



AVIS

Avis sur l'ouverture à la concurrence du réseau TER et reprise en pleine propriété des biens affectés au service TER

JUIN 2023





AVIS

**Sur l'ouverture à la concurrence du réseau
TER et reprise en pleine propriété des biens
affectés au service TER**

Assemblée plénière du 26 juin 2023

Rapporteur : Jean-Raymond MURCIA
Président de la commission 4

Résultats des votes :

154 votants

114 ont voté POUR

23 ont voté CONTRE

17 se sont abstenus

0 n'ont pas pris part au vote

Numéro de l'avis : 2023-09

Sommaire

1	L'objet de la délibération soumise au CESER _____	4
2	La proposition de l'Exécutif _____	5
2.1	Les principes _____	5
2.2	L'allotissement _____	5
2.3	Le transfert des biens majoritairement utilisés pour l'exécution du service TER _____	6
3	Les observations du CESER _____	7
3.1	Le CESER prend acte de l'obligation créée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire d'une ouverture des services TER à la concurrence, tout en formulant des interrogations _____	7
3.2	Le CESER approuve la prudence exprimée en commission par l'Exécutif pour mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence, dans un contexte de complexité _____	8
3.3	Le CESER alerte sur un certain nombre de points de vigilance _____	8
3.3.1	Sur l'équité entre territoires _____	8
3.3.2	Sur le périmètre du transfert des biens et les charges afférentes à venir pour la Région _____	8
3.3.3	Sur les réseaux d'infrastructures _____	9
3.3.4	Sur le pilotage, le suivi et l'évaluation du projet _____	9
3.3.5	Sur le volet social _____	9
	Conclusion _____	10
	Déclarations des groupes _____	11

1 L'objet de la délibération soumise au CESER

Le CESER est consulté sur un projet de l'Exécutif régional visant à appliquer la loi promulguée le 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, concernant deux de ses articles :

- L'article 19

C'est un article concourant à la transposition en droit français du quatrième « paquet ferroviaire » européen de 2016 consacré à l'ouverture à la concurrence de l'espace ferroviaire européen pour le transport de voyageurs des Etats membres. Comme c'est le cas pour toute directive européenne, chaque pays membre a une grande latitude pour la transposer en droit national. La France étant l'un des huit pays européens sur 24 dont les services domestiques de transport de voyageurs n'étaient pas encore ouverts à la concurrence, elle a choisi de le faire dans la loi de transposition. Elle a choisi par ailleurs dans cette loi de mettre fin au recrutement au statut des cheminots pour les nouveaux agents à partir du 31 décembre 2019.

Cet article 19 a pour conséquence pour les Régions l'obligation d'un fonctionnement opérationnel complet au plus tard le 25 décembre 2033 avec tous les exploitants des services TER retenus après mise en concurrence. Il convient en effet d'être prêt à cette échéance de la dernière convention possible de gré à gré avec l'opérateur historique. La Région Auvergne-Rhône-Alpes envisage de négocier une nouvelle convention d'exploitation des services TER de gré à gré avec la SNCF. Selon l'alinéa 3 du même article 19, cette nouvelle convention, si elle est conclue, devra l'être avant le terme du 25 décembre 2023 et pour une durée maximale de 10 ans. Elle fera l'objet d'une consultation obligatoire du CESER.

- L'article 21

Il pose le principe d'un transfert par la SNCF, propriétaire actuel, à l'autorité organisatrice, à la demande de cette dernière, des biens nécessaires au service (ex matériels roulants et ateliers de maintenance) majoritairement utilisés pour les services TER. Ce principe doit permettre d'assurer une égalité de traitement entre les différents candidats à l'exploitation des services de transport et entre les territoires.

Ce projet de délibération engageant le processus de mise en concurrence intervient après la publication par la Région en avril 2022 d'un appel à sourcing auprès des opérateurs ferroviaires, prévu par le code de la commande publique pour permettre aux opérateurs d'apprécier les conditions d'exploitation des services et de livrer des éléments pour bâtir l'allotissement.

2 La proposition de l'Exécutif

2.1 Les principes

Auditionné par la Commission, le vice-président du Conseil régional délégué aux transports a présenté le projet de délibération en soulignant plusieurs principes :

