

CANOL Actualités

N° 45 - Décembre 2011

Publication de l'association CANOL (Contribuables Actifs du Lyonnais) – BP 19 – 69131 Ecully Cedex – Tél : 04.78.34.44.87 - canol@dbmail.com

Grand stade : pourquoi dépenser des centaines de millions d'euros d'argent public ?

Une enquête publique faussée (cf CANOL Actualités n°44) a produit des résultats partiels positifs : pas d'avis nettement défavorable comme les 2 fois précédentes (la principale modification intervenue étant le saucissonnage de l'enquête), mais des réserves qui vont être dures à surmonter puisqu'il est demandé **un transport en commun performant, 9 à 10 000 passagers heure, et non un tramway à 3 000 passagers/heure.**

Curieusement, alors que tout devait être dépouillé pour le 15 octobre, **il manque encore à fin novembre les résultats d'une des 9 enquêtes, celle concernant le « projet grand stade ».** Les commissaires enquêteurs concernés rencontreraient-ils des difficultés pour produire un avis favorable comme les autres ?

Mais le plus préoccupant pour MM. AULAS et COLLOMB, et par voie de conséquence pour les contribuables, c'est qu'il y a toutes les craintes que l'Olympique Lyonnais n'ait plus les moyens de construire ce stade :

- perte de 28 M€ l'an passé après une perte de 35 M€ l'exercice précédent ;
- baisse régulière de la fréquentation du stade ;
- mauvais résultats en ligue 1 et en ligue des champions laissant présager de nouvelles pertes.

Si le feu vert est malgré tout donné à sa construction, les contribuables devront-ils financer aussi un stade inadapté comme à Nancy (où le stade de 20 000 places jamais rempli va être porté à 32 000 places) après avoir donné 400 millions pour sa desserte ?

Par ces temps de crise, ne dilapidons pas l'argent public et contentons-nous de Gerland !

TEOM : la Cour des Comptes conforte l'action de CANOL !

La Cour des Comptes a publié un important rapport qui constate, comme CANOL que **nos collectivités font n'importe quoi dans le calcul des coûts et dans la taxation du service de collecte et de traitement des ordures ménagères.** Elle confirme que les collectivités n'ont pas à facturer ce service plus cher qu'il ne coûte, **ce qui justifie l'action en justice de CANOL contre le Grand Lyon qui majore la TEOM de plus de 20% !**

L'UFC Que Choisir a réalisé une enquête sur le coût dans différentes collectivités. **Pour le Grand Lyon, le coût serait supérieur de 9% à ce qu'il devrait être selon l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).**

Impôts locaux : ils dépassent les bornes !!!

Selon Bercy, alors que **les revenus fiscaux des Français imposables augmentaient de 16,52 %** de 2001 à 2008, **les revenus de taxe d'habitation des collectivités locales augmentaient de 40%** et ceux de **taxe foncière de 47%.**

Il est peut-être temps que l'Etat mette un frein à cette escalade inadmissible !

Certaines taxes locales en forte hausse à Lyon : quelle en est la raison ?

Plusieurs adhérents nous ont demandé de les aider à comprendre pourquoi leurs taxes d'habitation ou foncière avaient augmenté significativement (plus de 20% !), alors que les taux n'avaient pas changé.

Après enquête, il s'avère que les agents du cadastre ont revu les valeurs locatives de certains logements. Ainsi ceux existant en 1970 et qui étaient déclarés sans salle de bains ont été **majorés d'office et sans visite des lieux** en considérant qu'ils en avaient une ! Ces revalorisations ont toujours lieu à la hausse, jamais à la baisse !

Conseil Régional : 150 000 € de plus pour restaurer la basilique chrétienne d'Annaba !

CANOL vous avait informé en décembre 2010 que le conseil régional avait accepté de verser **450.000 € pour rénover l'église Saint-Augustin d'Annaba**, « un édifice remarquable pratiquement unique en Afrique du nord, en état de dégradation avancée ».

Le 13 octobre, il a décidé de donner **150 000 € de plus !**

Combien y a-t-il de monuments dans le monde dont la réfection mériterait d'être entreprise ?

CANOL rappelle que les conseils régionaux ont été créés pour s'occuper des affaires de leur région et non pour distribuer l'argent des contribuables dans des lieux et dans des domaines qui ne sont pas de leur compétence.

Bon voyage, Messieurs et Mesdames les élu(e)s !

