintenance et l'entretien du réseau (contenu dans les conventions signées avec RFF) a entraîné :

- 650 kms de ralentissement en 2005
- 1.230 kms de ralentissement en 2006

=> avec une répercussion sur les emplois de cheminots de l'équipement (- 617 agents en 2007)

=> De nombreux travaux ont été sous traités à la concurrence (+10% en 2006)

Un nouveau Plan MAREMBAUD/IDRAC/PEPY accentue la productivité et la régression du trafic fret ferroviaire pour aller vers une filialisation voire une privatisation rampante.

La SNCF a décidé en plein été de fermer 262 gares au trafic de wagons isolés à partir du 30 novembre 2007, sans concertation avec les organisations syndicales ni avec les collectivités locales ou les territoires concernés.

Pour mesurer l'importance de cette décision, il faut savoir que le terme « wagon isolé » est utilisé par opposition au train entier reliant un seul chargement et un seul destinataire. Tous les autres trafics de un ou plusieurs wagons sont des « wagons isolés »

Le « wagon isolé » représente 20 GTK sur un total de 40. Ce n'est pas marginal.

Cette stratégie est suicidaire pour l'entreprise SNCF et dangereuse pour les conditions de vie de la population.

Le Fret SNCF est l'activité d'une grande entreprise publique dont la stratégie et l'avenir devraient faire l'objet d'un grand débat national et ne pas simplement répondre aux intérêts des grands groupes privés au risque que les contributions publiques ne subventionnent plus que des activités de la sphère privée.

Aujourd'hui, la filiale VFLI est utilisée pour prendre ou garder des trafics en abaissant les coûts.

La filiale NAVILAND CARGO (ex CNC) pourrait devenir une entreprise ferroviaire avec plus de 100 cheminots détachés et utilisés aux conditions du code du travail.

Les structures SIDEROS et SIBELIT de coopération avec les autres opérateurs historiques pourraient devenir des entreprises ferroviaires à part entière.

Une nouvelle entreprise ferroviaire, la filiale CHARM, pourrait être créée pour le trafic France/Allemagne.

Etc....

Ces mesures s'inscrivent dans un désengagement du fret SNCF qui ne répond ni à l'enjeu de société lié au développement durable ni aux besoins des chargeurs.

Le concept de développement durable s'impose de plus en plus dans notre société comme une donnée incontournable de l'avenir.

Dans ce cadre, la marginalisation du transport ferroviaire de marchandises interpelle les citoyens dans leur vie quotidienne et les décideurs dans les politiques à mettre en œuvre.

Le mode ferroviaire est peu polluant, économe en espace et en énergie. Il est aussi un élément structurant de l'espace économique et social.

Il doit être un levier stratégique essentiel pour la satisfaction des besoins actuels et futurs. Mais cela nécessite de remédier aux conséquences de certaines politiques qui l'ont rendu peu attractif et inefficace.

Les Communistes prônent une autre politique pour relancer le fret ferroviaire.

D'ici 2020, le transport de marchandises devrait croître de 40%.

Cela doit permettre de déterminer une stratégie de développement s'appuyant sur les recommandations du « Grenelle de l'Environnement » avec l'objectif d'augmenter de 25% la part de fret non routier.

En attendant le PCF soutient les organisations syndicales de cheminots sur l'exigence d'un moratoire concernant la politique fret avant le terme d'un grand débat national entre les conducteurs SNCF, les chargeurs, les pouvoirs publics, les collectivités territoriales et les syndicats de cheminots afin de mettre en œuvre une véritable stratégie de développement dans la continuité du Grenelle de l'Environnement.

Une véritable politique de volume est indispensable pour faire face aux coûts fixes de la SNCF et répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Les Communistes exigent un nouveau cadre de référence européen

- ⇒ **Stoppons** le processus de libéralisation/privatisation
- ⇒ **Affirmons** l'objectif du droit aux transports dans le cadre du service public avec la logique de réponse aux besoins en opposition à la concurrence
- ⇒ **Favorisons** dans ce cadre l'inscription dans les marchés publics du transport d'obligations élevées incluant des clauses sociales et environnementales.
- ⇒ **Développons** toutes formes de coopération entre réseaux
- ⇒ **Déléguons** à chacun des Etats membres le libre choix sur les modalités d'organisation et de fonctionnement du service public des transports (principe de subsidiarité).

