



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Débat Public Réseau Express Grand Lille

Audition d'experts
Organisation du service et financement

Sophie Hasiak
Patrick Palmier
Cerema Nord Picardie

10/06/2015

Plan de l'intervention

- Le financement du système de transport régional : de quoi parle-t-on ?
- Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?
- Quelle capacité de financement de l'ensemble du système de transport régional ?
- Ratio recettes sur dépenses : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

Le financement du système de transport régional de quoi parle-t-on ?

Le financement du système de transport régional : de quoi parle-t-on ?

- Le budget **transport** des régions

en moyenne 1/5e du budget global d'une région

comprend toutes dépenses liées aux transports : routes, ports, transports de marchandises... et **transports**

collectifs régionaux :

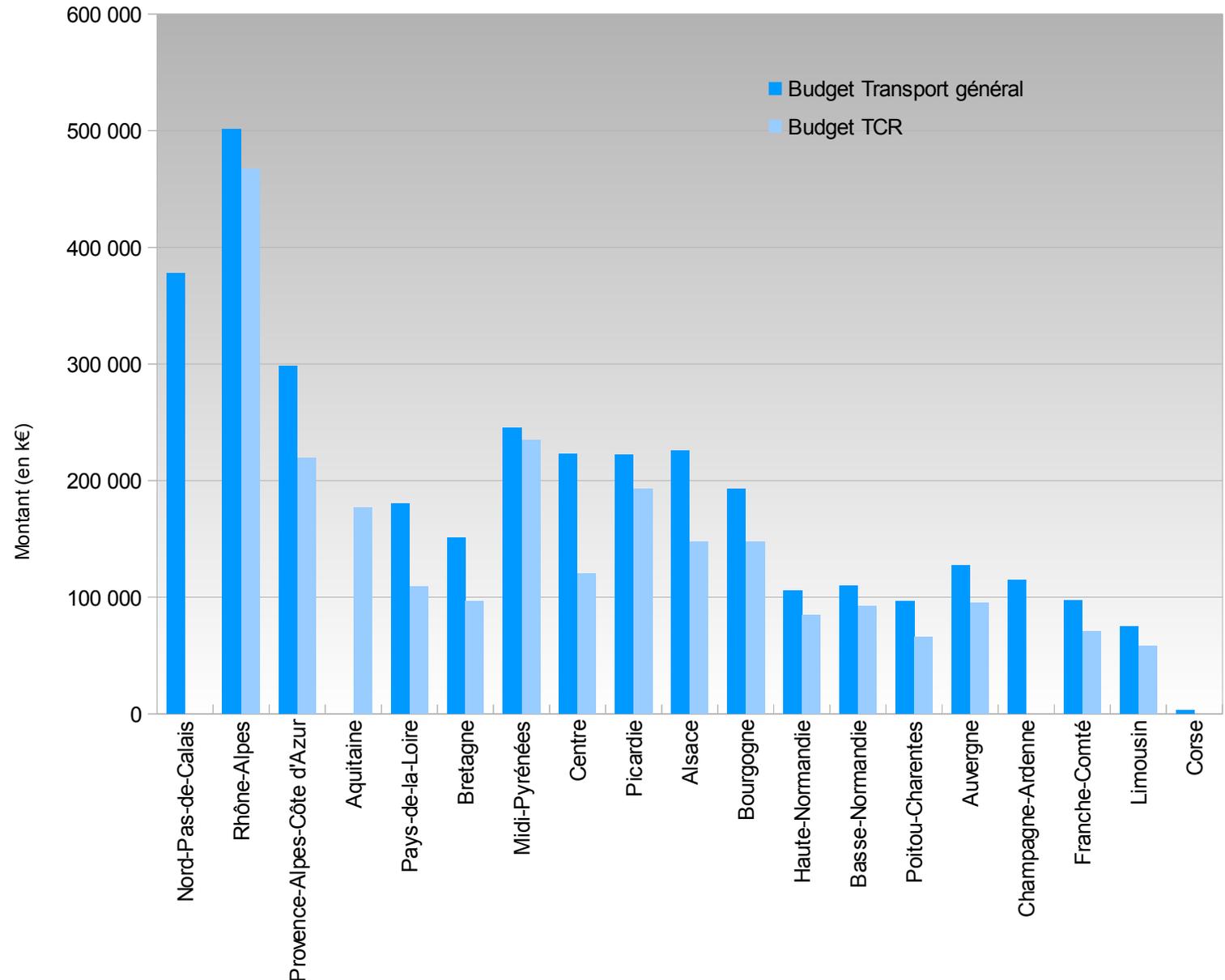
- **Trains régionaux**
- **Offre lignes régionales d'autocars**

Le financement du système de transport régional

- Le budget **Transports collectifs régionaux** des régions

en moyenne
**75 % du budget
transport**

mais variation
selon les
régions :
54% région Centre
96% en Midi-
Pyrénées
90 % en NPdC
(données DGCL 2013)



Le financement du système de transport régional

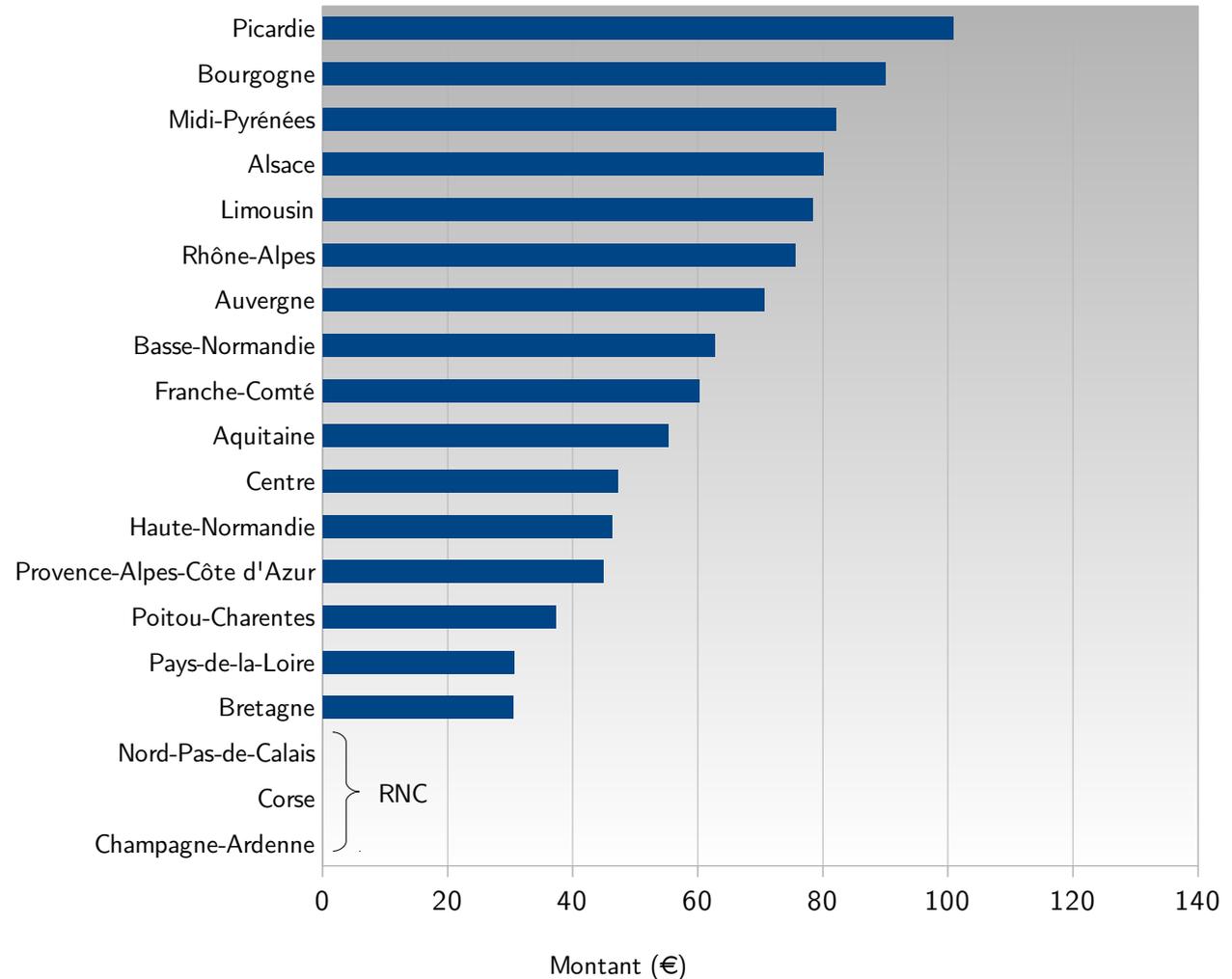
Budget des services régionaux de transport par habitant