- L'efficacité et la qualité du service à l'utilisateur à placer toujours en première priorité,
- Un principe d'ouverture à la concurrence qui constitue un fait s'imposant à tous par la loi et un moyen d'action, mais ni une fin en soi ni la solution à tous les problèmes d'exploitation des TER,
- Une volonté de l'Exécutif de garantir pour l'utilisateur la continuité et la fluidité du service public de transport ferroviaire régional dans le temps et sur le territoire, sans distinction des opérateurs,
- Un souhait de « désorganiser le moins possible » l'outil industriel SNCF, afin de limiter les coûts de désoptimisation,
- Un calendrier à adapter.
Le processus de dévolution d'un lot pouvant prendre 5 à 9 ans globalement avant le service effectif de l'exploitant retenu, cela justifie l'impératif d'un vote par la Région de la stratégie d'ouverture à la concurrence dès juin 2023. Il s'agit de l'articuler au mieux avec la négociation d'ici l'automne de la dernière convention de gré à gré avec la SNCF. L'Exécutif a choisi un engagement du processus d'ouverture à la concurrence un peu plus tard que d'autres Régions, de façon à tirer parti d'un premier retour d'expérience (notamment pour dimensionner les lots), sans toutefois compromettre la capacité à en assurer une planification visible de la mise en œuvre.
- Des conditions sociales à prendre en compte dans le cahier des charges

2.2 L'allotissement

Le droit de la commande publique l'impose pour une Région en charge d'un volume important de services.

L'Exécutif propose un allotissement progressif devant permettre à chaque exploitant de disposer de conditions d'exploitation viables à l'aide d'un parc de matériel roulant et d'un ou plusieurs ateliers de maintenance dédiés, tout en limitant la démutualisation de l'existant.

Le modèle proposé consiste donc à mettre en œuvre :

- En premier lieu un lot fonctionnel autonome dédié aux relations avec les usagers. Il est proposé que la Région elle-même puisse se doter de son propre système pour informer, commercialiser et distribuer le service en assurant une homogénéité sur tout le territoire régional et une mise à disposition de tous les exploitants opérationnels sur les territoires. L'enjeu consiste à rendre neutre pour le parcours de l'utilisateur, la complexité et le morcellement créés par l'ouverture à la concurrence. Il est proposé d'enclencher dès 2023 la passation des marchés nécessaires à la conception de ce système régional.
- En second lieu, cinq lots géographiques à déployer de manière étalée par contrat de service public pour une exploitation effective au plus tôt en 2029 (pour le premier lot en ex Auvergne) et au plus tard en décembre 2033, à la fin de la future convention Région/SNCF 2023-2033. Cela suppose une publication des avis de concession à partir de juillet 2024. Dans un cadre maintenu de service public, l'Exécutif propose pour définir le périmètre des lots la recherche d'un équilibre et d'une cohérence à la fois technique (maintenance, matériel roulant rassemblé par séries, gares) et en ressources humaines (bassins d'emploi), de façon à ne pas déstructurer l'outil industriel. Des lots comportant des services interrégionaux seront à définir par ailleurs.

2.3 Le transfert des biens majoritairement utilisés pour l'exécution du service TER

Matériels roulants et ateliers ou autres biens utilisés majoritairement pour l'exécution des services TER (ex pièces détachées) peuvent être repris en propriété par la Région, à titre optionnel, selon leur valeur nette comptable, et les terrains afférents selon leur valeur vénale, nette de toute subvention. Ceci doit permettre de garantir un accès effectif et non discriminatoire par les exploitants.

Ce sont 12 ateliers et 1 563 caisses de matériel roulant qui sont concernés. Il faudra lister ces biens, très précisément, en déterminer l'état, avant d'effectuer les choix de reprise ou non.

3 Les observations du CESER

3.1 Le CESER prend acte de l'obligation créée par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire d'une ouverture des services TER à la concurrence, tout en formulant des interrogations

Le CESER note que l'ouverture à la concurrence est prônée par le Gouvernement français instigateur de la loi au nom de l'amélioration du service rendu à l'utilisateur.

Il prend acte de la décision de la Région de l'ouverture à la concurrence, même si, comme certains le pensent, une telle décision pouvait encore juridiquement être différée au-delà du 25 décembre 2023.

Il a eu l'occasion de souligner à maintes reprises son attachement à la qualité de service pour l'utilisateur, seule à même d'inciter au report du mode routier vers le mode ferroviaire et de satisfaire ainsi un objectif vertueux de limitation des gaz à effet de serre et de développement durable.

Pour autant, le CESER est préoccupé par la nouvelle complexité engendrée par un morcellement de l'exploitation, même s'il apprécie la recherche de cohérence et d'équilibre qui préside à la définition des différents lots géographiques. Il se demande si cette complexité ne sera pas à l'origine de nouveaux surcoûts pour la Région. La Région doit demeurer vigilante sur ce point.

Il note que la Région cherche à « démutualiser » le moins possible la commercialisation du service. Mais il relève que ceci devrait introduire pour elle une charge nouvelle à porter demain, avec un nouveau risque d'appel soit au contribuable soit à l'utilisateur pour en assurer l'équilibre budgétaire. L'espoir exprimé d'un meilleur service pour un moindre coût ne risque-t-il pas d'être déçu ?