Les communistes prône la reconstruction d'un opérateur ferroviaire intégré en France

- ⇒ **Revenir** sur la décision de séparation entre SNCF et RFF pour réduire les oppositions de stratégie entre les 2 entreprises et reconstruire la cohérence du système.
- ⇒ **Revenir** sur la gestion par branche d'activité
- ⇒ **Elaborer** un projet pluriannuel de développement entre la SNCF et l'Etat fixant objectifs et moyens.
- ⇒ **Dégager** les moyens pour la régénération, le développement du réseau et la reconquête du fret (objectifs GAYSSOT).
- ⇒ **Relancer** une politique de création d'emplois à la SNCF
- ⇒ **Résorber** la dette du système ferroviaire en mobilisant des financements nouveaux
- ⇒ **Promouvoir** une politique de Groupe SNCF complémentaire permettant d'offrir des solutions logistiques de bout en bout : aux chargeurs basés sur le rééquilibrage entre les différents modes de transports au profit du ferroviaire SNCF avec les équipements et financements correspondants.

Le Groupe des élus communistes demande :

- ⇒ la mise en œuvre d'une tarification sociale et environnementale obligatoire pour les transports routiers, assurée par les donneurs d'ordre et chargeurs, permettant d'internaliser les coûts externes et de réduire les nuisances (réforme de la taxe à l'essieu et euro vignette)
- ⇒ Une réforme de la fiscalité des carburants est nécessaire pour en faire un outil efficace en matière de préservation de l'environnement
- ⇒ Dans le transport routier, toutes les mesures doivent être socialement accompagnées de façon à empêcher tout impact de celles-ci sur les conditions de travail déjà désastreuses des salariés du secteur
- ⇒ Afin d'assumer ces choix, il faut garantir la propriété publique des infrastructures, la maîtrise par la société de leur utilisation et de leur financement. Il faut sortir d'une concurrence budgétaire entre les infrastructures qui au bout du compte exacerbe la concurrence entre modes (de transports) et rend inopérante l'action publique en faveur des moins nuisants et moins gourmands en énergie.
- ⇒ Il faut regrouper la propriété des routes, voies ferrées, fluviales nationales et des installations portuaires à caractère national dans une même entité rattachée au ministère.
- ⇒ Il faut donner au fret ferroviaire, fluvial et pas cabotage maritime, un caractère de service public et des missions concrètes.
- ⇒ Les missions de service public doivent reposer sur l'environnement, la sécurité, la sûreté, l'aménagement du territoire.
- ⇒ Il faut revoir les décisions d'infrastructures routières nouvelles ; arrêter la construction d'autoroutes motivée par l'écoulement du trafic routier marchandises.
- ⇒ Toutes ces mesures visant à développer les modes de transports les plus environnementaux ne doivent pas détourner notre attention de revoir différemment la localisation des productions et processus de productions industrielles afin de réduire les transports inutiles.

9 - LA LIAISON TRANSALPINE LYON-TURIN

Les études du projet Lyon-Turin ont été lancées il y a treize ans par décision ministérielle du 7 février 1994 à l'issue d'un débat d'opportunité.

Depuis, d'autres discussions ont jalonné le processus d'études, précisant les contours du projet.

Un Traité international, signé à Turin le 29 janvier 2001, a ratifié la réalisation de cette liaison ferroviaire, où les Gouvernements français et italien ont affirmé leur volonté de rééquilibrer l'offre de transport entre le rail et la route dans les franchissements alpins.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a confirmé la volonté de réaliser le projet Lyon-Turin en application des accords internationaux.

Le mémorandum d'entente entre la France et l'Italie relatif au financement de la section internationale du projet, signé à Paris le 5 mai 2004 a permis de rééquilibrer le coût de l'ensemble des franchissements alpins entre les deux pays.