(en €)

- Le budget transports collectifs régionaux de transport

en moyenne **62€ par habitant**

mais très variable d'une région à l'autre : fourchette de 30 à 100€ par habitant

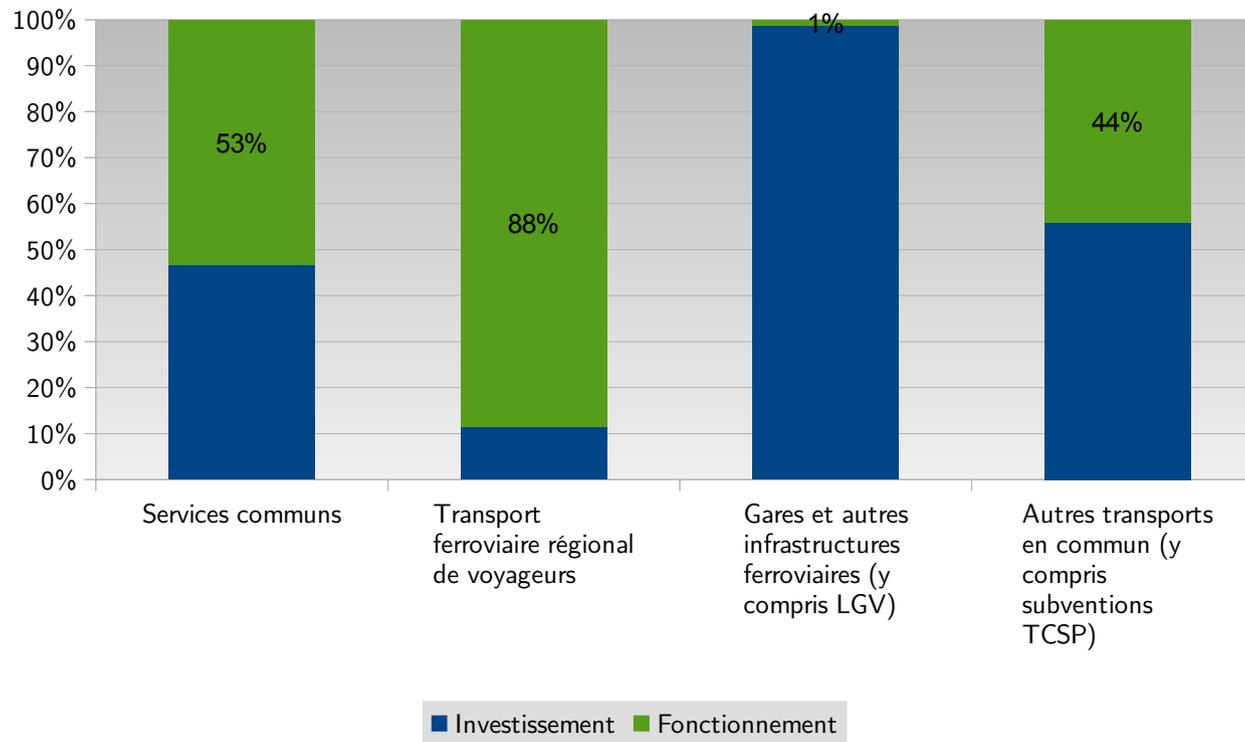


Le financement du système de transport régional

- Le budget Transports collectifs régionaux de voyageurs structuré en 4 sous-fonctions (compte administratif)