Voici quelques missions de nos élus :

→ Pour le conseil régional :

- M. SOULAGE : 3 jours à Florence, conseil mondial des Cités et Gouvernements Locaux Unis) et 3 jours à Ouagadougou à l'assemblée de l'association Internationale des Régions francophones
- Mme BOUDAUD, 4 jours à Annaba (Algérie), dans le cadre de la coopération économique et culturelle
- M. PEIZERAT, 5 jours à Shangai, pour participer à des échanges lors du marathon de Shangai
- MM. QUEYRANNE et SOULAGE, 6 jours en Chine pour célébrer le 25ème anniversaire de la coopération avec la région
- 12 conseillers, 6 jours à Montréal, dans le cadre de la coopération bilatérale
- Mme BOUKAALA, 5 jours à Londres pour les 61èmes Olympiades des métiers
- MM. COMET et PALLUY, 2 jours à Inverness pour des actions transversales montagne

→ Pour le Grand Lyon :

- M. COLIN, 10 jours à Madagascar, dans le cadre de la coopération avec la région Haute-Matsiatra
- M. JULIEN-LAFERRIERE, 5 jours en Ethiopie, aux assises de la coopération décentralisée franco-éthiopienne

- MM. JULIEN-LAFERRIERE et CHABERT, 3 jours au Bangladesh, au comité exécutif Citynet
- MM. COLLOMB, ARRUE, KIMELFELD et GALLIANO, 5 jours à Singapour, pour participer au Forum Mondial des Entrepreneurs.

Augmentation du nombre de jours de carence pour l'assurance maladie : le gouvernement se trompe de cible !

Le gouvernement vient d'annoncer l'instauration d'une première journée de carence pour la fonction publique et le passage de 3 à 4 jours de carence pour le privé.

Quand on sait qu'il y a un **absentéisme maladie de 9 jours dans le privé**, alors qu'il est en moyenne de **22,6 jours par agent public**, la seule décision à prendre était de rétablir l'équité et d'aligner la fonction publique sur le privé en **imposant 3 jours de carence à tout le monde**.

D'autant que les 3 premiers mois d'absence pour maladie sont payés à 100% dans le public et seulement à 50% dans le privé.

Le journal *Le Parisien* a estimé que les arrêts-maladie des 5 millions de fonctionnaires coûtent 6,4 milliards d'euros (1 280 € par agent du public !) tandis que les 15 millions de salariés du privé ne coûtent que 8,7 milliards à l'assurance maladie (580 € par salarié) ! Aux dernières nouvelles, le 4ème jour de carence pour les emplois privés pourrait être supprimé.

Quelles taxes majorent le coût de nos factures d'électricité ?

Certains adhérents ont découvert des augmentations sensibles de leur facture EDF. Voici ce qu'il en est :

→ la **TCFE (taxe sur la consommation finale d'électricité)** : elle remplace depuis le 1/01/2011 la Taxe locale d'électricité

Le taux de 0 à 8% pour les communes (généralement 8%) et de 0 à 4% pour les départements (4% dans le Rhône) sont remplacés respectivement à compter du 1/01/2012 par une taxe de 0,60 € et 0,30 € par kwh.

Avec le taux maximal, le plus fréquent, on majore le prix du KWH de 10% environ.

→ la **CSPE (Contribution au Service Public d'Electricité)** mise en place en 2003 pour « financer le marché libéralisé de l'électricité ».

Elle était de 0,0045 €/kwh en 2010, est passée à 0,0075 €/kwh au 1/01/2011, puis 0,0090 € au 01/07/2011 (+100% d'augmentation !). Elle majore également le prix du kwh de 10% !

→ la **CTA (Contribution Tarifaire d'Acheminement d'électricité)** instaurée en 2010 pour payer la retraite des agents EDF.

Elle est de 21% de la part « acheminement » de votre abonnement (environ 70 % du prix de l'abonnement suivant la puissance de votre compteur).

Ces trois taxes majorent donc le prix de notre consommation électrique de 20% et de 15% celui de l'abonnement !

Nous payons en plus la TVA : 5,5% sur l'abonnement et 19,6% sur la consommation !

Au total, les taxes majorent notre facture d'électricité de 40% !

Subventions aux syndicats : le conseil régional condamné !

CANOL avait demandé l'annulation d'une délibération de septembre 2008 octroyant différentes subventions à des organisations syndicales régionales.

Ces subventions avaient été versées :

→ soit dans le cadre du « **dialogue social territorial** », sans que la définition d'un projet quelconque soit précisé : 317 000 €

→ soit pour l'**organisation de colloques ou congrès internes aux syndicats** : 28 000 €

→ soit pour que l'union locale CGT intervienne dans un **conflit de travail local** : 10 000 €

Malgré différentes jurisprudences favorables à notre cause, le tribunal administratif ne nous avait pas suivis.

