

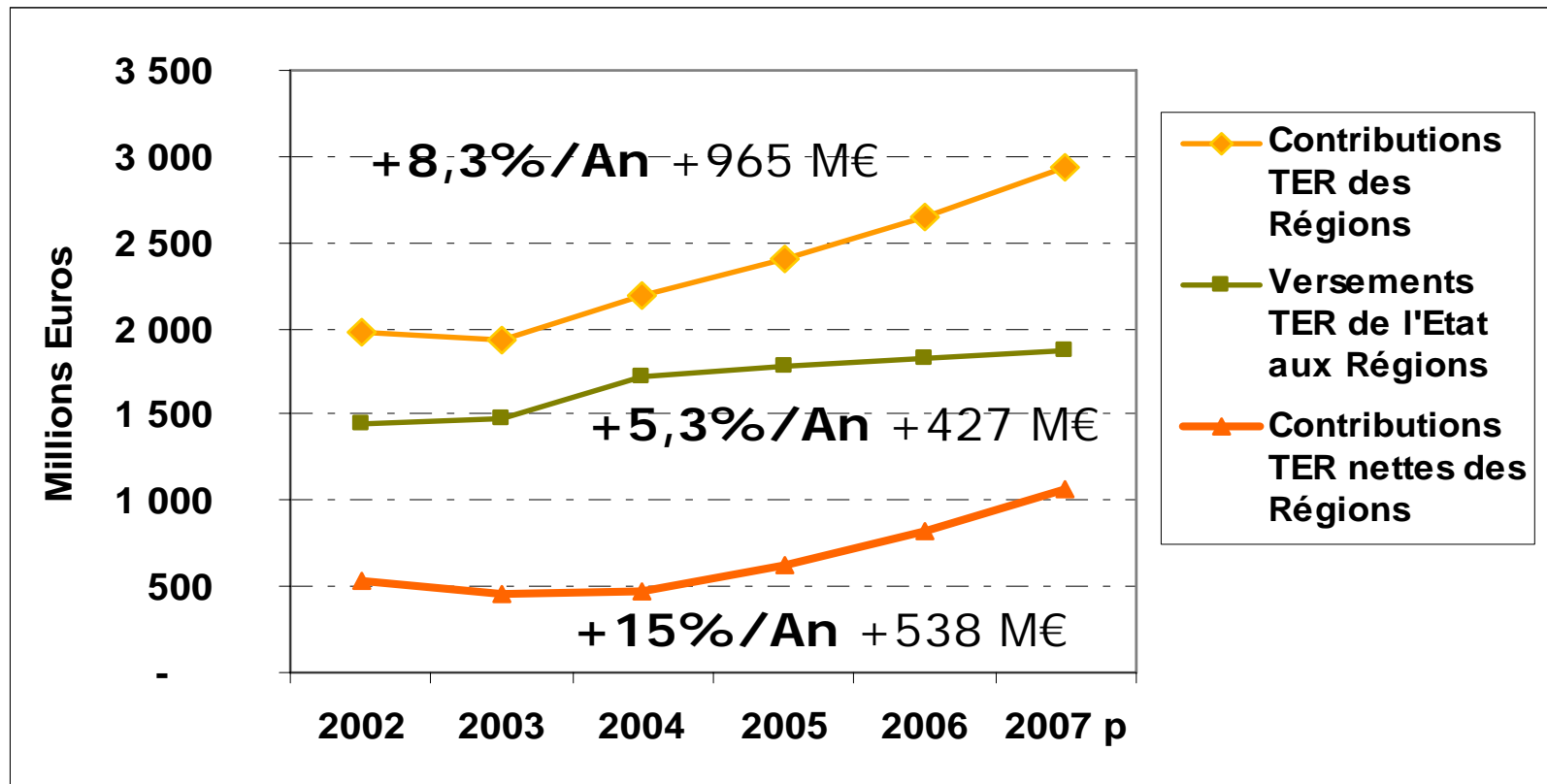
Le transport régional de
voyageurs à la lumière de
la théorie néo-institutionnaliste
et des comptes de surplus