Répartition investissement / fonctionnement

Ensemble des régions

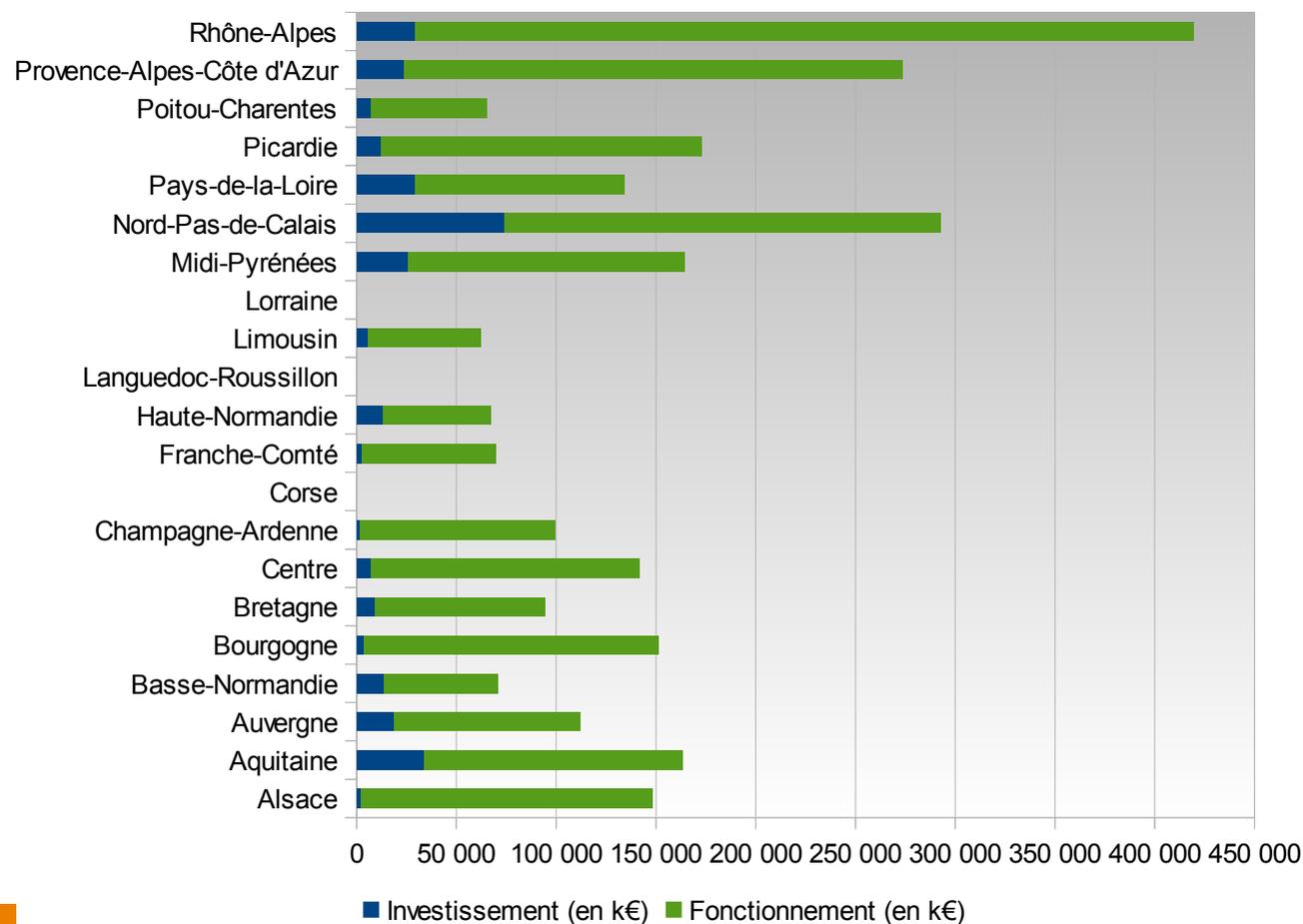


- Près de 80 % du budget alloué à la fonction « transport ferroviaire régional de voyageurs »
- Poids important des dépenses de **fonctionnement** pour le transport ferroviaire régional

Le financement du système de transport régional

- Les dépenses de fonctionnement pour le transport ferroviaire régional selon les régions

transport ferroviaire régional de voyageurs

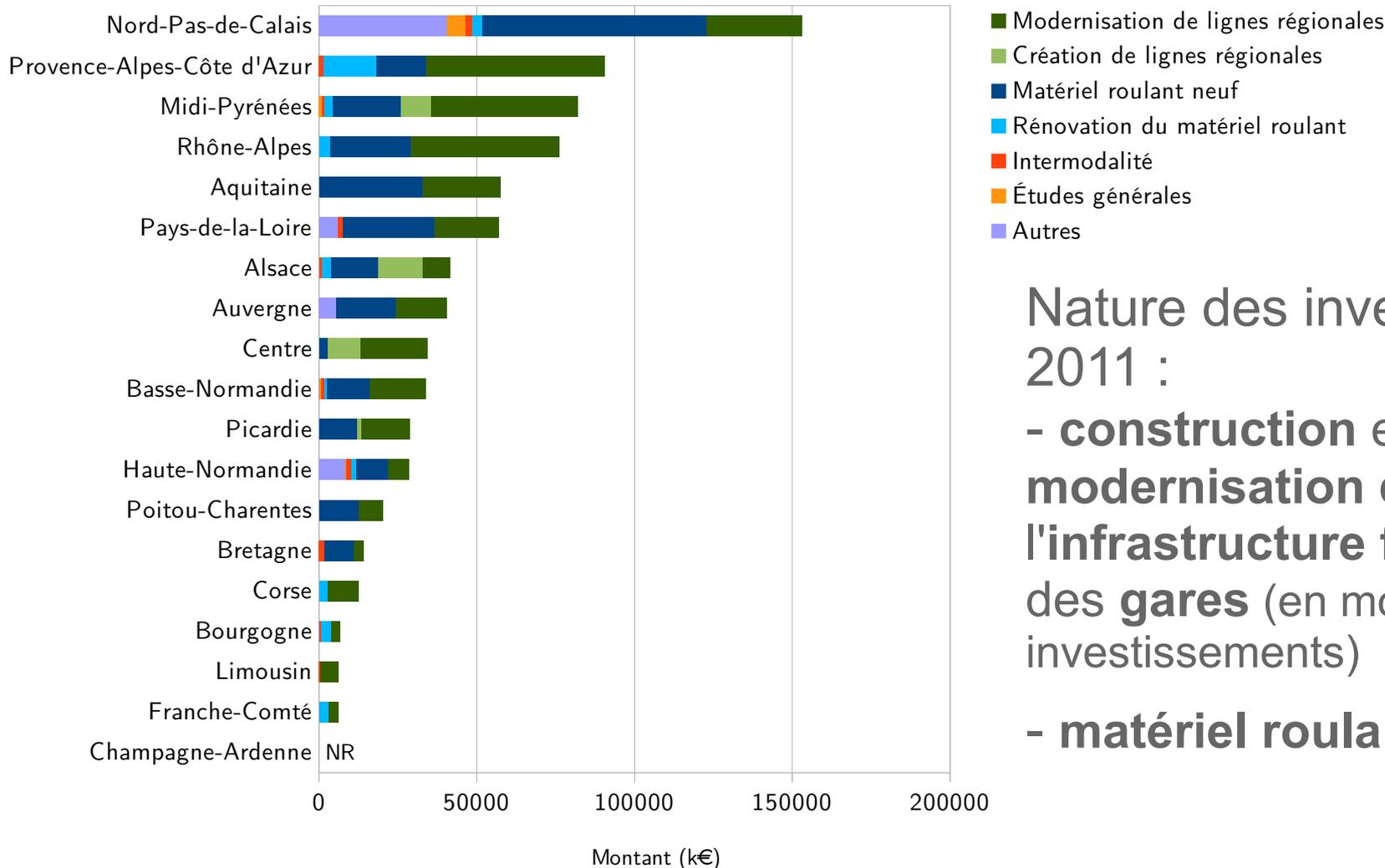


Fourchette de 75 à 100 % de dépenses d'exploitation selon les régions

Le financement du système de transport régional

Investissements dans les services régionaux de transport

Répartition par poste



Nature des investissements 2011 :

- **construction et modernisation de l'infrastructure ferroviaire et des gares** (en moyenne **46%** des investissements)
- **matériel roulant neuf (33%)**.

Le financement du système de transport régional

- Un système de transport régional qui poursuit sa mutation depuis 2002 :
 - **Amélioration de l'offre** sur certaines liaisons
 - Modernisation du parc de **matériel roulant**
 - Mais également projets d'**investissements sur les infrastructures** ferrées
- Le projet REGL qui s'inscrit dans une politique régionale construite sur **plusieurs projets d'investissements** envisagés à l'échelle de la région actuelle :
 - augmentation capacité Lille-Valenciennes-Aulnoye : 410M€
 - amélioration desserte Cambrésis : 340M€
 - création desserte Bruay la Buissière : 90M€
 - pérennisation ensemble réseau ferré : 100 à 150M€
 - mise en accessibilité des gares : 260 M€