C'est en se basant sur les réalisations réussies d'ouverture à la concurrence menées par d'autres pays européens (citées dans le rapport d'information de l'Assemblée nationale sur l'évaluation d'impact de la loi) que le CESER attend des gains de coûts et de qualité de service effectifs à moyen terme.

3.2 Le CESER approuve la prudence exprimée en commission par l'Exécutif pour mettre en œuvre l'ouverture à la concurrence, dans un contexte de complexité

Il partage le souci exprimé d'une plus-value pour l'utilisateur sans dogmatisme et avec pragmatisme sur l'ouverture à la concurrence.

Il partage le souhait de faire prévaloir une permanence de la continuité du service pour l'utilisateur, et de services unifiés en matière de tarification, d'information et de distribution.

Il approuve le choix de tirer parti des retours d'expérience des autres Régions, sans précipitation mais néanmoins avec anticipation.

Il apprécie le souci exprimé de désorganiser le moins possible l'outil industriel SNCF.

Il partage le choix d'organiser le périmètre des lots géographiques selon des logiques de bassin d'emploi, de fonctionnalité des ateliers de maintenance et des matériels roulants, et de viabilité économique sans isoler les petites lignes.

3.3 Le CESER alerte sur un certain nombre de points de vigilance

3.3.1 Sur l'équité entre territoires

Il souhaite vivement que l'allotissement en 5 lots géographiques ne crée pas une Région à plusieurs vitesses et préserve l'équité entre les territoires. La Région devra être très vigilante sur ce point dans la rédaction des cahiers des charges des appels d'offre pour négocier avec les exploitants. Le CESER souhaite que le cahier des charges prenne en compte toute la problématique des usagers, ce qui supposera une expertise forte du maître d'ouvrage régional. Il conviendra de veiller en particulier à l'articulation entre les différents lots (avec ses surcoûts et gains éventuels) et aux correspondances pour les usagers.

3.3.2 Sur le périmètre du transfert des biens et les charges afférentes à venir pour la Région

Il s'inquiète devant la complexité de l'analyse du patrimoine, notamment immobilier, à transférer. Il s'interroge sur le transfert et la gestion de biens relevant des ressources humaines et du personnel (ex : cantines, salles de réunions, ...). Il relève que le chiffrage des biens sera long et difficile.

Il exprime des craintes face à l'absence pour l'instant de toute estimation budgétaire des charges nouvelles engendrées pour la Région par la reprise en propriété de ces

biens. Il attire l'attention sur le risque de voir ces charges obérer les capacités de financement global de l'exploitation des TER.

3.3.3 Sur les réseaux d'infrastructures

Le CESER appelle de ses vœux un engagement ferme de l'Etat à améliorer la qualité et la consistance du réseau ferré, dont la fiabilité demeure une condition sine qua non de la qualité des services de transport.

De manière générale, le réseau demeure marqué par un état général vieillissant de nombreuses lignes engendrant ralentissements et retards, par la contrainte forte pour allouer de nouveaux sillons, par un endettement persistant de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructures, et un niveau de péages élevé au regard de la qualité apportée.

Le CESER réitère en particulier l'importance d'un saut d'offre pour dénouer le nœud ferroviaire lyonnais, clé majeure de fonctionnement du système ferroviaire régional, national et européen.

3.3.4 Sur le pilotage, le suivi et l'évaluation du projet

Le CESER attire l'attention sur le fait que la très grande complexité de ce projet va nécessiter de la part de l'Exécutif régional un pilotage très pointu techniquement en particulier dans la rédaction des cahiers des charges et dans l'analyse des réponses. Il suggère que la région s'entoure bien des compétences nécessaires.

Le CESER suggère que soient établis et communiqués des bilans réguliers et une évaluation d'impact de l'ouverture à la concurrence.

3.3.5 Sur le volet social

La concurrence devra garantir à la fois la qualité de service et le volet social. Le CESER estime essentiel que les appels d'offre comportent des clauses sociales.

Conclusion

Le CESER prend acte que le projet qui lui est soumis permet à la Région de se conformer à la loi pour ce qui relève de l'ouverture à la concurrence et du transfert des biens affectés au service TER. Les propositions de l'Exécutif régional soulèvent plusieurs questions et appellent des points de vigilance. Le CESER espère que ces préoccupations trouveront des réponses dans la future convention d'exploitation à négocier pour la période 2023-2033. Le CESER souhaite qu'en tout état de cause le dispositif permettra une amélioration significative du service public apporté aux usagers du TER Auvergne-Rhône-Alpes.

Déclarations des groupes

Intervention de Philippe DESSERTINE, au nom du Collège 1

Monsieur le Président, chers collègues,

Cette intervention est faite au nom du premier collègue.