Thèse pour le doctorat de
Sciences Economiques
Christian DESMARIS
2 avril 2010

Les Régions : Ecrire et gouverner le « système SNCF-TER »



Contributions publiques reçues par la SNCF pour les TER



Problème 1. Régions : écrire le conventionnement SNCF-TER

- **Constat : loi SRU = grande liberté contractuelle**
 - ➔ Nature de gouvernance entre chaque AOT régionale et la SNCF ?
- **Proposition méthodologique**
 - ➔ Le modèle « autorité, incitation, confiance »
- **Résultats**
 - ➔ Les conventions de 1997 et 2002 pour les 7 régions expérimentatrices...

Caractériser les dispositifs de coordination de la contractualisation TER

	Autorité	Incitation	Confiance
Levier	Contrainte	Intérêt	Coopération
Sanctions	Entrée outsiders	Bonus-Malus / Pénalités	Perte de réputation
Durée du contrat	Court terme	Moyen terme	Long terme
Conditions d'application	Marché ouvert	Contrat incitatif	Culture commune

Matrice interprétative des conventions TER 2002

	Autorité	Incitation	Confiance
Franchise	Faible : <2 % offre TKm	Moyenne : [2-3]	Forte : >3
Pénalité qualité	Forte : > 1,2% des recettes commerciales	Moyenne : [0,8%-1,2%]	Faible : < 0,8%
Durée du contrat	Courte : < 6 ans	Moyen : [5-6]	Elevée : > 6 ans
Rémunération exploitant	Absente : Incluse dans C1	Moyenne : < 3.5% C1	Forte : > 3.5% C1

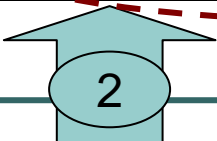
La gouvernance Régions / SNCF : hétérogénéité, complexité et confiance...

Conventions TER 2002				
En % des items	Autorité	Incitation	Confiance	Nature du contrat
Alsace	44	29	27	Tendance Autoritaire
Centre	49	29	22	Tendance Autoritaire
Limousin	15	29	56	Fiduciaro-Incitatif
NPC	39	27	34	Hybride
PDL	5	27	68	Confiance
PACA	31	31	38	Hybride
Rhône-Alpes	60	20	20	Autoritaire
Total en %	35	28	37	Fiduciaro-Autoritaire

... et des évolutions témoins d'un processus d'apprentissage contractuel

1

Conventions TER 2002/1997				Moyenne algébrique
Evolution (en points)	Autorité	Incitation	Confiance	
Alsace	+14	-15	+1	10
Centre	+29	-15	-14	19
Limousin	0	-10	+10	7
NPC	+35	-4	-31	23
PDL	+1	+11	-12	6
PACA	-9	-15	+24	16
Rhône-Alpes	+11	-22	+11	15
Total	+12	-10	-2	14



Problème 2.

Gouverner le « système SNCF-TER »

- Comment mesurer la **performance** des contrats TER ?
 - ➔ Proposition méthodologique via la MCS
- Quel est le « **modèle économique SNCF-TER** » né de la loi SRU ?
- Quels enseignements de la **disparité** de situations régionales ?
 - ➔ Des « modèles SNCF-TER » ?