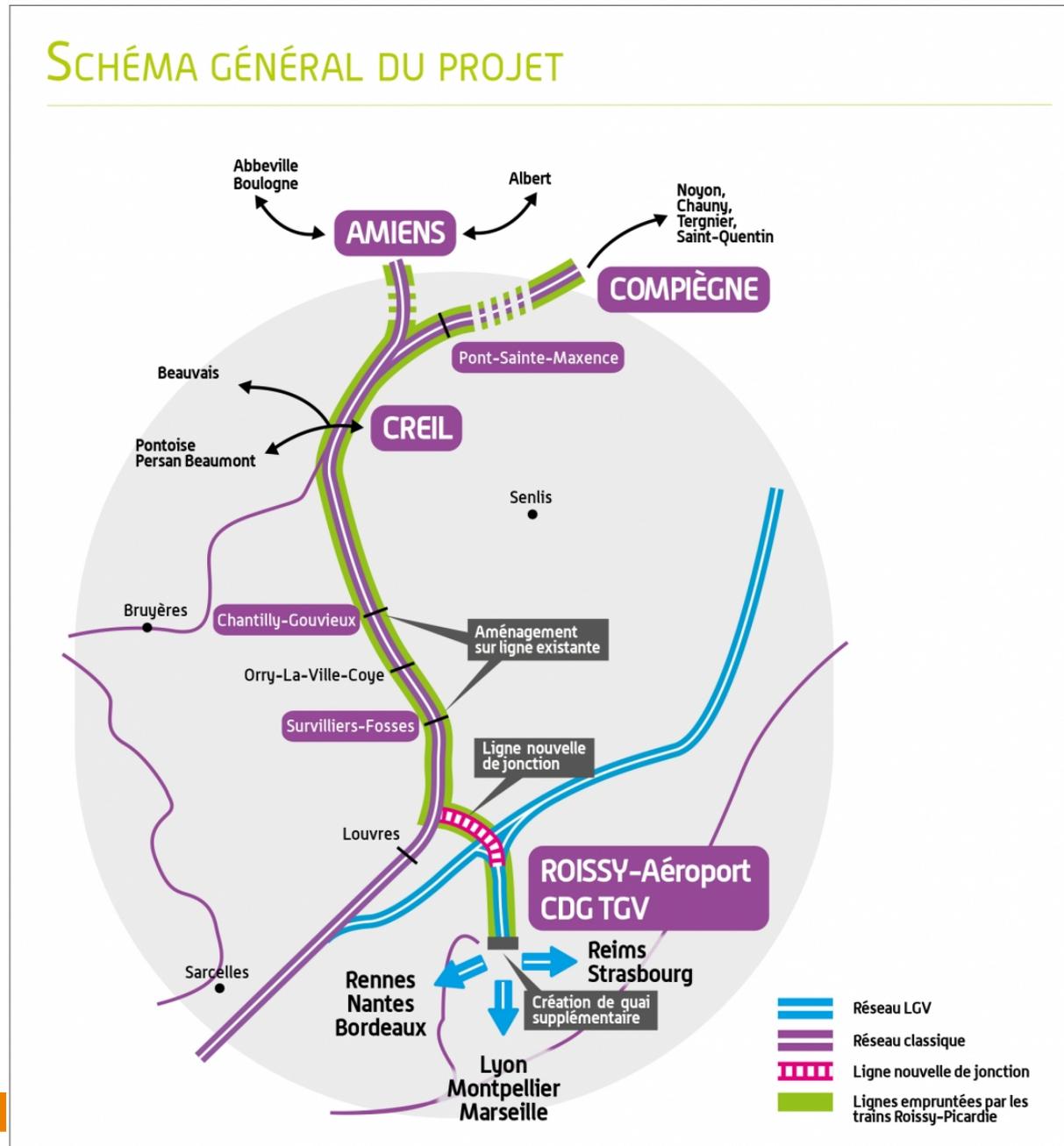
Le financement du système de transport régional

- Mais aussi à l'échelle de la région de demain

Projet liaison ferroviaire
Roissy Picardie

= ligne ferroviaire nouvelle de 6 km connectant la LGC d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris

+ aménagements sur ligne existante
278 à 333M€ selon les variantes



Le financement du système de transport régional

- Nécessité d'avoir une **approche globale sur le financement** de l'ensemble de l'offre régionale de mobilité projetée
- On ne peut dissocier la question du **financement des investissements** à celle du **financement de l'exploitation** sur la durée de vie du système (intégrer les coûts de maintenance lourde des infrastructures et du matériel roulant)
- En effet, « *le transport ferroviaire est tout d'abord caractérisé par des **coûts de production intrinsèquement élevés*** »

Assises du ferroviaire « l'économie du ferroviaire »

Le financement du système de transport régional

Coût moyen de l'offre TER

Un ordre de grandeur de **22€ par train.km** (2012)

Région NpdC : 20€

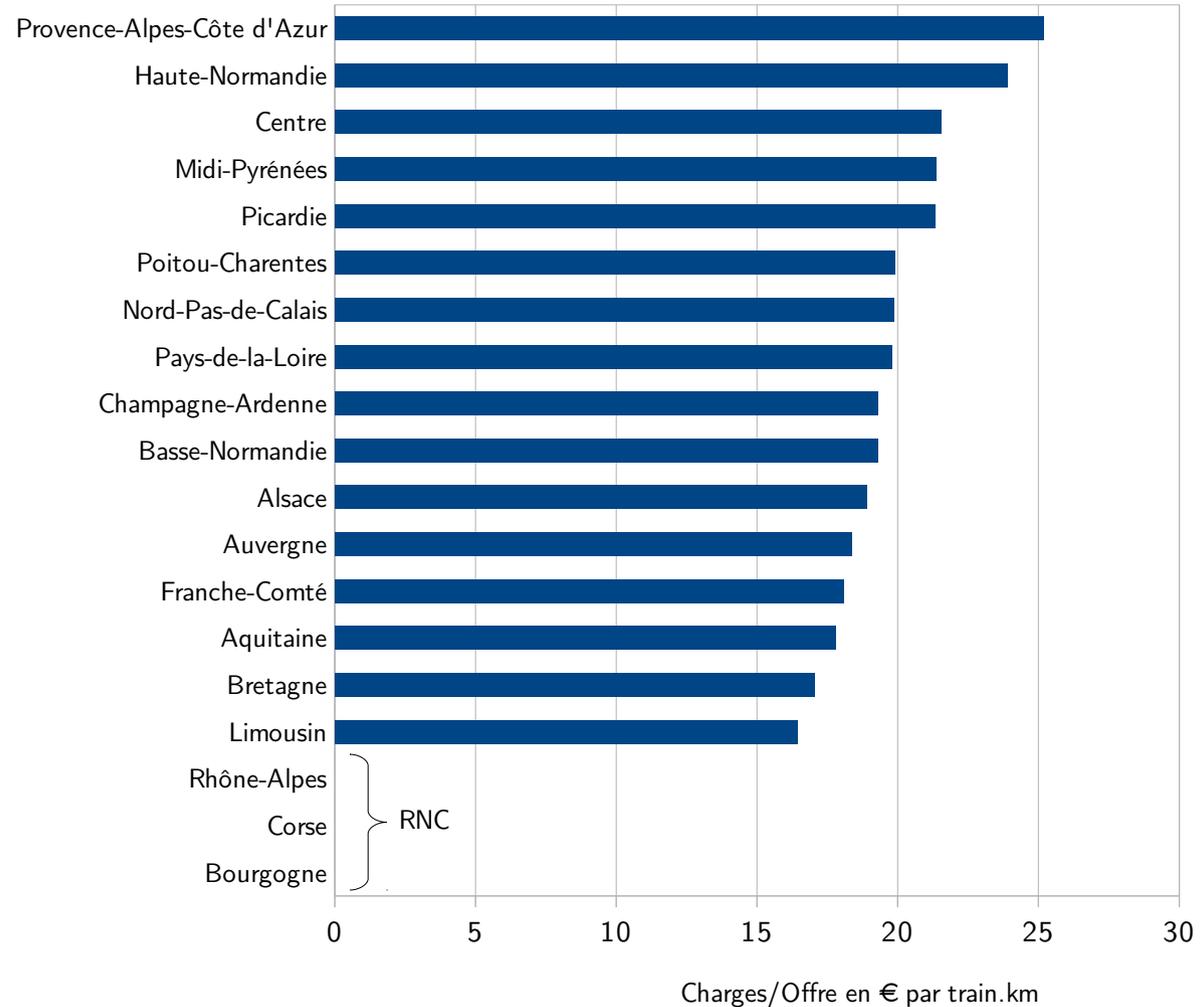
Picardie : 22€

Un coût moyen suscitant des débats lié à la complexité de son calcul :