La **Cour Administrative d'Appel de Lyon** vient de nous donner raison sur le 3^{ème} point :

La subvention de 10 000 € accordée à l'Union Locale CGT de Saint-Priest, dans le cadre du Fonds Régional d'Action d'Urgence (FRAU) est annulée et le conseil régional devra procéder, dans un délai d'un mois et sous astreinte de 50 € par jour de retard, à l'émission d'un titre de recettes correspondant.

Malgré les irrégularités constatées – absence de rapports détaillant le projet à subventionner et démontrant son intérêt régional, subventions accordées rétro-activement, absence de rapports justifiant de la bonne utilisation des fonds versés - **les autres subventions n'ont pas été annulées, « étant de celles que les régions peuvent légalement attribuer en vertu de l'article L.4253-5 du CGCT nonobstant la circonstance que les manifestations et congrès organisés n'auraient pas été ouverts au public ».**

Une décision du Conseil d'Etat de février 2011 a en effet autorisé le versement de subventions aux organisations syndicales pour leur fonctionnement, sans qu'un motif précis le justifie. **Les collectivités territoriales ont donc désormais toute latitude de distribuer l'argent des contribuables aux syndicats sans que des comptes puissent leur être demandés.**

Le Conseil Régional Rhône-Alpes ne s'en prive pas :

→ au titre du « **dialogue social territorial** », il verse 635 068 € chaque année depuis 2009,

→ il ne s'immisce plus dans un conflit de travail. Il a constitué un « **Fonds Régional d'Action d'Urgence** » et le répartit entre les syndicats : 2 381 604 € en 2009, 2 139 134 € en 2010 et déjà 1 145 790 € en 2011 !

Voilà le genre de dépenses nuisibles qu'il convient de supprimer particulièrement en temps de crise !

MULTITUD'

Les organisateurs de transports urbains de la région Rhône Alpes ont prévu la mise en place et l'exploitation d'un **service d'information des usagers concernant tous les modes de transports en commun** de la zone couverte, c'est à dire Rhône, Loire, Ain, Nord Isère, Viennois et Maconnais. C'est l'objet de la **centrale de mobilité Multitud'** qui vise à favoriser les déplacements en donnant à chacun la possibilité d'avoir sur un site Internet dédié les informations qui lui sont nécessaires.

Lancé en 2007, le système serait opérationnel en 2012.

La Région Rhône-Alpes est maître d'oeuvre et met en place l'organisation entre les 12 acteurs pour le suivi avec comité de pilotage, comité technique ...

Le coût prévisionnel est de 1 270 000 euros TTC.

Les comptes 2010 du conseil général, du Grand Lyon et de Lyon sur le site CANOL

Nous avons actualisé les comptes du Grand Lyon et de Lyon avec les chiffres de leurs comptes administratifs 2010.

Nous avons analysé les comptes du conseil général du Rhône de 2001 à 2010.

Vous pouvez consulter les résultats de ces analyses et nos commentaires sur le site canol.fr.

Le Département promeut une nouvelle politique de déplacement

A partir du 1^{er} septembre 2012, de nouveaux moyens de déplacement seront mis à la disposition des zones non desservies par le mode ferroviaire. Pour compléter les TAD (Transport à la demande) déjà en place, **le département mettra à la disposition des voyageurs les bus scolaires**. Les services scolaires seront d'ailleurs remplacés par 100 lignes à dominante **scolaire, hors Sytral, ouvertes à tous**. Ces moyens de proximité offriront des conditions de prix et de confort similaires aux moyens existants. Le Conseil Général mettra aussi en place un syndicat mixte ayant compétence « complémentaire » au SYTRAL. Ceci explique peut-être en partie la mauvaise humeur de Michel Mercier en direction du SYTRAL lorsque celui-ci lui demande sa participation financière.

En tout cas **saluons cette initiative de bon sens** et « pragmatique » pour « limiter la fracture territoriale. » !

Hôtel de Région : M. QUEYRANNE sait-il compter ou se trompe-t-il délibérément ?

Le 13 Octobre dernier, dans le cadre d'un dossier consacré aux « folies Régionales », l'hebdomadaire **Le Point** publiait un article consacré à notre nouvel Hôtel de Région, article apparemment inspiré de notre propre dossier sur le sujet malgré quelques divergences mineures sur les chiffres.