Les potentialités de la MCS pour l'étude du « système SNCF-TER »

- Performance **productive** (SPG) :
Faible intérêt car forfait de charges
- **Redistribution** née de l'activité TER (STD)
 - Origine : SPG ou « Héritages obtenus de ... » ?
 - Destinataires : SNCF, RFF, Voyageurs, AO, Tiers ?
- « **Frontières de prix** » (termes échanges)
- Choix de **politiques TER** des Régions

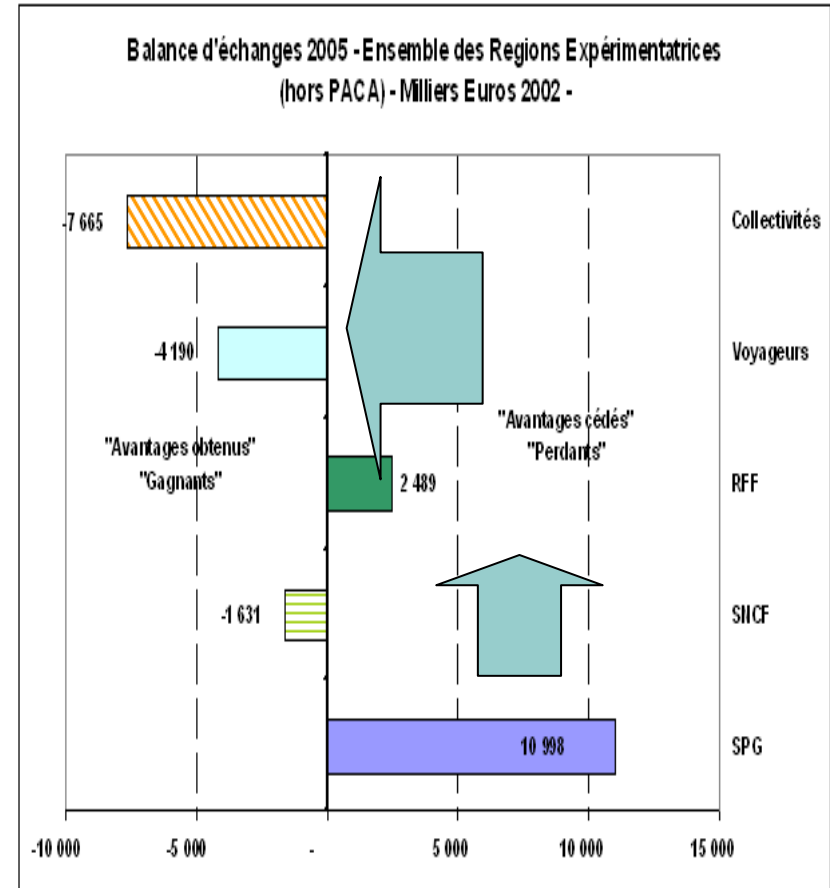
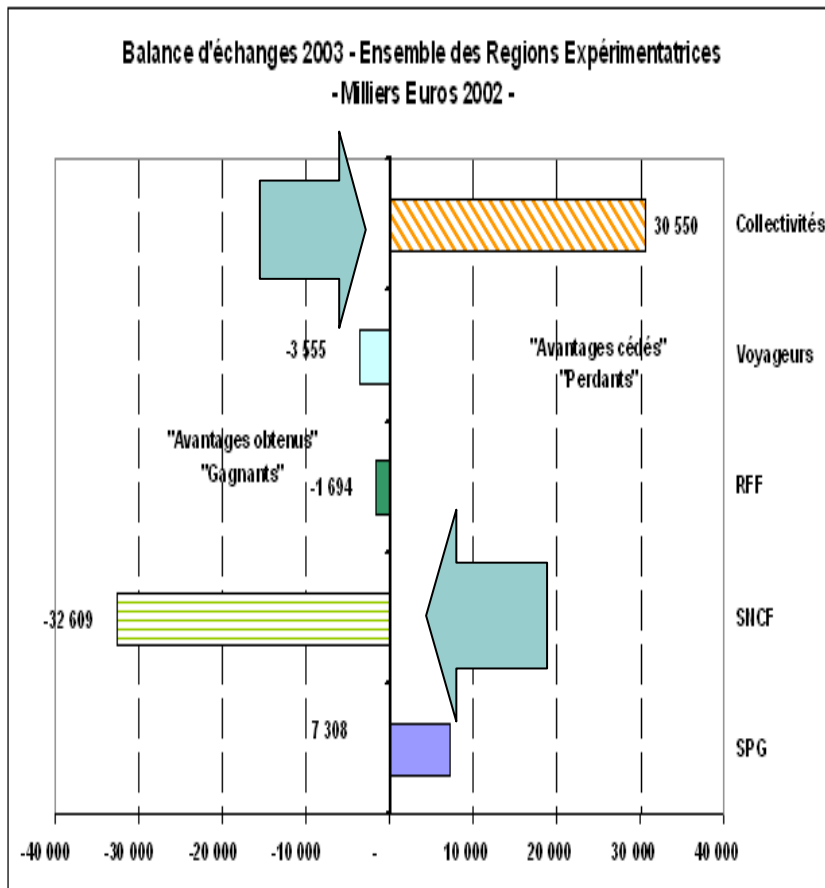
La transposition aux comptes SNCF-TER : de nombreux obstacles, surmontés