Rapport Grignon : 17€

Revue VRT : 19,80€

Convention région-SNCF : Ratio $\frac{\text{Charges ferroviaires}}{\text{Offre ferroviaire}}$
(en € par train.km)



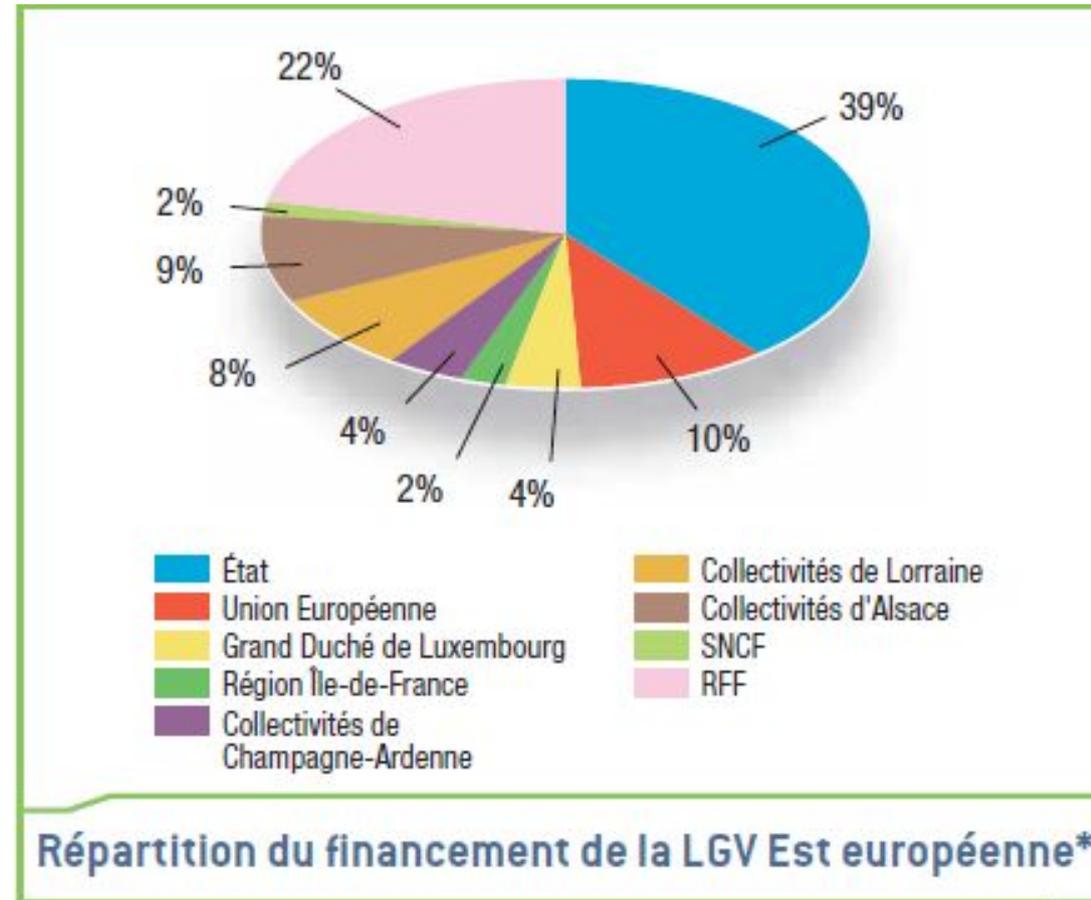
Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- Un montage financier bâti principalement sur 2 principes :
 - un **modèle « classique »** basé sur la mobilisation des fonds publics
 - un **partenariat public-privé** (contrat de partenariat, concession) permettant une intervention du privé
- Zoom sur le modèle classique :
 - Modèle basé sur des **fonds publics** associant l'État, les collectivités territoriales, éventuellement l'Union Européenne, SNCF réseau (ex RFF+ SNCF infra) et mobilités (gares)

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- Plan de financement reposant sur :
 - Fonds propres de la maîtrise d'ouvrage (autofinancement)
 - Subventions
 - Etat (AFITF)
 - CL (régions, départements, EPCI)
 - Europe (au titre de grands projets européens)
 - Emprunt



Source : RFF

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- Quelles perspectives de financement par des revenus propres aux Régions ?
Regard sur les pistes envisagées dans le dossier REGL
- Faire payer l'usage d'une infrastructure :
 - abandon par le gouvernement de l'écotaxe PL
quelle faisabilité d'une écotaxe régionale ?
 - mise en place d'un péage sur les sections autoroutières gratuites

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- Un **péage urbain de financement** ? cf expérience d'Oslo

une réflexion en cours par la MEL

des conditions de mise en œuvre précisées par l'article 65 de la loi Grenelle 2 (2010)

- expérimentation dans agglomérations > 300 000 habitants
- Plan de Déplacements Urbains / projet TCSP
- mise en place sur une durée de 3 ans sur demande de l'AOTU
- péage ne pouvant être instauré qu'après la mise en place d'infrastructures et de services de TC permettant d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

Questions : complexité de mise en œuvre liée à l'acceptabilité sociale ? Quel volume de ressources à attendre ? Initiative AOTU.

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- La perception de revenus annexes :
 - Le VTI : un **versement transport interstitiel** « mort-né » instauré par la loi portant réforme ferroviaire (août 2014) supprimé par un amendement voté dans la loi de finances 2015
 - La **taxation des plus-values foncières** dans le corridor du projet (loi Grenelle2)
 - postulat* : l'amélioration de la desserte d'un secteur par une nouvelle infrastructure ou nouveau service de TC augmente la valeur des terrains et des immeubles de ce secteur
 - Mais
 - Difficulté à établir les liens de cause à effet : caractère non systématique de l'impact de l'infrastructure sur les coûts du foncier, potentiellement effets négatifs à proximité des stations/gares
 - Comment taxer un contribuable sur une plus-value foncière difficilement évaluable ?

Quel(s) mode(s) de financement des infrastructures ferrées ?

- Revenus annexes :
 - La **tarification** du stationnement

Réforme de l'organisation du stationnement payant sur voirie (loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles MAPTAM – janvier 2014)

dépénalisation du stationnement payant, montant des tarifs fixés par les élus locaux, recouvrement des amendes

Question : quelles conditions de mise en œuvre ? Complexité pour une mise en œuvre au niveau régional

Quelle capacité de financement du système régional de transport ?

Quelle capacité de financement ?

