

Motion

en faveur d'un audit indépendant des financements demandés par la SNCF et RFF

déposée par le groupe Europe Écologie Les Verts

Le service public de transport régional représente aujourd'hui 12 000 trains par jour, soit la très large majorité des 15 000 circulations quotidiennes sur le réseau ferroviaire Français.

Malgré l'absence regrettable d'une ressource fiscale propre aux régions dédiée au financement du système ferroviaire, conjuguée au gel du montant des dotations de l'Etat versées chaque année aux régions au titre de la compensation du coût des services TER, les régions ont malgré tout réussi en 10 ans de gestion TER à dynamiser la fréquentation de ces trains de la vie quotidienne.

Grâce à une politique d'investissement volontariste des conseils régionaux pour l'acquisition de nouvelles rames, le développement de nouvelles dessertes, la rénovation des gares, voire des lignes ferroviaires, la fréquentation des voyageurs sur les lignes régionales a augmenté d'après l'ARF de 55% depuis 2002, année de la décentralisation de la gestion des TER aux régions.

Sur cette même période, 2002-2012, le coût du TER pour les régions a quasiment doublé (+90%), une faible part de cette évolution étant expliquée par l'évolution de l'offre TER (+24%). Ainsi, hors effet d'accroissement de l'offre, le coût du TER a augmenté en moyenne dans nos régions de plus de 4,4% par an selon l'ARF. L'Auvergne n'échappe pas à ces évolutions.

Dans ce contexte, et alors que le Président de l'ARF, Alain Rousset, déclarait récemment « *Nous payons pour l'exploitation des lignes sans savoir combien cela coûte* », Alain Le Vern, Directeur général régions et Intercités de la SNCF convenait que « *les régions ont raison d'être exigeantes vis-à-vis de la SNCF et de se soucier de l'argent public. Et elles ont quelques raisons de se plaindre, de vouloir transparence et efficacité. Difficulté financière ou pas, une entreprise de transport et de service public comme la SNCF doit de toute façon procéder au prix le plus juste* ».

Ainsi, à l'instar d'autres régions, notre collectivité a d'ailleurs été amenée à plusieurs reprises ces dernières années à refuser les devis présentés par la SNCF, quand la région Lorraine de son côté, s'attachait les services d'une assistance à maîtrise d'ouvrage pour expertiser le niveau des dépenses facturées par l'exploitant en vue d'initier avec lui une nouvelle démarche de dialogue contradictoire.

Si « *des améliorations ont été constatées en matière de transparence financière de la SNCF, avec la récente communication aux régions des comptes par ligne [...] des progrès sont encore souhaitables, ce qui nécessite de consolider et de préciser la transparence attendue [...] pour que les régions soient de véritables autorités organisatrices et puissent décider des services régionaux à mettre en œuvre* » comme le suggère le Manifeste des régions pour le renouveau du système ferroviaire publié par l'ARF.

Ainsi, dans un souci de transparence, de bonne gestion de l'argent public, et afin de répondre aux enjeux de mobilité de demain, le Conseil régional d'Auvergne souhaite faire procéder à un audit indépendant des comptes qui lui sont fournis par la SNCF. Dans cet esprit, et suite à la publication du « Manifeste des régions pour le renouveau du système ferroviaire » par l'Association des Régions de France, le Conseil régional d'Auvergne s'engage également à soutenir la proposition visant à confier à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), la responsabilité de vérifier que les financements demandés par RFF et la SNCF correspondent bien aux coûts qu'ils sont censés couvrir, que ce soit les redevances d'infrastructures, les redevances de gares, et les subventions TER.

Avis de la 4^{ème} Commission :