- Disposer **d'informations** de gestion fiables
 - ➔ Sollicitations SNCF / Collaboration des **Régions**.
- **Harmoniser** et retraiter les données
- Choisir des **couples « clef-agent »**
- Définir des **critères d'appréciation**
 - ➔ **Trois idéaux-types** : « EF captatrice », « Client roi » et Contribuable serein »

Le « Modèle économique SNCF-TER-SRU » : Premiers résultats transversaux

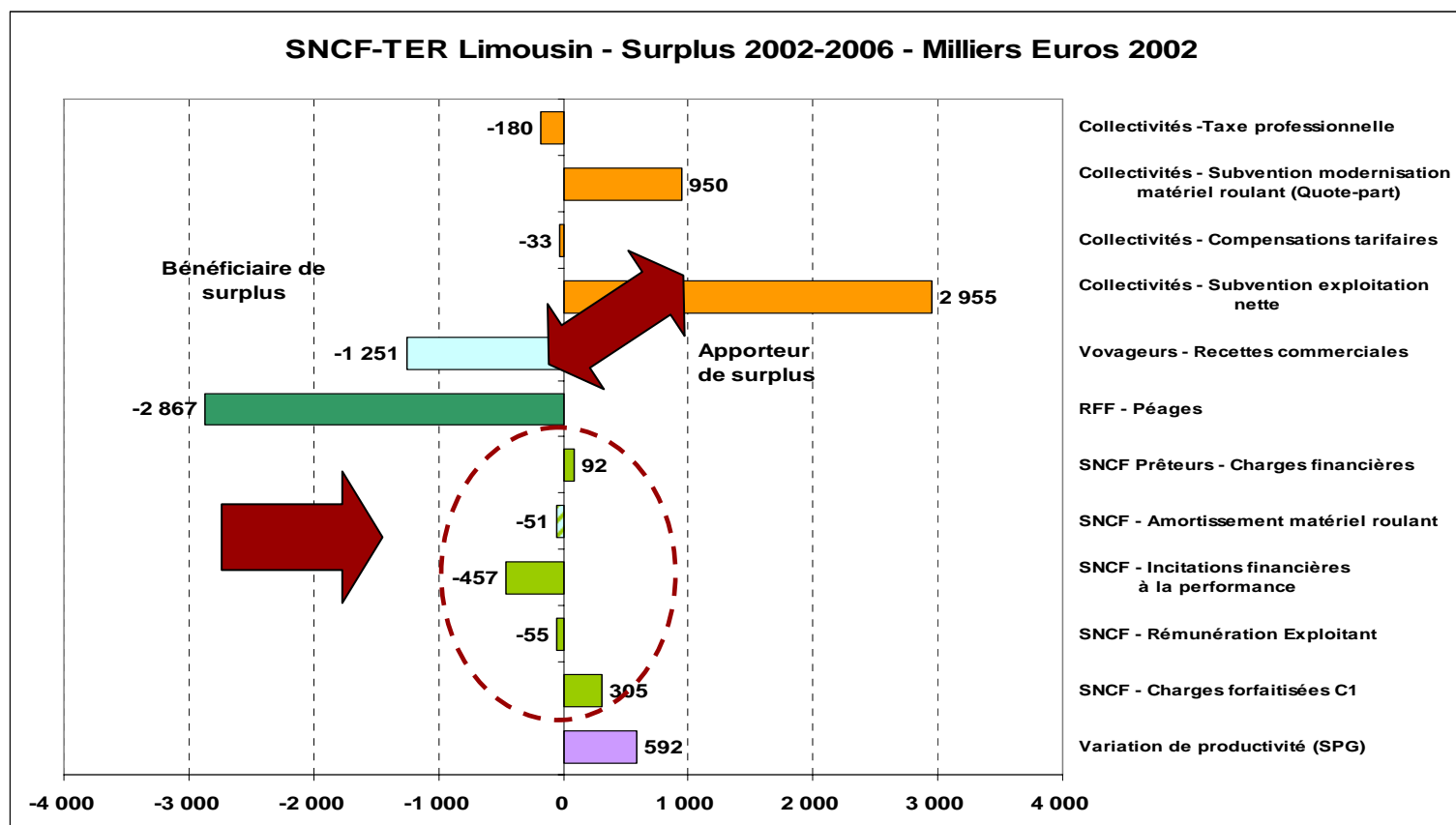
- **SNCF** : un monopole qui ne capte guère d'avantages de prix...
- **RFF** : 1° bénéficiaire des transferts de surplus
- **Régions** : une bonne maîtrise de la frontière de prix hors péages
- **Voyageurs** : bénéficiaires d'avantages de prix (Politique tarifaire et modernisation du matériel roulant)
- **Total** : les « **héritages** » l'emportent sur les gains de productivité.

