

**Communication du Président du Conseil régional
à la Séance Plénière
Réunion du 14 avril 2011
Mesure d'aide régionale à la mobilité « domicile-
travail » des salariés**

Dans le cadre de son engagement en faveur du développement durable, la Région Centre développe depuis près de 15 ans une politique d'incitation à l'utilisation des transports en commun, en particulier ferroviaires, afin d'offrir une alternative crédible à l'utilisation massive de l'automobile.

Lors de la campagne des élections régionales en mars 2010, la majorité régionale s'est engagée à plafonner le coût des trajets « domicile-travail » à 2 euros, pour les abonnés SNCF. En effet, des milliers d'habitants de la Région Centre effectuent quotidiennement des trajets domicile – travail longs et coûteux. Ce nombre est d'autant plus important que la proximité de la Région Ile-de-France, avec la richesse de son bassin d'emplois, favorise ces migrations. Dans un contexte économique et social difficile, le coût du transport grève le pouvoir d'achat des personnes concernées.

Dans ce cadre, elle souhaite mettre en œuvre au 1^{er} janvier 2012 une « aide complémentaire à la mobilité domicile-travail des salariés », afin de permettre, d'une part, des gains économiques individuels au regard du pouvoir d'achat des ménages et, d'autre part, des gains environnementaux collectifs, notamment dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique.

I. LE CONTEXTE

1) L'importance des flux entre les régions Centre et Ile-de-France

85 % des résidents de la région Centre qui seront concernés par la mise en œuvre de cette aide effectuent des trajets à destination de l'Ile-de-France, que ce soit notamment en provenance d'Orléans, de Tours ou encore de Chartres. En effet, la proximité de l'Ile-de-France génère d'importantes migrations quotidiennes entre les deux régions, liées au volume du bassin d'emploi de la Région francilienne. Les services proposés, les infrastructures disponibles en région Centre et le coût du foncier, moins élevé qu'en Ile-de-France, séduisent de plus en plus de citoyens qui n'hésitent pas à s'éloigner de leur lieu de travail, en Ile-de-France, pour bénéficier d'une meilleure qualité de vie, en région Centre.

L'importance et la relative proximité des agglomérations de Tours et Orléans sont également à l'origine d'un volume conséquent de déplacements qui seront, eux aussi, concernés par ce dispositif.

Au total, tous trajets confondus, ce seront, à terme, près de 8 000 personnes qui seront concernées par ce nouveau dispositif.

2) Un enjeu pour le pouvoir d'achat des ménages au regard du coût élevé du transport

Le transport dans le budget des ménages représente un poids important, notamment pour le transport individuel dont le coût a considérablement augmenté avec la hausse du prix du pétrole. Alternative à la voiture, le coût des abonnements du transport collectif, notamment ferroviaire, reste néanmoins trop important pour représenter une concurrence sérieuse au transport individuel.

Le coût induit par les migrations pèse aujourd'hui lourdement sur le budget des salariés concernés. A titre d'exemples, un abonnement mensuel Chartres – Paris coûte actuellement, en 2nde classe, 315,60 €, un abonnement mensuel Orléans – Paris 343,40 € et un abonnement Orléans – Tours 180,90 €.

En outre, même si les usagers ne supportent pas la totalité du coût réel du transport collectif qu'ils utilisent grâce à l'intervention financière de la Région pour le TER Centre, celle-ci ne peut accepter que les frais de transport domicile-travail grèvent autant le pouvoir d'achat des citoyens qui font le choix des transports collectifs. La Région promeut activement les transports collectifs depuis près de quinze ans par la mise en œuvre de tarifications régionales, par le financement, entre autres, d'infrastructures (142 M€ pour le seul Contrat de projet Etat – Région en cours), de matériels roulants (450 M€ depuis douze ans en acquisitions et rénovations) et, bien sûr, de réalisation des dessertes TER (plus de 800 M€ pour la seule convention TER 2007 – 2013). C'est dans la continuité de cette politique volontariste, développée dans la stratégie régionale « Transport collectif multimodal et circulations douces » votée en 2006, que s'inscrit la mise en œuvre de cette aide régionale.

Dans les faits, une alternative à la voiture via les transports collectifs ne pourra réellement se mettre en place qu'en offrant aux citoyens une tarification attractive qui leur permette de mesurer le gain effectif réalisé par rapport à l'utilisation de l'automobile. C'est déjà pour répondre à cet objectif que, l'abonnement de travail SNCF étant limité à 75 km, la Région a mis en place, en 2005, un abonnement mensuel régional, sans limitation de distance, permettant aux voyageurs TER Centre (dessertes ferroviaires et routières) de bénéficier du tarif avantageux de l'abonnement de travail SNCF sur des parcours intrarégionaux de plus de 75 km, étendu depuis aux régions Pays-de-la-Loire (Tours-Angers), puis Poitou-Charentes (Tours-Poitiers) et Bourgogne et Limousin (Châteauroux-Limoges). Ce sont aujourd'hui près de 1 000 abonnés qui bénéficient de cet accompagnement tarifaire de la Région Centre.

A ce jour, compte tenu de l'organisation spécifique du réseau de transport collectif d'Ile-de-France, l'abonnement régional de travail pour les parcours supérieurs à 75 km n'a pu être mis en place en faveur des usagers du TER Centre qui se rendent à leur travail en Ile-de-France. La mesure présentée ici permettra par conséquent de corriger cette inégalité de traitement et favorisera également les autres abonnés régionaux effectuant les trajets les plus longs.