Sans doute piqué au vif par le-dit article qui, bien évidemment, mettait en relief le **coût exorbitant du projet et sa dérive par rapport à l'estimation de départ, + 54,93 % à ce jour** ; ainsi qu'une **conception gourmande en place perdue, 19600 M2 de planchers non construits**, le Président a utilisé **son droit de réponse** dans le numéro 2042 du 3 Novembre.

Son argumentaire s'est révélé totalement erroné et fait montre, soit d'une méconnaissance du dossier réel, soit de mauvaise foi : **ses chiffres sont faux ou périmés** et les excuses sur la dérive des coûts (qui n'est pas terminée) d'une **indigence affligeante** : révision des prix (prévisible, minime depuis 3 ans et pas encore comptabilisée, les DGD - décomptes généraux et définitifs - n'étant pas encore tous établis), amélioration du projet (!) d'où ajustement d'honoraires d'études et de suivi de travaux.

On relève effectivement qu'à ce jour **16 marchés ont fait l'objet d'avenants** (jusqu'à 5 pour le même marché...) ayant pour effets d'augmenter leur montant de 18,36 (cloisons) à 60,75 % (Santé Prévention Sécurité)!

La dérive des délais, dont la Région vient de demander au Tribunal Administratif de désigner le ou les responsables, a conduit l'équipe de Maîtrise d'Oeuvre à demander sans cesse des « rallonges » : OPC + 55,42 % ; SERL : + 42,37 % ; Architecte + 16,85 %.

Et les coûts du déménagement ne sont pas encore pris en compte !...

Rapport de la CRC pour la communauté de communes de THIZY-AMPLEPUIS (CCPAT)

La Chambre Régionale des Comptes a publié ses observations sur la gestion de cette communauté de communes pour les exercices 2005 à 2009.

Il est important de savoir que cette collectivité est la **première bénéficiaire des largesses du conseil général dans le cadre de l'Aide à l'Immobilier d'Entreprises** (financement des ateliers des entreprises qui s'y installent). Ces opérations sont réputées à risques compte tenu de la fragilité financière des propriétaires.

La CRC note un **manque de suivi de ces opérations** : il n'existe aucun inventaire des 124 contrats existant à fin 2010 et le débat budgétaire n'en mentionnait que 65 !

Elles ont engendré 2 014 643 € de créances non recouvrées en 2007, et encore 807 894€ en 2010 sans compter **une politique d'abandon de créances** jugée parfois complaisante.

Pour la construction d'une station d'épuration, la CRC note que **62% des emprunts nécessaires sont réalisés à taux variables forts**, dont **deux emprunts DEXIA** libellés en devises. La renégociation de certains de ces emprunts a abouti à une globalisation de prêts qui rend encore plus compliqué le suivi et le bilan financier des opérations de crédit-relais. La CRC demande d'établir un tableau synthétique retraçant pour chaque emprunt renégocié l'emprunt d'origine et les différentes renégociations. Aucune provision pour risques ne figure dans les comptes.

Elle constate que la CCPAT et un Syndicat Mixte ont tous deux comme mission la gestion du LAC DES SAPINS. La dissolution du syndicat est bien prévue mais n'est pas encore faite.

Les statuts de la CCPAT mentionnent qu'elle a la compétence voirie... mais elle ne l'exerce pas et n'a pas les moyens de l'exercer !

Il semble que l'on donne des responsabilités à des élus et à des agents qui n'ont ni les compétences suffisantes, ni l'intégrité pour les assumer !

Conseil général : aires d'accueil des gens du voyage

704 places dont 500 ouvertes vont être mises à disposition pour les gens du voyage sur 40 aires différentes. Le coût de réalisation d'une place se situe entre 28 et 47 000 € et le coût de gestion sera de 380 € par place et par mois.

La redevance est de 3 € par emplacement et par jour (soit 90 € par mois !) mais la CAF en couvre une partie.

Le déficit annuel sur la base de 500 places sera donc de 978 000 euros à la charge des communes.

CANOL Actualités

est une publication de l'association CANOL, association loi de 1901, n°069 1044 566. Sa parution est de 5 numéros par an.

B.P. 19 – 69131 ECULLY CEDEX - tél./fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@wanadoo.fr

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Michel VERGNAUD

Imprimerie : ECULLY GRAPHIC, 64 chemin des Mouilles – 69130 ECULLY

Dépôt légal : février 2008. ISSN : 1964-8472

Objets promotionnels pour les conseillers généraux

Une délibération du 30/09/2011 nous apprend qu'un contrat estimé à 525 000 € ht doit être passé pour acheter des objets promotionnels non identifiés (stylos, cartables, tee-shirts, tabliers, allez savoir ?).