Notre collègue souhaite souligner en premier lieu la qualité des échanges entre le vice-président en charge des transports au sein de l'exécutif régional et la commission 4. En effet la transparence sur les attentes et les difficultés présentées par l'exécutif ont largement nourri les débats. Nous soulignons aussi le pilotage très équilibré du président de la commission, JR Murcia, qui a permis d'aboutir à une synthèse dans laquelle tous se sont exprimés, alors que le sujet porte à des écarts de vue importants et ce dans un délai court ; c'est devenu une marque de fabrique de cette commission de traiter rapidement, mais en profondeur des sujets délicats. Le mérite en revient à l'ensemble des conseillers, très impliqués, mais aussi à l'engagement de son président.

Le premier collègue relève que la Région a fait le choix de prendre du temps avant de lancer ce projet d'ouverture à la concurrence, rendu impératif par la loi. Ceci permet de prendre en compte les bonnes pratiques et difficultés rencontrées par d'autres Régions lancées plus tôt dans ce projet ; c'est une approche intelligente, mais qui va aussi imposer d'être très attentif au planning pour tenir l'objectif de 2035, issu de la loi.

Nous ne nous positionnerons pas comme d'aucuns, sur le bien-fondé de l'ouverture à la concurrence du marché des TER, mais nous relèverons, comme cela a été fait dans le rapport parlementaire sur le sujet, que pour tous les pays qui l'ont mis en œuvre depuis 20 ans cela c'est traduit très concrètement par une baisse des prix pour les clients, une amélioration de la qualité de service et une augmentation des KM/passagers. C'est un levier important pour faire progresser qualité et quantité du service offert et une réelle opportunité à y voir plus clair dans les comptes et amener plus de transparence sur les coûts. Le premier collègue attend dans les objectifs une performance et une efficacité économique accrues.

Le premier collègue ne minimise pas les difficultés à venir avec une période de transition qui sera certainement très délicate, mais anticipe dans une vision long terme une nette amélioration.

C'est pour cette raison que nous ne partageons pas la vision un peu pessimiste qui peut transparaître dans le rapport, soulignant plus les difficultés que les gains ; à titre d'exemple, la vision passéiste du terme « usager » qui sera demain remplacé par un client libre de ses choix et en capacité de peser sur les évolutions du service.

Nous avons noté l'approche évolutive de la Région, qui est passée de 12 à 5 lots, dont un pour le pilotage. Cette construction par plaques régionales qui diminue la complexité ne va pas permettre dans un premier temps la concurrence sur des lignes (à l'instar des lignes TGV) mais simplifiera la transition vers l'ouverture. Peut-être que le lot intercity s'il était traité en dernier pourrait être candidat à cette forme d'ouverture afin de pouvoir la tester avant le renouvellement à l'issue du premier marché ? C'est voir loin, anticiper mais sur ce sujet très structurant et lourd, la vision long terme au-delà de toutes les échéances à venir fait partie de la construction d'un territoire.

Nous sommes très attentifs au fait qu'il ne doit pas y avoir de distorsion entre les clients sur l'ensemble du territoire, avec un prix par KM, une qualité de service de même niveau. Les appels

d'offres doivent être ouverts, avec une réelle sécurisation dans le choix des partenaires retenus afin de s'assurer de la fiabilité de leurs offres.

L'ampleur et la complexité de ce projet vont nécessiter un pilotage extrêmement solide. Il faut distinguer le premier temps de la construction des cahiers de charges, des appels d'offres, de l'analyse de réponses et du choix des partenaires. Le CESER dans sa contribution suggère de faire appel à toutes les compétences quelles que soient leurs origines afin de s'assurer de la parfaite complétude du dossier et de la faisabilité opérationnelle.

Dans un second temps il faudra piloter le fonctionnement récurrent, avec une période de transition pour chaque lot. La Région doit avoir la complète mainmise sur cette partie, en particulier pour le lot de coordination commerciale en relation directe avec les clients et les attributaires des 4 lots opérationnels. Il s'agira de mettre en place un système collaboratif, intelligent et pragmatique pour transformer et adhérer aux idées nouvelles sachant que la concurrence moderne est un subtil mélange de compétition et d'alliance de l'ensemble des acteurs, anciens et nouveaux. Le collègue fait sien la recommandation d'être attentif aux aspects sociaux du projet en particulier concernant les personnels transférés vers de nouveaux opérateurs.

Nous ne négligeons pas la reprise des actifs, locaux et matériels roulants. Ce sujet complexe par le volume à traiter n'est pas le plus difficile techniquement dès lors que l'acteur actuel dépositaire des actifs en a une vision exhaustive et de qualité.