Lors de ce mémorandum, les deux Etats se sont engagés à mettre en œuvre tous les moyens possibles pour maximaliser la contribution de l'Union Européenne au financement de l'ouvrage.

La Commission Européenne, qui a contribué au projet à hauteur de 184 millions d'euros était prête à proposer un financement de 1,4 milliard d'euros d'ici 2013 pour la section transfrontalière de la Transalpine telle qu'elle était définie dans le mémorandum. Elle était également disposée à débloquer 700 millions d'euros de financement communautaire pour la partie française du projet, comprise entre Lyon et la Chartreuse. Cet engagement était toutefois conditionné par la capacité des réponses rapides et précises, au cours de l'année 2005, sur les montages juridiques et financiers du dossier à l'échéance 2013 et sur la priorité accordée au fret.

Or, aucun engagement de l'Etat français n'a répondu à cette demande.

Malgré cela, un appel à projets a été lancé par la Commission Européenne concernant les crédits Réseaux Transports Européens 2007 – 2013. Les Etats devaient faire remonter leurs projets avant le 20 juillet 2007, accompagnés d'un engagement public pour une politique de report modal des marchandises, claire et ambitieuse.

Le Gouvernement français n'a toujours pas répondu, sous peine de remettre en cause (durablement ou définitivement) une infrastructure sans laquelle une politique transalpine de report modal n'est pas concevable.

➔ Devant cette situation de blocage, vis-à-vis de la possibilité d'obtention de Fonds européens pour la partie française du projet, absolument nécessaire à l'alimentation du tunnel transfrontalier, nous demandons le respect des engagements de l'Etat français contenus dans le mémorandum du 5 mai 2004 ainsi que dans le protocole d'intention pour la réalisation d'une première phase des accès au tunnel international de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin et des liaisons entre Lyon et le Sillon Alpin du 19 mars 2007 à Lyon.

10 - LOCALISATION DE PLATEFORME AUTOROUTE, FERROVIAIRE ET MULTIMODALE

Depuis le 4 novembre 2003, un service d'Autoroute Ferroviaire Alpin (AFA) est en service d'Aiton – Bourgneuf en Maurienne à Orbassano en Italie.

Près de 50.000 camions ont franchi les Alpes depuis la mise en service.

Le résultat est obtenu dans le cadre d'une expérimentation exercée sur la ligne classique avec des fortes contraintes d'un parcours en situation de travaux pour augmenter le gabarit des tunnels. Une fois ces travaux réalisés, une montée en service est espérée avec un objectif affiché dans le cadre de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001 de 200.000 camions par an. Ce service d'autoroute ferroviaire demande une contribution publique pour équilibrer les comptes dans la mesure où le parcours est trop restreint.

En fonction de la montée en puissance des travaux de la Transalpine, il paraît nécessaire d'implanter des plateformes plus en amont, afin de mieux rentabiliser l'AFA.

→ Nous préconisons la construction et l'installation de deux nouvelles plateformes, Ambérieu – Leyment au Nord et Portes les Valence au Sud.

1. Ambérieu – Leyment

Sur commande ministérielle, la Direction Régionale de l'Équipement a effectué une étude sommaire (1^{ère} étape) de neuf sites de l'Ouest de Rhône-Alpes susceptibles d'accueillir, y compris à court terme (fin des travaux de mise au gabarit de la ligne Dijon – Ambérieu – Chambéry – Modane – Turin : fin 2008 ou début 2009), une plateforme de ferroutage type Modalhor.

Cette plateforme serait complémentaire à celle existante d'Aiton. Les sites du nœud lyonnais (Chasse sur Rhône – Vénissieux...), rencontrent une forte opposition des Elus politiques voire des populations.

Nous estimons qu'au contraire, Ambérieu – Leyment bénéficie de nombreux atouts :

- L'avis quasi unanime, hormis les Elus F.N., des Elus de la région Rhône-Alpes dans le cadre d'une délibération prise.

Ambérieu est idéalement placé au carrefour de l'arrivée de la branche Sud du TGV Rhône-Alpes, au début du contournement Est ferroviaire de Lyon en lien avec l'option Bas Dauphiné de la liaison fret de la Transalpine Lyon – Turin et capte près de 70 % des circulations en provenance du Nord de la France (Grande Bretagne – Benelux – Est de la France) à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est.