De considérables dynamiques d'apprentissage en cours



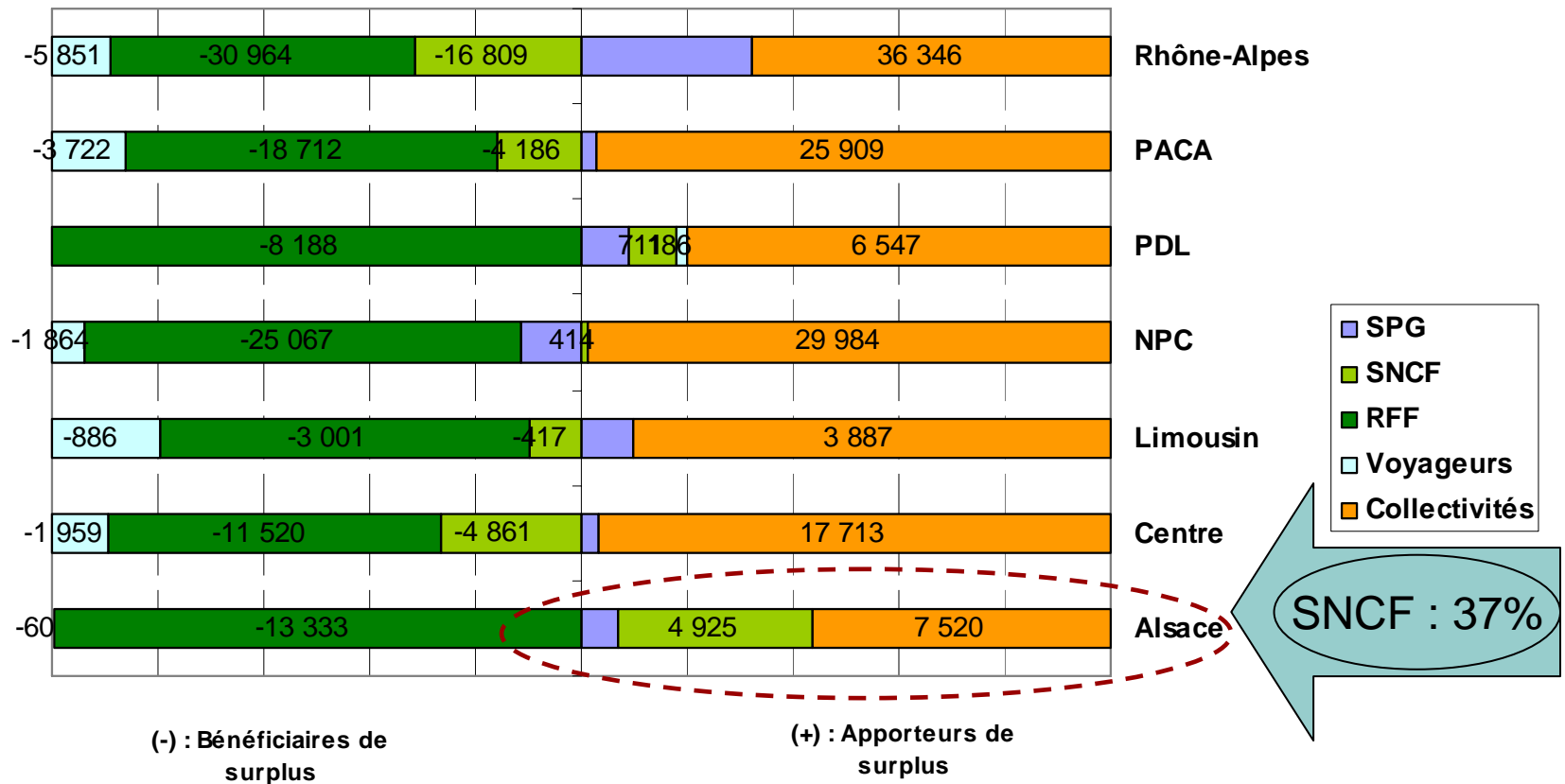
Comprendre.