Il est clair que sans des infrastructures de qualité sur le réseau ferré proprement dit il sera difficile d'améliorer les services existants. Le choc d'offre attendu ne pourra pas avoir lieu sur un réseau dégradé.

Le Premier collègue souligne la grande efficacité et la qualité du travail mené par le chargé d'étude, Michel RAFFIN sans qui ce travail n'aurait certainement pas pu arriver à terme. Nous, les conseillers, sommes conscients que le temps court de nos contributions engendre une surcharge de travail qu'il absorbe avec un stoïcisme d'airain.

Sauf intervention personnelle, le premier collègue votera positivement cette contribution.

Intervention de Maryline PUECH, au nom de la CFDT

En préliminaire à une approche plus technique ferroviaire, l'ouverture à la concurrence de notre réseau ferroviaire comme le stipule le titre mais surtout, une reprise en pleine propriété des biens affectés au service de TER, nous laissent néanmoins assez dubitatifs.

En effet, afin de garder une certaine cohérence dans notre positionnement CFDT tout au long de l'investissement dans le Ceser RA avant et maintenant AURA, il semble important d'en rapporter quelques épisodes.

1. Assemblée plénière du CESER du 18 JUIN 2015 : Recommandations pour négocier la convention TER Rhône-Alpes 2015 - 2021.

A l'époque, des objectifs certes ambitieux sont fixés :

Cadencement, billettique, aménagement des gares, remplacement du matériel, infrastructure...

Nous sommes intervenus pour dire et je cite :

« La délégation CFDT maintes fois a alerté les différentes instances politiques sur la complexité du réseau ferroviaire liée à la cohabitation bien réelle et difficile des différents modes qui s'entrecroisent. Elle est satisfaite de la prise en compte de la problématique du nœud ferroviaire lyonnais dans le nouveau CPER, opération « sine qua non » pour que la régularité soit enfin au rendez-vous du TER Rhône Alpin.

2. Assemblée plénière du CESER du 28 NOVEMBRE 2017 Convention TER Rhône-Alpes 2017 - 2022.

Voilà ce que disait La CFDT : « Cette convention marque très certainement une étape importante dans ce triptyque SnCF/Région/Usagers. C'est effectivement un véritable défi lancé à l'ensemble des protagonistes qui n'ont pas d'autre choix maintenant que de le relever et surtout, de le réussir car les enjeux : qualité, régularité et sécurité sont véritablement attendus par tous. »

Tout comme : « Sur l'année 2016, seules 9 lignes sur 31 ont réellement tenu les objectifs de ponctualité. En a-t-on tiré des leçons et qu'a-t-il été proposé de nouveau par les signataires de la convention pour améliorer cette ponctualité en dehors d'un nouveau système de bonus/malus qui devrait à en croire certains, tout résoudre ? »

Alors, après ces 8 années passées quelle peut être la fameuse idée qui va tout révolutionner ?

Le savoir-faire, la connaissance et la sécurité des circulations entre autres ne s'inventent pas.

Le système ferroviaire SNCF aujourd'hui repose sur un outil industriel fiable mais complexe, du fait : d'un développement et suivi de la sécurité importants, d'un entretien et de rénovations constants, du matériel en renouvellement régulier. Tout cela accompagné d'un service public rendu et porté par le personnel.

Après de nombreuses demandes, relances et alertes, les investissements Réseau sont enfin accordés par l'État et les travaux lancés. Le plan de régénération des voies est et sera un atout fort pour le service et la régularité de la circulation et donc des futurs lots. Mais rappelons que le réseau est encore marqué par le vieillissement de certaines lignes et qu'il faudra rester vigilant quant au suivi des travaux et des engagements de l'État.

La Région AURA a fait le choix de s'accorder du temps afin de travailler sereinement quant à l'ouverture des différents allotissements sur la période légale impartie et d'analyser les 1ers retours des projets des autres Régions. Nous ne pouvons que valider ce choix.

Toutefois nous sommes surpris des manques constatés dans la présentation de ce projet.

- Le souhait de mettre en place un lot fonctionnel dédié à la relation aux usagers dans les meilleurs délais nous interpelle du fait qu'aucun scénario n'a été évoqué. Un appel d'offre devrait être proposé d'ici fin 2023, c'est-à-dire demain, mais sur quelle base ? Quel site ? quelles conditions ?
- Sur le choix des 5 lots géographiques quelle garantie d'équité sera proposée ?
- Nous alertons également sur le transfert des biens. Comme pour les 2 points cités précédemment, ceux-ci n'ont pas fait état de projections financières et les estimations budgétaires seront essentielles pour le bon démarrage du projet. Le patrimoine est lourd, vaste et complexe.