- « La rareté des ressources financières oblige à plus de rationalité dans les prises de décision »

B. Faivre d'Arcier colloque GART financement 2009

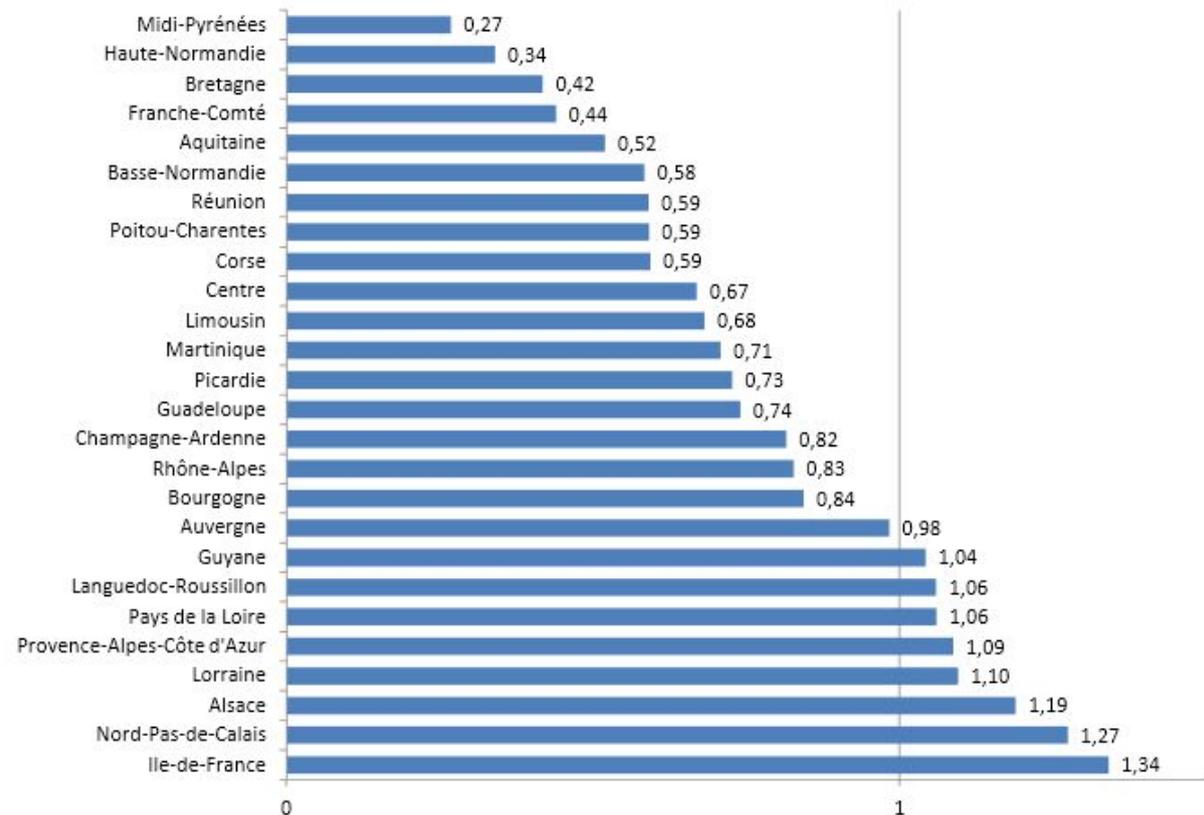
- Contexte de **baisse** des financements publics
Des budgets contraints

- Quel **taux d'endettement** acceptable pour la Région ?

Ratio dette / recettes de fonctionnement en 2013

hors gestion active de la dette

(Nombre d'années de recettes de fonctionnement nécessaires pour rembourser l'encours de dette)



Source : comptes administratifs 2013.

Source : DGCL

Quelle capacité de financement ?

- Un élément essentiel : pouvoir juger de la **soutenabilité financière** du projet dans le cadre d'une politique globale régionale de transport

objectif : mesurer si la collectivité a les moyens d'assumer un tel projet

c'est-à-dire

assumer les investissements envisagés (REGL + autres investissements envisagés)

au regard de

la capacité à **supporter les coûts d'exploitation** du réseau

Ratio R/D : comment définir
« l'économiquement acceptable » ?

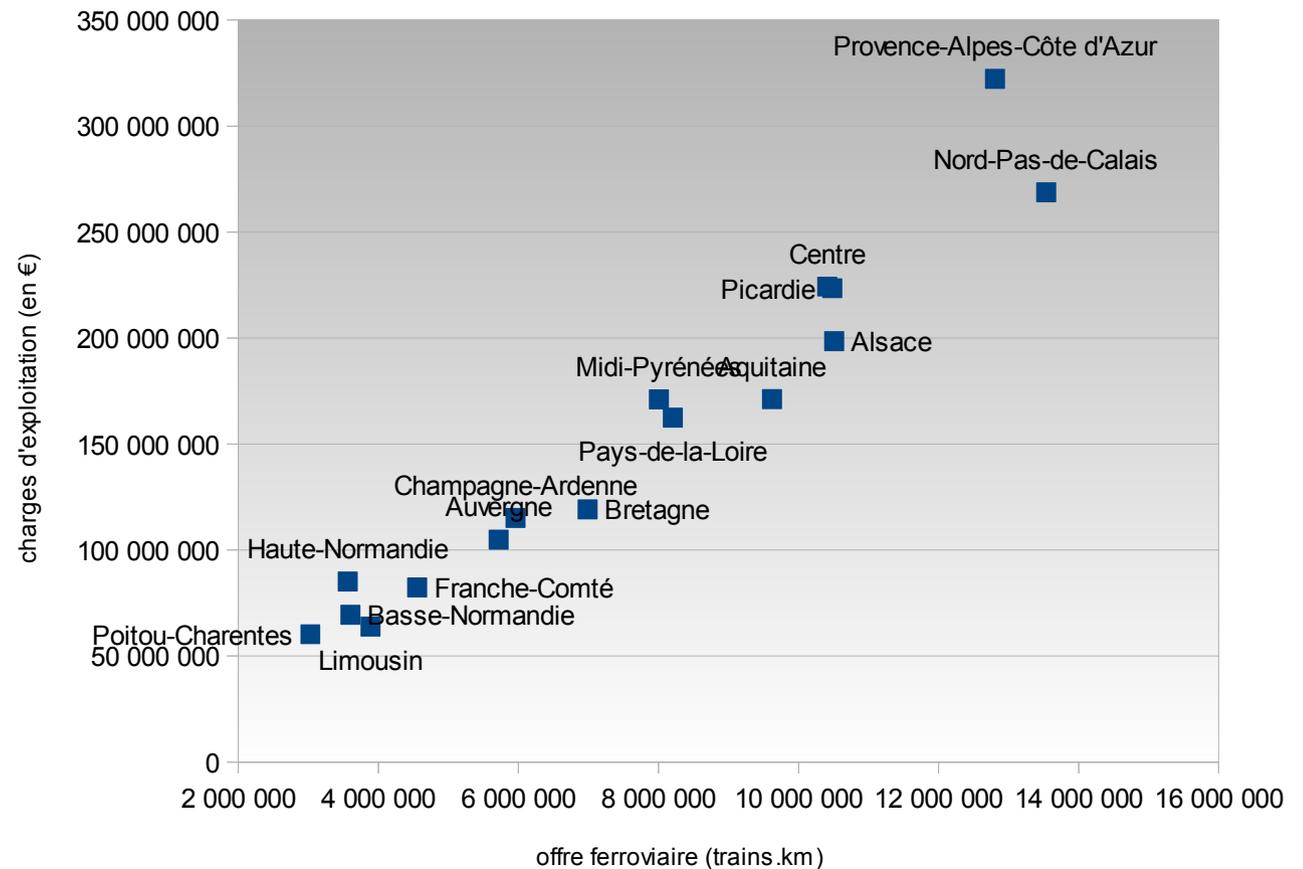
Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

- Ratio R/D : de quoi parle-ton ?
 - Un indicateur pour caractériser le **taux de couverture** des dépenses par les recettes
 - On parle également de la **participation des usagers** aux charges d'exploitation
- Ratio R/D : comment l'évaluer ?
 - Recettes (R) :
 - prise en compte uniquement des **recettes commerciales**
 - recettes étroitement liées à la **politique tarifaire** mise en place (influence des tarifs sociaux, prix du billet, abonnement)
 - recettes liées à la **fréquentation** des services... mais *davantage de clients ne signifie pas automatiquement plus de recettes*

Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

- Ratio R/D : comment l'évaluer ?
 - Dépenses (D) :
 - Il s'agit des **charges d'exploitation** (voir slide suivante)

Des charges liées au **niveau de service** offert aux usagers (offre kilométrique) mais également aux **coûts d'usage** des infrastructures ferroviaires



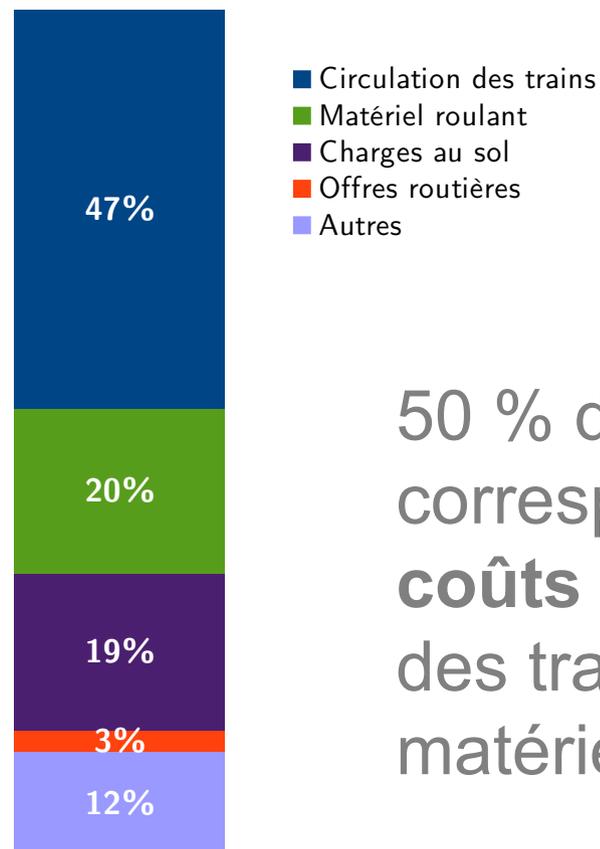
Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

• La structure des charges d'exploitation TER

Principaux postes de charges

(en % à partir des données de 5 régions)

Autres	Fonctions support Interpénétrations/Affermage Impôts et taxes Autres charges
Charges au sol	Produit train Escale Distribution
Matériel roulant	Maintenance Nettoyage Charges de capital Location de matériel roulant
Offres routières	Situation régulière Services à la demande Situation perturbée
Circulation des trains	Conduite Accompagnement Énergie Péages infrastructure



50 % des charges correspondent aux **coûts de circulation** des trains hors matériel

Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

Quelle situation sur les réseaux régionaux de transports ferroviaires ?

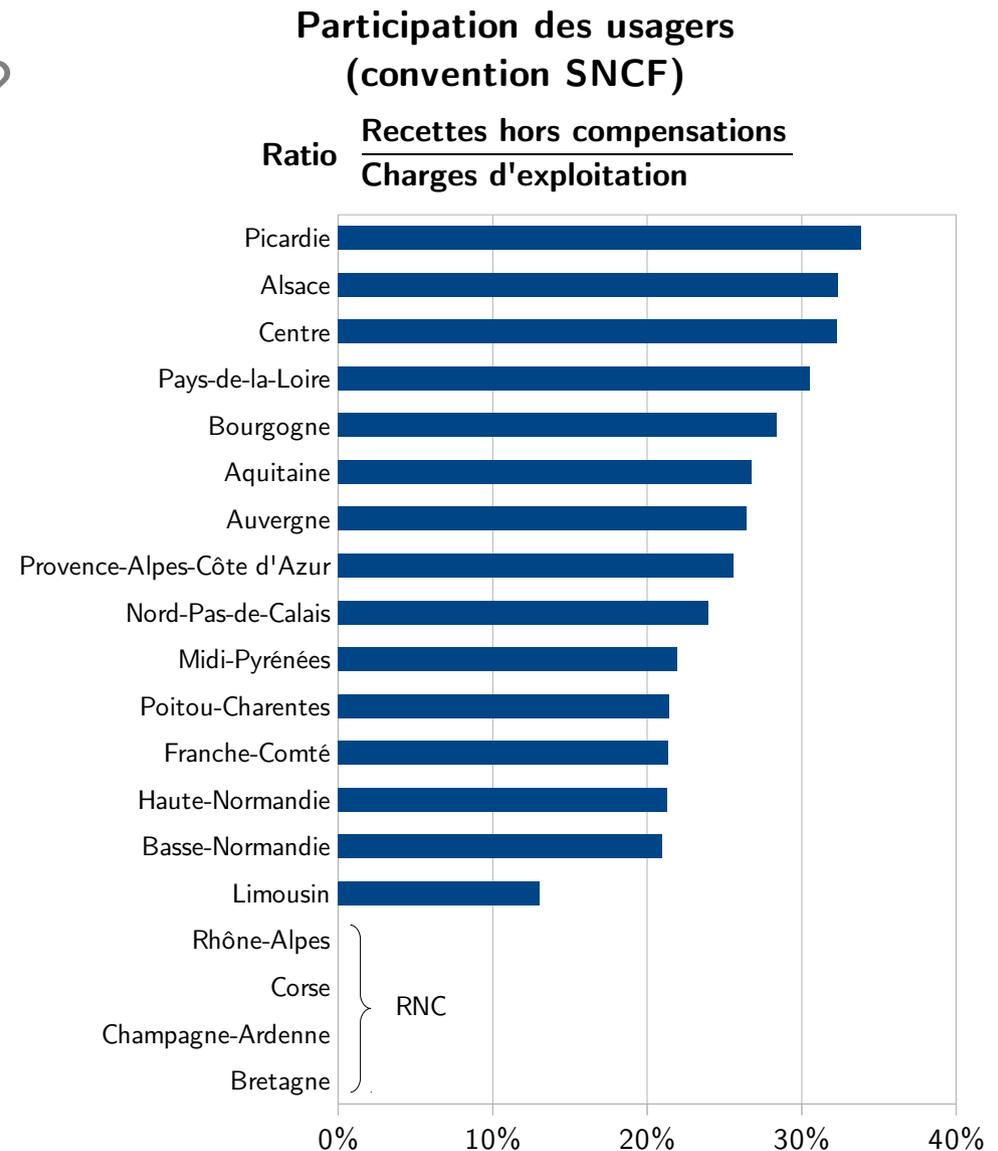
- Un taux moyen de **27 %** sur un réseau régional en 2011 c-à-d 73 % des coûts du TER pris en charge par les Régions

Tenir compte des spécificités des régions :