Les bénéficiaires de ces objets ne sont pas identifiés non plus !

Eau du Grand Lyon : VEOLIA et la SDEI s'en mettraient plein les poches depuis 30 ans !

La gestion de la distribution d'eau potable du Grand Lyon a été confiée au privé (VEOLIA et SDEI) en 1986 pour une période allant jusqu'en 2016. **C'est la deuxième eau potable la plus chère de France (la première, si on se réfère uniquement à l'abonnement de 66 € par an) alors que ressource et réseau ne présentent aucune difficulté particulière.** Les raisons :

→ Le contrat actuel avec VEOLIA est accompagné d'une formule de révision de prix très inflationniste ; le coefficient multiplicateur serait passé de 1 en 1986 à environ 1,88 aujourd'hui ; ceci serait justifié par le remboursement d'une dette de la régie des eaux de Lyon d'avant 1986 mais **la somme réelle remboursée aux banques diminue !** Exemple : quand, pour 2006, les usagers remboursent 28 M€ à VEOLIA, celle-ci ne reverse que 7 M€ aux banquiers !

→ Le contrat actuel comprend une vente au forfait de l'eau pour les besoins de la communauté qui équivaut à un **financement du service de la propreté par celui de l'eau** ; ceci se répercute évidemment sur le prix de l'eau pour le consommateur privé !

→ Le contrat actuel comprend une clause qui permet de faire des subventions déguisées de 600.000 € par an ;

→ Toutes les interventions par VEOLIA et la Lyonnaise des Eaux pour l'amélioration et l'entretien du réseau s'effectuent **sans appel d'offre** à des prix près de 2 fois plus cher que le marché ;

→ Le prix de l'abonnement **dépasse le plafond de 30 %** du montant de la partie distribution, plafond prévu par la loi sur l'eau (LEMA) de 2006 et applicable en 2010 puis reportée au 01/01/2012.

Outre une révision des tarifs au 1er janvier 2012, il est donc question de sortir **du contrat en 2016 et de passer éventuellement en régie directe.**

CANOL suivra cette étude avec attention.

Le Conseil Général en tête des piégés par DEXIA

DEXIA est né du mariage du Crédit Local de France avec son homologue belge en 1996. L'objectif était de devenir le **leader mondial dans le financement des collectivités locales.** L'idée de base est d'emprunter à court terme pour pas très cher et de prêter à long terme pour plus cher.

Brusquement en 2008, DEXIA a besoin de 260 milliards d'€ n'ayant que quatre jours de liquidités devant elle ! Dexia est en quasi faillite. Les Etats franco-belges injectent **6,4 milliards d'euros pompés à crédit sur leurs contribuables et 150 milliards de garanties diverses.** On découvre que quelque **5.500 collectivités locales françaises ont contracté auprès de Dexia des prêts "toxiques"** qui les mettent en difficulté financière et menacent même de faillite certaines d'entre elles.

C'est dans ce contexte que le **Département du Rhône tombe des nues** quand il découvre qu'il possède un gros paquet d'emprunts dits spéculatifs. Les **villes de Feyzin**

et Oullins sont aussi très concernées. C'est un tel scandale qu'on préfère garder le silence et opter pour une attitude passive.

Octobre 2011 : Dexia est en faillite. La blague du moment : "Dexia, la banque qui a tout raté, sauf les stress tests !" Les gouvernants affirment qu'à long terme, les actifs pourris, qui seront placés dans une structure de "défaillance", retrouveront des couleurs et que le contribuable ne sera pas lésé à terme. On vous le dit, l'Etat fe-ra-des-bé-né-fi-ces. Le portefeuille de prêts aux collectivités **pèse 77 milliards d'euros.** DEXIA est démantelé et c'est la structure **DMA, nouvelle banque des collectivités locales** détenue par la Caisse des Dépôts et la Banque Postale, qui voit le jour.

Les lois de décentralisation ont conduit à toujours s'endetter davantage. Les collectivités se sont engagées dans des dépenses tout à fait insensées pour des besoins artificiels ; **des palais ont été bâtis sur endettement public ! CANOL ne cesse de les dénoncer.**

Et pourtant **DMA va permettre de continuer les folies** sachant qu'une dévalorisation de la note de la France par les agences de notation ferait exploser les **taux de ces emprunts** dits structurés !

Rue Garibaldi : un réaménagement polluant et accidentogène !