Les Maires des trois communes concernées par cette future plateforme sont partie prenante du projet et tous les acteurs politiques, syndicaux et associatifs du territoire ont convenu du bien fondé de ce projet.

Le site est suffisamment étendu pour accueillir en plus de la plateforme de chargement des camions, des services de logistiques, d'entreposage et de manutention, concentrant l'ensemble des services de transports dans un même lieu.

L'armée, propriétaire du camp est prête à vendre au prix du terrain agricole.

Le terrain se situe dans une zone qui est actuellement très faiblement urbanisée, proche de l'autoroute A.42 et de la future A.48 et du site ferroviaire d'Ambérieu.

2. Portes les Valence

La situation géographique du triage ferroviaire de Portes les Valence, proche de l'autoroute A.7 et du fleuve Rhône rend incontournable la réalisation d'une plateforme multimodale sur le site.

Les consultations publiques organisées dans le cadre du rapport BLANCHET ont démontrés la forte demande des populations pour développer le transport ferroviaire afin de désengorger la Vallée du Rhône, des millions de camions qui y transitent annuellement.

20 % du trafic international venant du Sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est, transite par Portes les Valence et le nœud lyonnais déjà très encombré. La modernisation du sillon alpin (doublement de la voie + électrification) initiée par le CPER 2000/2006 et confirmée par les contrats de projet 2007 / 2013) permettrait d'écouler environ 2 à 3 millions de tonnes de fret à destination de l'Italie tout en désengorgeant le nœud lyonnais.

→ Dans ce cadre, la plateforme multimodale de Portes les Valence constitue une solution d'avenir sur le court / moyen terme d'avenir tout en n'occultant pas des solutions sur un plus long terme plus en amont vers le sud.

11 - CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

1. Contournement Ouest de Lyon

Actuellement, le nœud ferroviaire lyonnais est saturé et l'offre supplémentaire attendue dès le 9 décembre 2007 avec la mise en place du cadencement des TER sur Rhône-Alpes, ainsi que le développement des dessertes TGV vers le Sud, des trains corails vers Strasbourg, le centre de la France et Bordeaux via le Massif Central **rend indispensable de mettre en service un contournement par l'Ouest de Lyon rapidement.**

Le coût de la remise à niveau de l'itinéraire actuel est très réduit (estimation à 300 millions d'euros) au regard des autres projets en cours. Aucune acquisition foncière n'est nécessaire (à l'origine, cette ligne a été construite à double voie).

Sa modernisation bénéficierait également aux voyageurs et aux trafics périurbains lyonnais avec le Tram-Train, aux TER Rhin-Alpes et Bourgogne ainsi qu'aux trains grandes lignes en créant un itinéraire alternatif.

2. Contournement Est de Lyon

Le contournement ferroviaire de l'Est lyonnais est nécessaire en complément de celui de l'Ouest lyonnais avec une connexion avec celui-ci mais sur du plus long terme.

Suite aux débats publics du 15 octobre 2001 au 15 février 2002 et à la consultation sur les quatre fuseaux projetés, une décision ministérielle est intervenue le 26 décembre 2005 en faveur du fuseau A.

Même si le PCF s'est exprimé en séance plénière en faveur du fuseau A, nous devons tenir compte du fort mécontentement des populations concernées.

Nous préconisons donc de revoir le choix opéré et de réaliser un contournement ferroviaire par l'Est le plus éloigné possible de l'agglomération lyonnaise, l'option D semblant le plus proche de notre demande.

Mais nous assortissons notre demande de plusieurs conditions :

- **Ce contournement doit être global du Nord au Sud avec des possibilités de raccordement avec les futures plateformes d'Ambérieu – Leyment au Nord et Portes-les-Valence au Sud.**
- **Il doit être mixte fret et voyageurs afin que les riverains, au-delà des nuisances occasionnées par le trafic fret, aient des retombées positives au niveau des TER cadencés.**
- **Enfin, la révision du tracé ne doit pas entraîner de retards conséquents dans l'avancement des projets.**