Au-delà de l'immobilier, des logiciels et autres, côté matériel, ce ne sont pas moins de 12 ateliers et 1 563 caisses qui seront concernés. Quelles solutions retenues ? acquisitions, locations, mise à disposition... ?

- De plus, le projet ne comporte aucun volet sur la sécurité et la sûreté. Sur cette question sensible sur laquelle il y a des attentes des voyageurs, l'ouverture à la concurrence du TER risque plutôt de fragiliser le service.

- Enfin, le ciment du projet, les effectifs, le savoir-faire feront que ce projet portera la dynamique de continuité pour l'outil industriel mais aussi le service pour l'utilisateur. Le nouveau cadre d'emploi applicable aux salariés du ferroviaire n'est toujours pas unifié ni stabilisé à date. Au niveau du socle de branche, la convention collective du ferroviaire est encore loin d'être complète.

Il nous paraît donc essentiel de travailler sereinement pour un volet social fort dans les cahiers des charges.

Pour la CFDT, La préoccupation première doit rester LE service public rendu aux usagers afin d'éviter le report modal sur la route. L'articulation entre les différents acteurs sera donc essentielle et la vigilance de mise. Il y a évidemment un risque de complexité supplémentaire et de coût d'interface, sachant que les difficultés de gestion des correspondances à la SNCF existent déjà, notamment en situation perturbée.

Cela sera d'autant plus impactant avec plusieurs opérateurs.

La Région se devra de rester attentive aux différents cahiers des charges mais également à leur faisabilité. Sa prudence concernant certains points de ce projet pourrait nous rassurer si le manque de chiffrage et de projections n'était pas si prégnant.

Tout en prenant acte, la délégation CFDT rappelle être contre cette ouverture à la concurrence annoncée et reste en alerte sur celle-ci et la présentation qui en est faite. Elle demandera des points d'étapes réguliers tout au long de ce parcours.

De plus, L'étude et la mise en place de ce projet sont déjà un coût à eux seuls, sans garantie potentielle d'amélioration pour l'utilisateur. Qu'en sera-t-il du coût final de sa mise en application après appels d'offres et transferts de contrats et de biens ?

Il est illusoire de souhaiter faire plus avec moins !

Le transport ferroviaire est reconnu aujourd'hui comme le moins polluant. Il serait malheureux de le voir s'effondrer par manque d'investissements et encore moins sous couvert de pseudo concurrence.

Ce service public est essentiel à l'aménagement du territoire et il nous paraît important de le protéger pour les utilisateurs et l'intérêt général.

Malgré des manques et désaccords, La CFDT votera Pour l'avis présenté.

Merci pour votre écoute.

Intervention de Lionel CARDINAUX, au nom de la CGT

La majorité du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes va voter dans quelques jours, un rapport sur l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du réseau TER et la reprise en pleine propriété des biens affectés au service TER.

Dans le cadre de la saisine de l'Exécutif régional, nous avons travaillé à partir du dossier mais aussi d'une présentation devant la commission, que nous pourrions qualifier « d'orientée » en faveur de cette proposition.

En présentant cette ouverture comme incontournable au regard de la législation européenne, le Vice-Président de l'Exécutif n'a pas laissé à la commission la possibilité de travailler à des propositions alternatives.

Or, d'autres choix existent. En effet, il était possible de contractualiser directement avec l'opérateur historique, cela à deux conditions : que cette convention soit signée avant le 25 décembre 2023, et pour une durée de 10 ans maximum.

C'est ce qu'a fait la Région Occitanie dans une délibération de mars 2023 avec un excellent avis du CESER sur le sujet.

En l'état, il n'est pas trop tard, mais pour cela, il faudrait que la Région en ait la volonté. Or, c'est le contraire que nous constatons.

Alors que les exemples démontrent que le résultat est un prix plus cher pour l'utilisateur et pour les finances publiques, une dégradation des conditions sociales des salariés pour au final un résultat dégradé.

- L'exemple anglais est une caricature de la libéralisation à outrance, le résultat 40 ans après est un réseau délabré, des retards insupportables, un coût faramineux pour le gouvernement libéral acculé à renationaliser non seulement le réseau mais aussi les Entreprises Ferroviaires exsangues.
- Sur le TER, l'exemple de PACA démontre l'appétit financier des entreprises ferroviaires internationales ; dans les faits sur PACA Transdev a obtenu dès la signature un contrat juteux.

Dans le cadre de cette décision, nous apprenons que la Région devrait acheter des bâtiments et tous les biens affectés au service TER, pour un montant qui pourrait atteindre 1 à 2 milliards d'euros. Une décision qui conduira à un endettement accru.

Le risque est grand que, pour compenser cet endettement, l'offre de transport par la Région soit encore plus soumise à l'austérité : En clair aucun km/train supplémentaire, comme elle le fait déjà depuis 5 ans. Et ce pour une période qui pourrait aller au-delà de 10 ans.