13 % en Limousin

34 % en Picardie

Un R/D de 70 % pour les TET



Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

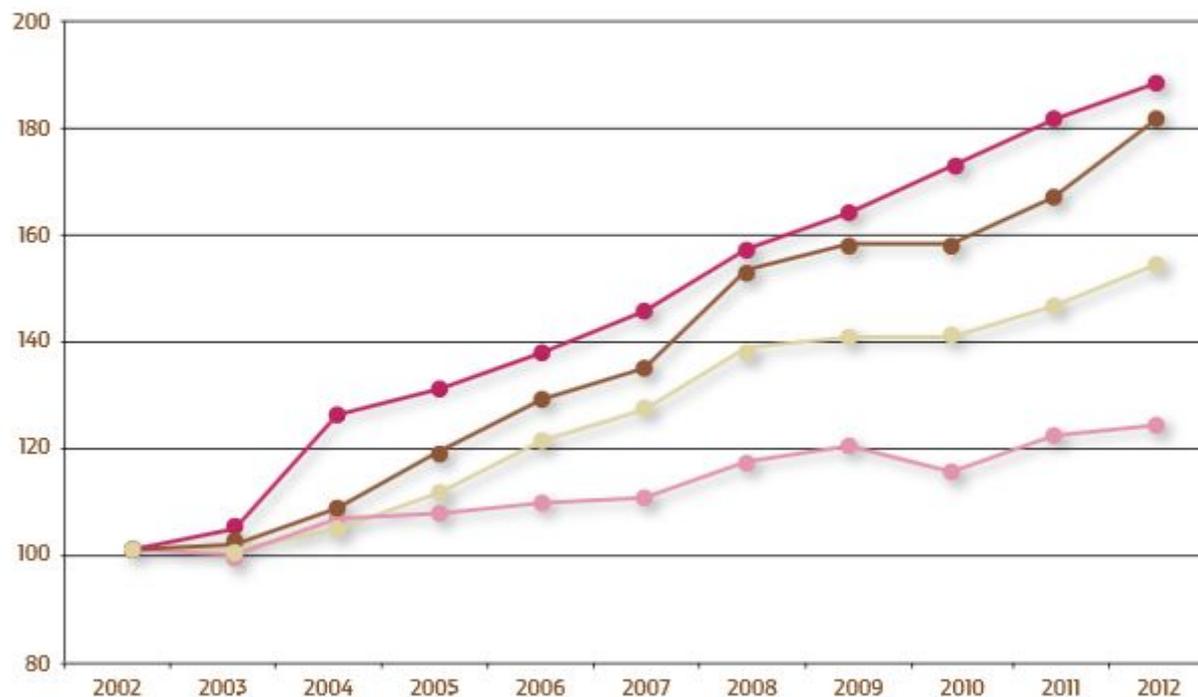
- Comment financer le différentiel entre coûts et recettes ?

Un financement par des subventions publiques : la **contribution financière d'exploitation**

- payée par les Régions à la SNCF
- différentiel entre charges d'exploitation et produits d'exploitation
- +85 % depuis 2002

ÉVOLUTION DES SERVICES TER ENTRE 2002 ET 2012 (base 100 en 2002)

Une fréquentation très dynamique (+ 55% en 10 ans), mais un coût pour les voyageurs et pour les Régions qui a augmenté quatre fois plus vite que l'offre.



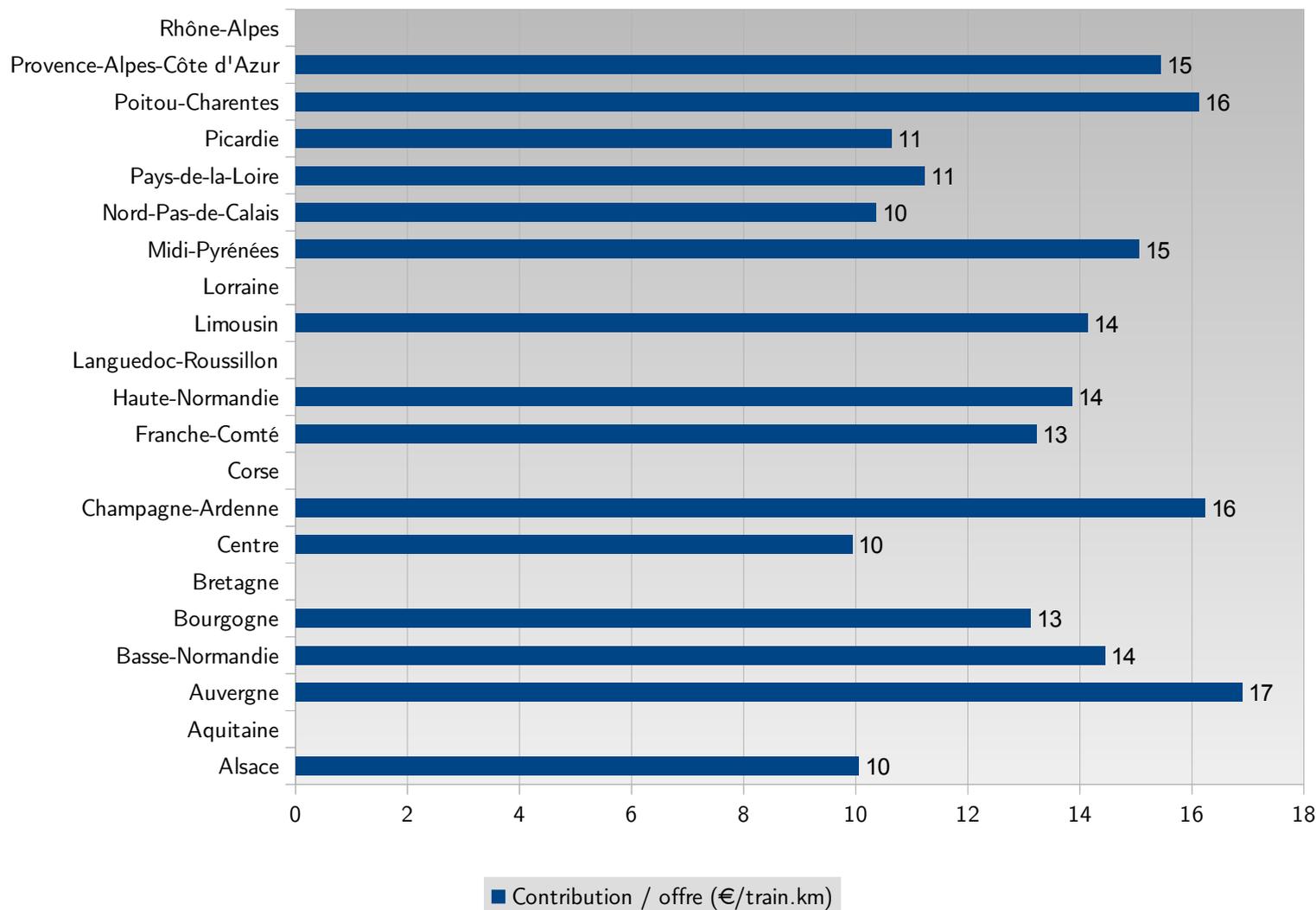
Source : ARF

- Contribution des régions au TER
- Fréquentation TER (vk)
- Recettes voyageurs TER
- Offre TER (tr.km)

Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

Poids de la contribution financière d'exploitation

montant de la contribution pour 1 train.km



la contribution
d'exploitation
du TER
=
environ 13 à
15€ par
train.km

Ratio R/D : comment définir « l'économiquement acceptable » ?

- Prospective d'un ratio R/D en hausse : comment ?
 - Constat fil de l'eau : tendance plutôt à la stagnation
 - Influence des hypothèses retenues d'évolution des recettes (structure tarifaire) et des coûts
 - Augmenter les recettes tout en maîtrisant les coûts d'exploitation ?
 - mais
 - un choix politique de ne pas faire payer aujourd'hui à l'utilisateur le « juste prix » du service mis en place
 - quelle maîtrise des coûts possible ?



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Merci

Sophie Hasiak

sophie.hasiak@cerema.fr

Patrick Palmier

patrick.palmier@cerema.fr



Panorama des transports collectifs régionaux
Résultats issus de l'enquête pilote 2013 pour les données 2011



<http://www.certu-catalogue.fr/panorama-des-transport collectifs-regionaux.html>