3) Un dispositif s'inscrivant dans la continuité de l'action régionale en faveur du développement durable

Ce dispositif d'aide s'inscrit également en parfaite adéquation, d'une part, avec l'objectif « Répondre aux besoins de mobilité des citoyens en aménageant durablement le territoire et en développant au mieux les transports collectifs » de l'Agenda 21 de la collectivité régionale et, d'autre part, avec les finalités du Plan Climat régional, favorisant, lui aussi, l'utilisation des transports collectifs et des circulations douces de façon à réduire la consommation d'énergies fossiles et l'émission de gaz à effet de serre.

L'objectif de la Région est de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020. Les déplacements « domicile-travail » en voiture sont environ 7 fois plus émetteurs que les déplacements en TER (0.01 kgeC/voy.km contre 0.069 kgeC/voy.km)¹.

Le nouveau dispositif ici présenté permettra, lui aussi, de contribuer au développement, de façon cohérente et pérenne, du transport ferroviaire dans son ensemble et d'offrir une meilleure qualité de vie aux citoyens de la région Centre.

II. L'AIDE REGIONALE A LA MOBILITE

L'objectif de la Région est que les salariés porteurs d'un abonnement SNCF de plus de 150 euros par mois pour leurs trajets « domicile-travail » ne supportent, in fine, pas plus de 75 euros par mois, après prise en charge par l'employeur de la Prime Transport. Ainsi, le coût unitaire du trajet réellement à la charge de l'utilisateur serait inférieur à 2 € (1,88 € précisément, sur la base d'un aller-retour quotidien 20 jours par mois (75 / (20*2)).

Il s'agit d'une aide de la Région complémentaire et indépendante de celle de l'employeur, qui doit prendre en charge une partie des coûts liés aux trajets « domicile-travail » de ses employés (décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés et décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail). En aucun cas, la Région ne se substituera à cette obligation de l'employeur.

La mesure s'appliquera aux titulaires d'abonnements mensuels ou annuels « domicile-travail », résidant sur le territoire de la région Centre pour tous les parcours, qu'ils soient intrarégionaux ou interrégionaux, y compris vers l'Ile-de-France. Cette mesure concernera également les usagers de la Région empruntant le Transilien, les trains Corail Intercités, TEOZ et TGV.

Le salarié continuera à acheter auprès de la SNCF, comme aujourd'hui, son (même) abonnement pour ses trajets domicile – travail. Au terme de l'utilisation de son abonnement, il fera procéder, auprès de son employeur, au remboursement de la prime transport. La Région procédera ensuite, sur présentation des justificatifs adéquats, au versement d'un complément permettant au salarié voyageant en 2^{ème} classe sur ligne classique de ne supporter, au final, qu'un coût résiduel de 75 €.

Les abonnés en 1^{ère} classe seront traités comme les abonnés en 2^{nde} classe (en valeur absolue). Afin qu'il y ait égalité de traitement, les abonnés TGV percevront la même somme que ceux effectuant le même trajet sur ligne classique.

¹ Pour un parcours mixte, l'ADEME estime, dans son « guide des facteurs d'émissions » de 2007, que les émissions d'un véhicule particulier, par km parcouru et en grammes équivalent carbone sont de 69 gEC/km. Ce même guide indique un facteur de 0,0102 kgeC/voyageur.km pour le TER, modes diesel et électrique confondus.

Exemple : Chartres-Paris (88 km)	L'abonné paie au guichet SNCF le prix (actuel) de l'abonnement	L'abonné se fait rembourser la prime transport par son employeur	La Région adresse à l'abonné le complément pour arriver au coût résiduel de 75 €	Charge pour l'abonné
En 2 ^{nde}	315 €	157,5 €	82,5 €	75 €
En 1 ^{ère}	473 €	157,5 €	82,5 €	233 €

Exemple : Tours-Paris en TGV	L'abonné paie au guichet SNCF le prix (actuel) de l'abonnement	L'abonné se fait rembourser la prime transport par son employeur	La Région adresse à l'abonné le complément pour arriver au coût résiduel de 75 €	Charge pour l'abonné
En 2 ^{nde} <i>ligne classique</i>	417,40 €	208,7 €	133,7 €	75 €
En 2 ^{nde}	565,30 €	282,65 €	133,7 €	148,95 €
En 1 ^{ère}	904 €	282,65 €	133,7 €	487,65 €

Cas particulier des fonctionnaires

S'agissant des fonctionnaires, le décret a fixé un plafond de la participation de l'employeur à 77 euros. Cela signifie que pour réduire à 75 euros le coût pour l'abonné, la Région devra prendre en charge un différentiel plus important. Ce surcoût annuel a été estimé par la SNCF à environ 350 000 euros par an.

III. ESTIMATION FINANCIERE

Le coût annuel global de la mesure est estimé à environ 6 M€. Il comprend le montant de l'aide régionale proprement dite qui sera versée aux abonnés (actuels et induits), le coût du back office lié au traitement des dossiers et le coût de fonctionnement du matériel roulant supplémentaire nécessaire à la gestion de l'induction attendue, afin d'adapter en conséquence le nombre de places offertes. Un investissement en matériel roulant supplémentaire estimé, avant négociation, par la SNCF à 3,6 M€ sera également nécessaire.

Ce coût global n'inclut pas le coût, estimé à environ 2 M€, des capacités supplémentaires prévues en décembre 2011 sur l'axe Paris - Chartres - Le Mans (qui feront l'objet d'un prochain avenant à la convention TER Centre), pour prendre en compte, d'une part, les besoins liés à la croissance continue de trafic sur l'axe (+ 15 % de 2007 à 2010) et, d'autre part, l'induction générée par la présente mesure sur cet axe qui représente 44 % du trafic régional

Une négociation se déroulera avec la SNCF pour que soit déduit des charges d'exploitation générées par la mesure le bénéfice des recettes supplémentaires induites.

Je vous propose de me donner acte de cette Communication

François BONNEAU