Nous restons persuadés que l'Exécutif régional a conscience que la mise en concurrence ne simplifie pas les choses et coûtera plus cher...

En résumé : on sait qu'on va dans le mur mais on y va quand même !

Alors que l'urgence climatique demande à faire des choix totalement opposés à l'immobilisme, pour l'utilisateur d'Auvergne-Rhône-Alpes, ce seront 15 ans de galères, voire des reculs.

La politique de transport du Conseil régional montre ainsi toutes ses limites, elle tourne le dos à tous les enjeux sociaux et environnementaux alors que la qualité, la régularité, l'emport sont jugés insuffisants par nombre d'entre nous.

Cet argent public serait bien mieux utilisé pour développer le service aux usagers.

Pour la CGT qui porte les enjeux de services publics, l'important est de répondre aux besoins de transports, à la qualité du service rendu, à l'amélioration des conditions sociales des personnels et de répondre également aux enjeux environnementaux. L'argent public doit servir le bien commun et l'intérêt général ! Et non à répondre à des intérêts particuliers, voire à rémunérer des actionnaires.

La CGT a fait des propositions pour le développement du service public TER et a lancé une pétition qui a déjà recueilli plus de 22 000 signatures.

L'avis du CESER, même s'il pointe nombre de difficultés et d'alertes, prend acte de l'obligation d'une ouverture des services à la concurrence.

Nous aurions aimé que le CESER indique que la concurrence n'est pas le postulat du développement ferroviaire et qu'au vu des expériences que ce soit à l'étranger ou sur d'autres domaines en France : eau, autoroutes et surtout, l'énergie, les choix libéraux ne sont pas les bons.

Il aurait été pertinent que les expériences passées servent à une politique publique porteuse d'ambitions.

De plus, concernant notre avis, les conditions de saisine, dans des délais toujours davantage contraints n'ont pas permis à la commission 4 de développer une analyse indépendante et approfondie.

Bien que partageant les points de vigilance mais étant persuadée, au final, que l'ouverture à la concurrence est contraire à la qualité du service public apporté aux usagers du TER Auvergne-Rhône-Alpes, la CGT votera contre cet avis.

Intervention de Denise MILBERGUE, au nom de Solidaires

Pour nous c'est bien la privatisation des TER sur la région AURA qui est lancée au moment où les cheminot-es et la collectivité ont plus que jamais besoin d'un service public ferroviaire capable de répondre aux enjeux sociaux, économiques et écologiques, en maintenant la sécurité ferroviaire et en développant l'accessibilité à ce mode de transport. Si on regarde le modèle britannique, nous citerons une prise de parole de Keith Williams, ancien dirigeant de British Airways appelé pour réformer le système ferroviaire à la dérive.

En 2019, lors d'un discours à Bradford, il déclare en effet : « ce qui a fonctionné pendant les 25 années qui ont suivi la privatisation est maintenant devenu un frein pour le secteur. Cela entrave la collaboration, empêche le chemin de fer de fonctionner comme un système et encourage les opérateurs à protéger les intérêts commerciaux »

Pour des raisons uniquement de marketing et électoralistes, l'Exécutif du Conseil régional envisage la création d'un acteur supplémentaire avec la mise en place d'un système propre concernant le schéma de distribution intermodal. La volonté est affichée que l'information, la commercialisation et la distribution des titres de transport ne soient plus gérées par l'opérateur historique ... qui est pourtant présent encore sur l'ensemble du territoire. Concrètement, cela donne la possibilité à des sociétés privées comme Kuba ou EZyness de capter de l'argent public pour mettre en œuvre le nouveau système. Et l'usagè-re là-dedans ? A aucun moment ne sera amélioré son parcours du combattant qu'est désormais un trajet empruntant deux réseaux TER ou bien un réseau Grandes Lignes et un réseau TER, avec une discontinuité en tout (horaires, tarifs, conditions de prise en charge en cas de correspondance ratée, etc.).

L'ouverture à la concurrence, c'est la promesse d'un service plus coûteux et dégradé : l'analyse du subventionnement des lots concernés par la libéralisation du TER en région PACA fait apparaître une augmentation de près de 40 % des coûts pour le contribuable. En Allemagne, la hausse du prix du billet de transport régional a été de 37 % entre 1994 et 2016. En Suède, la hausse a été de 150 % entre 1990 et 2015.

Concernant les clauses sociales, nous revendiquons l'engagement dès maintenant avec notre syndicat SUD Rail, l'intégration dans le cahier des charges des futurs appels d'offre, d'une clause de non-régression sociale s'appuyant sur le respect à minima des règles d'organisation du travail en vigueur à la SNCF que sont les accords d'entreprise.