Pour compléter notre article du CANOL Actualités N°44 sur cette **opération absurde à 40.8 M€ TTC**, voici ce que la DREAL Rhône-Alpes (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) relève comme effets :

■ **Une augmentation significative des consommations de carburant (+8%)** donc des émissions de gaz à effet de serre du fait de la suppression des trémies bypassant les feux tricolores et ce malgré l'hypothèse d'une réduction du trafic ;

■ **Une augmentation des quantités de pollen** diffusées par les végétaux urbains ;

■ Une baisse incertaine des nuisances acoustiques résultant de la baisse supposée du trafic ;

■ **La reconsidération de la démolition des gradins de l'Auditorium ;**

■ **L'hypothèse d'une réduction de trafic pouvant atteindre 30%, ne peut être retenue** sans justification plus approfondie, basée par exemple sur des retours d'opérations similaires.

Lyon Capitale développe ces remarques et démontre, chiffres à l'appui, que **ce réaménagement va provoquer un ralentissement de la circulation avec le rétablissement de 13 carrefours et la réduction de la chaussée de 6 voies à 3 voies.** Ce qui va créer un **engorgement à l'origine d'une pollution supplémentaire** ; l'étude comptabilise le nombre d'heures de trajets quotidiens effectués par les automobilistes ; aujourd'hui 1896 h/jour, en 2030 1754 h/jour sans aménagement et 1906 h/jour avec. Les émissions de monoxyde de carbone seront ainsi de 51.65 kg sans projet, de 57.51 kg avec ; celles d'oxyde d'azote de 33.09 kg sans, de 34.57 kg avec ; celles de particules de 1.99 kg sans, de 2.17 kg avec. Au final calcule l'étude, sur la portion réaménagée, **la pollution augmente de 9% à 25% selon les gaz, si l'on fait l'aménagement plutôt que si on ne le fait pas.**

On dénombre aujourd'hui 30 accidents par an. Après le réaménagement ce sera, là aussi pire : sur une tranche de 6 ans, comparée à la période 2004-2010, on comptera +0.45 tués (sic), +4.82 blessés graves et +19.13 blessés légers. **Des drames qui se produiront aux abords des 13 nouveaux carrefours.**

Trains express régionaux : les régions cèdent à la folie des grandeurs et l'ouverture à la concurrence est sans cesse différée

Article inspiré du dossier réalisé par C. Arnault, P. François, S. Gorreri, H. Plisson pour la fondation IFRAP.

Les TER sont aujourd'hui une des 5 branches d'activité de la SNCF (avec les grandes lignes, le fret, l'infrastructure et la gestion des gares). Les régions comptent cette compétence parmi leurs domaines d'intervention depuis 2002.

La situation actuelle :

Les régions signent une convention avec un prestataire unique, la SNCF, et définissent contractuellement les trajets, leur nombre, les tarifs, le niveau de qualité à offrir, etc...

Le Grenelle de l'environnement a fixé pour objectif de développer les transports collectifs d'ici 2020.

Incitées par des dotations de l'Etat compensant initialement la prise en charge de cette nouvelle compétence, les régions se sont lancées dans une **politique d'investissement à tous crins** pour des liaisons **toujours plus nombreuses dans de nouvelles rames flambant neuves**.

La gestion des T.E.R. représente aujourd'hui **environ 20% du budget des régions, ce qui en fait leur 3^{ème} poste de dépenses après les lycées et la formation professionnelle**, soit 3.7 milliards d'euros.

En Rhône-Alpes, c'est 514 M€ qui ont été dépensés en 2010, soit 22% d'un budget de 2 357 M€.

Depuis 2002, en France, le trafic a connu une augmentation de 41%, passant de 9 à 13 milliards de voyageurs/km en raison de l'augmentation de l'offre de transport de plus de 14%.

Malgré l'augmentation de l'offre et la coûteuse rénovation du matériel roulant, **le poids des TER, égal à 1.47% de l'ensemble des transports de personnes, reste particulièrement faible**. On peut donc s'interroger sur le bien-fondé de l'utilisation de **20% des budgets régionaux pour un résultat marginal**.

Le nombre de villes et de bourgs desservis étant faible, un voyageur doit utiliser en moyenne au moins 2 ou 3 modes de locomotion, avec pour chaque mode des contraintes et des aléas d'horaires. Le TER n'est compétitif ni en temps ni en confort par rapport aux transports routiers collectifs et surtout individuels.

Après 10 ans d'expérience, l'enthousiasme semble être retombé. Malgré les sommes englouties, les associations d'usagers ont multiplié les manifestations pour se **plaindre de l'insuffisance du service** et les régions sont critiquées par la Cour des Comptes pour le **contrôle incertain sur leurs dépenses** – plus de 3 milliards d'euros par an – et leur efficacité. Quant à la SNCF, elle fait la sourde oreille et préfère présenter un **bilan écologique prétendument flatteur** pour justifier cette politique d'investissements tous azimuts.