Cas 1. Le TER Limousin à la lumière de son compte de surplus

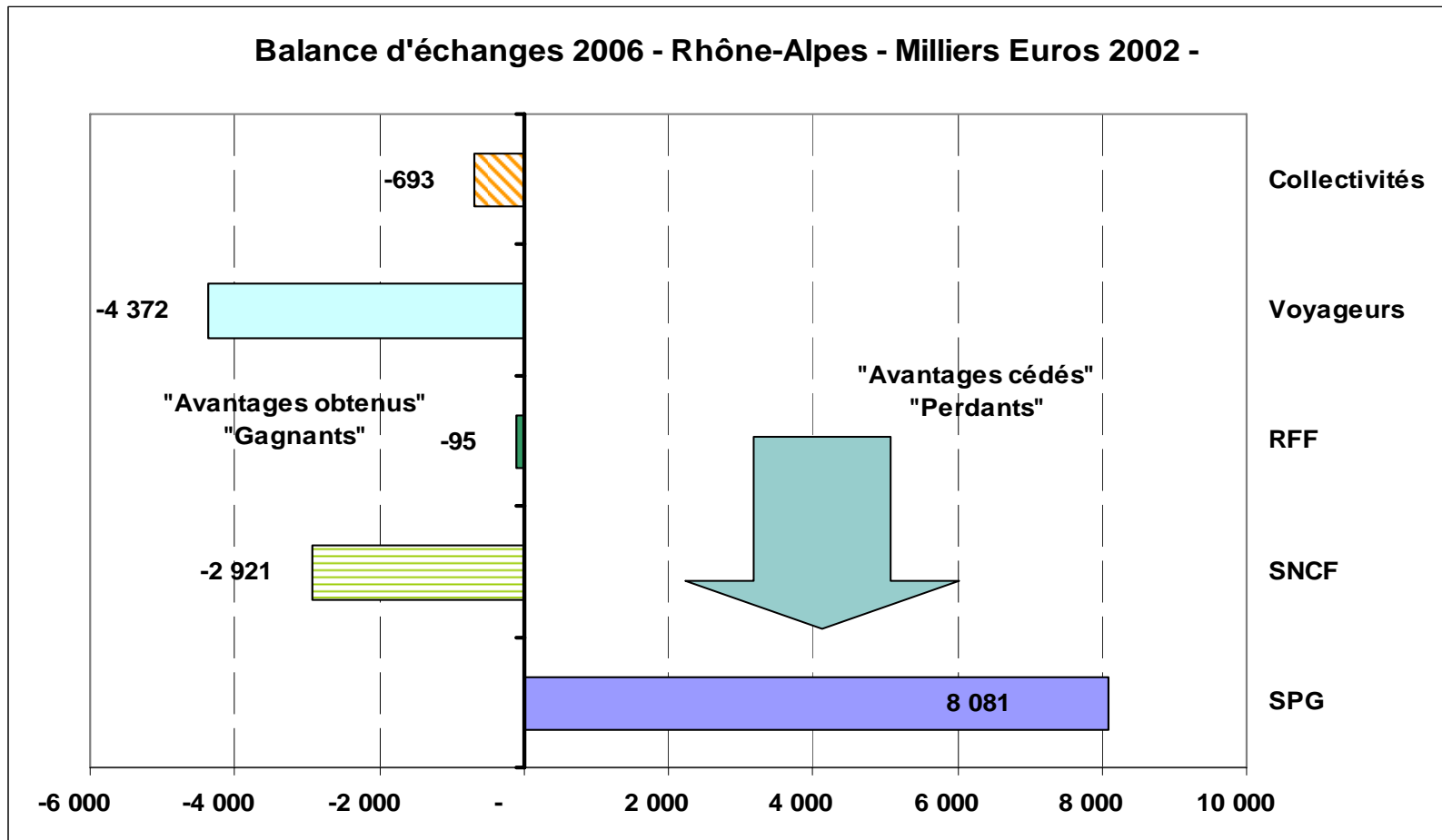


Cas 2. Le TER Alsace, le profil d'une région type « Contribuable serein » ?