Sur les réseaux d'infrastructure, il n'y a pas que le nœud ferroviaire lyonnais à améliorer, il existe de nombreux dossiers à prendre en charge : doublement des voies entre Aix les Bains et Annecy, dans la Vallée de l'Arve, pérennité de la ligne des Alpes, remise en service de la ligne Lyon Clermont par Thiers.

Alors que le vice-président chargé des Transports AURA a décidé de mener un bras de fer avec l'Etat concernant les investissements du réseau, la priorité de l'exécutif du Conseil régional AURA n'est pas d'annoncer des investissements publics dans le mégaprojet Lyon-Turin. Nous considérons qu'il y a des alternatives possibles plus respectueuses de l'environnement et permettant de faire du report modal vers le rail dès maintenant ... et pas dans 20 ans.

Pour conclure, il nous semble nécessaire de repousser, autant que faire se peut, la fragmentation et la privatisation du service public ferroviaire régional en signant une convention de gré à gré entre le conseil régional et la SNCF pour une durée de 10 ans maximum et en conservant dans le giron d'une même entreprise publique toutes les tâches d'exploitation, de maintenance du réseau, du matériel roulant, et de distribution. Cette possibilité existe étant donné la configuration du réseau ferroviaire de notre région.

Si l'avis du CESER proposé au vote souligne avec justesse de nombreux points de vigilance, en ce qui concerne Solidaires, nous combattons l'installation de cette concurrence dans le ferroviaire dont le principal intérêt sera de servir une rente à des actionnaires sans intérêt pour l'intérêt général. C'est pourquoi l'Union syndicale Solidaires votera contre cet avis.

Intervention de Patrick BEDIAT, au nom des Collèges 3-4

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, chers collègues,

Nous tenons à souligner le travail de la commission 4 ainsi que celui de Michel RAFFIN, chargé d'études de la commission 4.

L'obligation d'ouverture à la concurrence pour la Région ne doit pas obérer des choix politiques en matière de mobilité sur notre territoire.

Une grande Région doit intégrer la nécessité de répondre aux besoins de déplacements des usagers tant dans l'accessibilité, la qualité, le respect de l'environnement et la sécurité du service tout en garantissant des tarifs accessibles à toutes et tous.

La vigilance dans le choix des opérateurs devra tenir compte de ces critères.

On peut regretter l'abandon d'un service public, la Région étant souvent seule garante avec l'Etat d'un vrai service ferroviaire à la population.

Une grande Région doit permettre des transports respectueux de l'environnement et l'organisation d'une véritable mobilité collective sur l'ensemble des territoires urbains et ruraux par un aménagement harmonieux.

En conclusion, les collègues 3-4, sauf expression personnelle voteront cet avis.

Sauf expression contraire individuelle, les membres du collège 3 et 4 voteront en faveur de cette contribution.

Contacts

Délégué général

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Déléguée générale adjointe

Ingrid RANCHIN

ingrid.ranchin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 55 16

Déléguée générale adjointe

Véronique MACABEO

veronique.macabeo@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 47 44

Chargé d'études

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

AVIS

Le CESER est consulté sur un projet de l'Exécutif permettant à la Région de se conformer à la loi pour ce qui relève de l'ouverture des TER à la concurrence et du transfert des biens affectés au service TER. Il s'agit pour la Région de disposer d'un fonctionnement opérationnel complet au plus tard le 25 décembre 2033 avec tous les exploitants des services TER retenus après mise en concurrence ; cette échéance étant celle de la dernière convention prévue de gré à gré avec la SNCF.

L'Exécutif souligne plusieurs principes faisant ressortir la priorité au service à l'utilisateur, propose un allotissement progressif en un lot fonctionnel dédié aux relations avec les usagers et cinq lots géographiques, et reprend les biens, matériels roulants et ateliers de façon à garantir un accès non discriminatoire par les exploitants.

Le CESER prend acte de l'obligation légale, en s'interrogeant sur la complexité de la démarche et le rapport bénéfices/coûts supplémentaires ; Il approuve la prudence annoncée par l'Exécutif pour la mise en œuvre. Il alerte sur des points de vigilance : équité entre territoires ; charges liées aux biens transférés ; engagement de l'Etat sur le réseau ferré ; pilotage, suivi et évaluation du projet ; volet social.

MISE EN CONCURRENCE | OPERATEUR FERROVIAIRE | REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES | TER | TRAFIC VOYAGEURS | TRANSPORT FERROVIAIRE | USAGER

Crédits photos : 123 rf

ceser.auvergnerhonealpes.fr



CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND

59 Bd Léon Jouhaux – CS 90706 – 63050 Clermont-Ferrand
Cedex 2
T. 04.73.29.45.29