

Bruxelles se penche sur le financement des trains TER

► La Commission européenne a adressé une demande d'information et s'interroge sur des aides d'Etat à la SNCF

A lors que les relations entre la SNCF et les régions sont tendues depuis des années au sujet du financement des trains régionaux (TER, transport express régional), la Commission européenne s'est invitée dans le débat.

Dans un courrier daté du 9 juillet, que *Le Monde* s'est procuré, la direction générale de la concurrence exige de recevoir un certain nombre de données concer-

nant ces dépenses. Au gouvernement, on confirme la demande émanant de l'exécutif bruxellois. « *Les éléments demandés lui seront communiqués avant la fin octobre* », assure-t-on à Paris. Soit plus d'un mois après la date butoir fixée au 15 septembre.

A Bruxelles, on relativise pourtant la portée d'un tel courrier. « *Il ne s'agit pas d'une enquête formelle, mais d'une simple demande d'information. Plusieurs autres*

Etats ont reçu récemment le même type de demande », indique-t-on à la direction générale de la concurrence.

Reste que les questions qui sont posées montrent que la Commission de Bruxelles a aujourd'hui de sérieux doutes sur les relations contractuelles entre les régions et la compagnie nationale. Elle se demande notamment si « *les compensations de service public octroyées à la SNCF pour ces missions sont compatibles avec*

les règles européennes en matière d'aides d'Etat », selon le document. En clair, les régions françaises ne financent-elles que les services régionaux de la compagnie nationale ?

« *Ce que demande la Commission est assez passionnant. On voudra voir une copie des réponses...* », confie-t-on au sein d'un exécutif régional.

PHILIPPE JACQUÉ

→ LIRE LA SUITE PAGE 4

Bruxelles s'interroge sur les finances des TER

La Commission européenne examine les liens financiers entre les régions et la SNCF sur la gestion des lignes régionales, important poste de coûts pour les collectivités locales

SUITE DE LA PAGE UNE

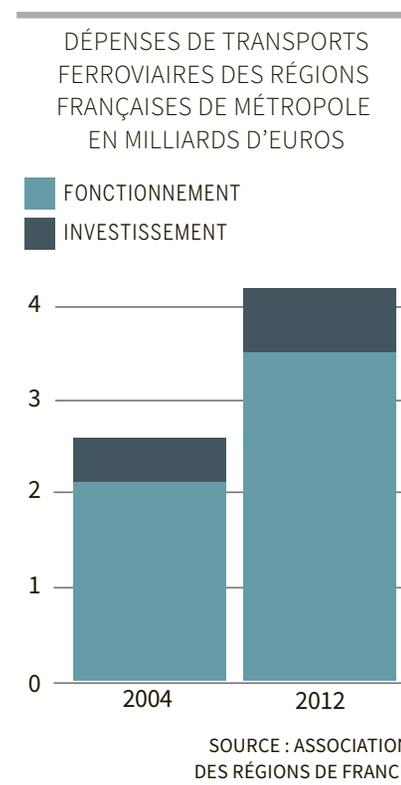
Dans le détail, la Commission européenne veut connaître, non seulement les montants octroyés par les régions pour l'exploitation et l'achat de trains, mais aussi « *la description des flux de financement reçus des régions dans la comptabilité de la SNCF. Cette description devra s'attacher à démontrer dans quelle mesure les financements reçus des régions sont exclusivement utilisés aux buts poursuivis dans les conventions signées avec ces collectivités locales et comment la comptabilité de la SNCF reflète ce cantonnement.* »

De même, les fonctionnaires de Bruxelles demandent d'« *indiquer si les actifs financés par les subventions reçues des régions sont exclusivement affectés aux services de transport définis dans les conventions signées par la SNCF avec les régions. Et si tout ou partie de ces actifs est employée à d'autres fins ou à d'autres domaines d'activité que les TER, [il faut] indiquer la clé d'allocation comptable, la période et le domaine d'activité de destination de l'utilisation faite par la SNCF de ces actifs.* »

Si elles apparaissent très techniques, ces questions sont essentielles pour les présidents de ré-

gion, qui ont l'impression de ne pas seulement payer pour leur TER. Or, les présidents de ces collectivités, qui disposent depuis 2002 de la responsabilité de ces trains, sont à bout.

Selon l'Association des régions de France (ARF), ces dernières ont augmenté leurs dépenses de 90 % pour atteindre un budget de



4,1 milliards d'euros en 2012, alors qu'« *une faible part de cette hausse s'expliquait par l'évolution de l'offre TER (+ 24 % d'offre sur la même période)* », indique l'ARF.

Dans ces conditions, les régions ne veulent plus payer rubis sur l'ongle l'augmentation annuelle de la facture, qui peut aller jusqu'à 6 ou 7% d'augmentation à service égal, d'autant que le covoiturage concurrence le TER et prive les TER de recettes...

« Aides d'Etat indues »

Les régions Pays de la Loire ou Aquitaine ont ainsi décidé de bloquer leur contribution en 2014 au niveau de 2013. La Lorraine a obtenu une ristourne de 10 millions d'euros lors d'une récente négociation de sa convention avec la SNCF, tandis que Midi-Pyrénées a suspendu en début d'année ses paiements à la compagnie nationale pour protester contre la médiocrité du service. Dernier point dur entre les régions et la compagnie, la livraison, tardive et jusqu'à présent non compensée, de nouveaux matériels.

« *Depuis 2013, la SNCF a amélioré un peu sa transparence, notamment en présentant des comptes détaillés par ligne (on sait ce qu'elles coûtent et ce qu'elles rappor-*

tent), convient Jacques Auxiette, le président socialiste de la région Pays de la Loire, chargé du dossier transport à l'ARF. *Cependant, la fiabilité de ces comptes reste en question. Le problème de la SNCF, c'est son manque de culture de la transparence.* »

Cependant, pourquoi, en premier lieu la Commission se penche-t-elle sur le dossier des TER ? « *Généralement, on demande des informations quand on juge qu'on a des raisons de penser que des aides d'Etat indues ont pu être octroyées* », juge un observateur.

« *La Commission vérifie que les régions seront prêtes à introduire la concurrence des services passagers, qui pourrait être mise en place à partir de 2019 ou de 2023 dans les régions* », pense un observateur.

Bruxelles en profite par appuyer là où ça fait mal. Selon le règlement européen de 2007 sur l'organisation de service public ferroviaire, toute région peut soit confier l'exploitation des trains à un monopole, soit la gérer en propre, soit, enfin, ouvrir ce marché à de nouveaux acteurs. Mais la loi ferroviaire, votée en France en juillet, n'a autorisé ni la concurrence ni la gestion en régie. ■

PHILIPPE JACQUÉ