Le rapport du sénateur Haenel d'octobre 2008 indique que le nombre total moyen de voyageurs des TER pour 2007 est de 639 370 par jour. La quasi totalité des personnes utilisant les TER font un aller-retour dans la journée, le nombre moyen de voyageurs uniques est donc de $639\,370/2 = 319\,685$ soit une subvention moyenne par personne utilisant les TER de 15 865 €. La subvention payée par la région et par l'Etat atteint donc **chaque année plus de 15 000€ en moyenne par voyageur unique du TER** :

- le poids des TER est égal à seulement 1,47% de l'ensemble des transports de personnes en France.
- l'Etat, c'est à dire le contribuable, paye **3 milliards au nom de la décentralisation** ;
- **Les résultats en matière d'écologie sont très douteux**.
- cette politique représente plus de **3.7 milliards d'euros** par an aux mains du monopole de la SNCF.
- la SNCF reconnaît un **écart de coût de 30% par rapport à ses concurrents**,
...**Pourtant les conseil régionaux ne veulent rien changer !**

Le rapport de la Cour des Comptes cite des cas de trains transportant moins de 10 voyageurs et de lignes sur lesquelles ne roulent que 2 trains par jour, le reste du trafic étant assuré par des cars. Ainsi, compte tenu du prix facturé par la SNCF et des avantages tarifaires consentis pour tenter de remplir les trains, **la subvention est proche de 75% du prix de revient direct**.

Au lieu de se cantonner, en acheteur compétent, au contrôle du respect des objectifs fixés dans le contrat, **la gestion des régions se révèle peu efficace**. Elles ont constitué des équipes chargées uniquement de surveiller les TER : 45 agents en Rhône-Alpes en 2008. C'est une méthode « perdant-perdant » pour le client final des TER, comme pour le contribuable.

Et en 2010, la SNCF a réclamé une rallonge aux régions pour financer la réforme des retraites des cheminots !

Et la question de la concurrence ?

Les services du fournisseur SNCF, en situation de monopole, coûtent cher : la SNCF avoue même, en matière de transport régional, des écarts de coûts de l'ordre de 30 % par rapport à ses homologues européens. Ramené à 3.7 milliards d'euros de prestations régionales, **cela représenterait tout de même plus d'un milliard d'économies pour le contribuable !**

Pour **défendre les parts de marché du chemin de fer par rapport à la route** un décret-loi du 19 avril 1934, toujours en vigueur, **soumet à autorisation préalable le transport par car** pour les liaisons interurbaines en France. L'Etat a donc de facto interdit ce mode de transport car **c'est la SNCF qui est chargée de donner un avis sur la nécessité d'ouvrir toute ligne**, avis systématiquement négatif et toujours suivi par les autorités organisatrices.

Si nous comparons **la situation de la France avec celle de l'Allemagne**, où depuis 1996, les Länder sont habilités à mettre **en concurrence la Deutsche Bahn, les prix de revient sont maintenant de 40% inférieurs aux prix français**. De façon générale, les transports régionaux ferroviaires s'organisent sur un modèle de concurrence dit « pour le marché », c.à.d. où l'équilibre économique ne peut se faire que via des subventions. Il donne un droit exclusif à un opérateur pour l'exploitation d'une ligne avec une obligation de service public.

Les subventions versées par les autorités organisatrices couvrent en moyenne les 2/3 du coût du transport régional. La productivité de la DB REGIO qui gère les transports régionaux a considérablement augmenté, ceci sans dumping social. Depuis 1994, ses salariés sont recrutés sous contrat privé. Les cheminots arrivés avant cette date, tous fonctionnaires, ont été transférés dans une structure publique. Celle-ci met ce personnel à disposition de la DB au tarif du secteur et prend à sa charge la différence de coût avec le statut de fonctionnaire.

Au premier semestre 2009, la division REGIO de la Deutsche Bahn a présenté une forte rentabilité, de loin le premier contributeur au résultat du groupe, totalisant 671 millions d'euros.