Balances d'échanges 2002-2005 - milliers euros 2002 - (H1) -

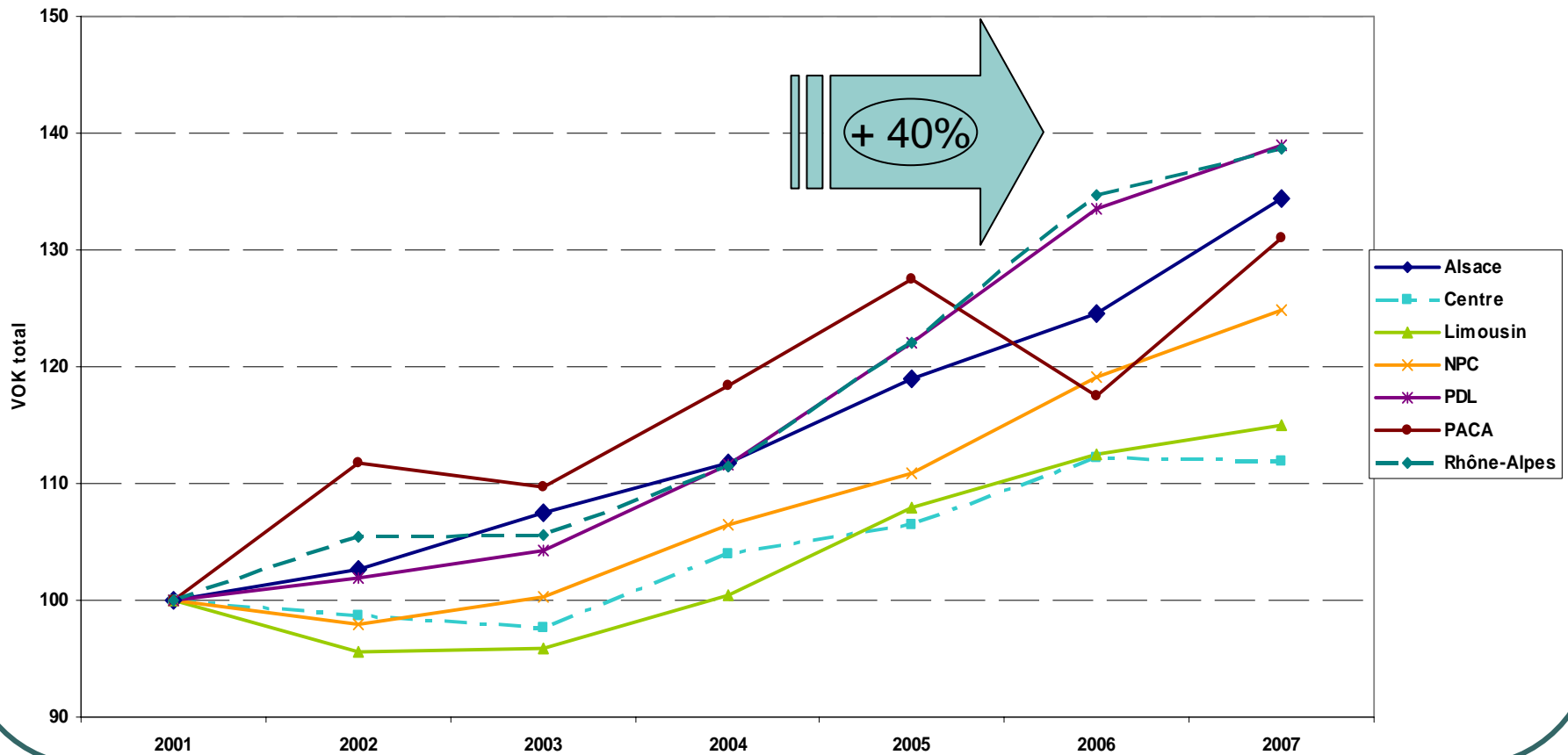


Un modèle « tous gagnants » possible ! Rhône-Alpes 2006



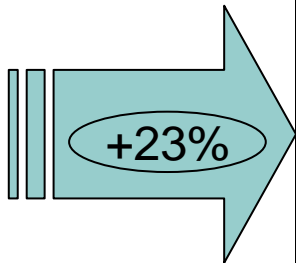
Les clés du succès : une dynamisation de la demande réussie...

France - Régionalisation et fréquentation TER (indice, base 100 : 2001)



... et surtout une amélioration du taux d'attractivité de l'offre TER

Ratio Vok/Tkm	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007, Indice base 2001
Alsace	68,6	66,7	67,4	66,5	66,6	73,0	75,5	110,1
Centre	76,6	74,0	75,6	75,7	74,4	78,6	79,5	103,8
Limousin	29,4	27,5	27,7	27,5	29,5	30,2	31,0	105,2
IIPC	86,8	81,5	82,4	78,6	77,0	83,1	82,5	95,1
PDL	69,3	68,2	70,6	69,0	69,2	78,6	82,2	118,6
PACA	85,2	81,8	82,5	82,7	88,7	78,7	98,6	115,6
Rhône-Alpes	73,4	71,7	74,6	75,5	82,4	88,7	90,3	123,0
Moyenne des Régions expérimentatrices	69,9	67,3	68,7	67,9	69,7	73,0	77,1	110,3
Moyenne de l'ensemble des 20 Régions TER	68,1	66,0	66,6	65,7	69,2	73,6	76,4	112,3



3. Limites méthodologiques et approfondissements possibles

- **7 régions** analysées :
généraliser sur les 20 concernées par loi SRU
- Analyse des **Conventions** :
à **préciser**, mais déjà sollicitée !
- Forte **contrainte** informationnelle :
à **surmonter**
- Autres réformes ferroviaires **européennes** :
appliquer la MCS !

Le mot de la fin - Acte 1 de la régionalisation ferroviaire ?