Conséquence, la comparaison des coûts des TER entre la France et l'Allemagne montre que le coût de production moyen d'un TER **en France est de 16.80 €/km contre environ 11 €/km en Allemagne !**

Par contre, pour **les transports interurbains par car, la concurrence est libre et aucune subvention n'est versée**. Les chiffres cités dans le rapport de la Cour des Comptes indiquent que le passage sur route pour l'ensemble des TER à fréquence inchangée **permettrait une réduction de 85% du coût public**. Le conseil régional Rhône-Alpes indique que le **coût au km est cinq fois plus faible pour un autocar que pour un train, 4 € par km contre 20 €**

Un rapport rédigé fin 2010 par une commission coordonnée par le sénateur (UMP) Francis Grignon (mais qui reste à l'état de « document de travail ») plaide pour une ouverture progressive à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

Mais l'Unsa-Cheminots s'oppose aux transferts des agents vers d'autres entités. Il s'attache notamment au maintien du statut SNCF des cheminots et à celui de l'organisation du travail selon la réglementation actuellement en vigueur. Elle juge d'ailleurs que « le report de ce rapport démontre le caractère explosif de ce sujet ».

« Je propose qu'on arrête d'en faire un sujet de colloque et qu'on passe à des plans d'actions concrets », a lancé Cyrille du Peloux, directeur général de Véolia transport. L'entreprise française est opérateur de transport ferroviaire dans sept pays du monde mais pas encore en France !

« Depuis 1991, on connaît tous les problèmes et **on est fatigué d'attendre** », a surséché Louis Nègre, sénateur (UMP) et président de la fédération des industries ferroviaires.

A la Région Rhône-Alpes, son président rouspète depuis plusieurs années après la SNCF, n'arrive pas à faire respecter les engagements pris, mais ne semble pas avoir le courage de faire appel à la concurrence.

Son directeur des TER est parti en avril. Il n'a été remplacé qu'en octobre. Ses services n'ont pas été en mesure d'actualiser les quelques chiffres très partiels transmis à CANOL il y a 2 ans. Sur le compte administratif 2010 paru en juin 2011, figure le compte administratif 2009 des TER. Il paraît erroné : il indique un déficit global de 19,4 M€, **mais les opérations sont fausses**, car si on additionne les totaux intermédiaires comme les années précédentes, c'est un **déficit de 74 millions d'euros qui apparaît...** mais, à la région, on n'est pas à 55 millions d'euros près ! Nous avons demandé des explications, mais ne les avons pas encore obtenues.

Nous souhaitons vérifier que les investissements réalisés ces 3 dernières années pour améliorer le service aux usagers par un meilleur cadencement des trains avaient porté leurs fruits. Nous n'avons donc pas été en mesure de le faire.

Si vous souhaitez vous faire une idée de la gestion des TER en Rhône-Alpes, vous pouvez tout de même consulter **le Courrier de CANOL n°43 de décembre 2009 ...** ou lire la **presse locale** titrant : « lignes ferroviaires de l'ouest lyonnais : une vraie catastrophe » ou « TER Tarare-Lyon : un passager suggère à tous les usagers de frauder » ou : « TER Lyon-Ambérieu : les usagers menacent de faire la grève de l'abonnement en décembre ».

Ce n'est pas la peine de visiter **le site de la Région à la rubrique TER, car on n'y trouve aujourd'hui que des vœux pieux qui datent d'au moins 4 ans :**

« **Cadencement 3 : encore plus de trains !...** la Région met en place une politique de report massif de la route vers des modes de transports moins polluants. A la demande de la Région, **la SNCF a mis en place une indemnisation des voyageurs pénalisés ou encore des services garantis en cas de perturbation**. L'effort financier de la Région passera à plus de 380 M€ en 2008, **600 M€ pour l'achat de matériel roulant entre 2005 et 2010 ainsi que 500 M€ pour moderniser les infrastructures ferroviaires.** »

Et tout cela en pure perte ! Arrêtons de s'endetter sur 50 ans pour des solutions qui seront périmées d'ici 20 ans avec l'arrivée de nouveaux moyens de transports plus économiques et plus écologiques !

L'union fait la force !

BULLETIN D'ADHESION 2012

45

à retourner à : C.A.N.O.L. - B.P. 19 - 69131 ECULLY Cedex - Tél/fax : 04.78.34.44.87 - e-mail : canol@dbmail.com

NOM Prénom : N° téléphone :

Adresse : e-mail@.....

souhaite adhérer à C.A.N.O.L. et joins un chèque de : € (adhésion minimum : 30 € - membre bienfaiteur : 75 € ou plus) - le montant versé fera l'objet d'un reçu fiscal qui vous permettra d'en déduire 66% sur vos impôts 2011, si versé avant le 30/12/11.

pense pouvoir consacrer un peu de mon temps pour aider C.A.N.O.L. dans son action et vous demande de me contacter pour examiner en quoi je peux être utile.