Vote de l'avis sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs (SRV)

SÉANCES PUBLIQUES PUBLIÉE LE 25/06/2012

Saisine liée :
L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS (SRV)
Plénière du 27 juin

Avis présenté par M. Jean-Marie GEVEAUX et M. Thierry LEPAON et préparé par la section de l'aménagement durable des territoires et la section du travail et de l'emploi

Outre les emplois directs et l'activité qu'il génère, le transport ferroviaire est un enjeu pour la France non seulement en termes d'accessibilité des territoires et de mobilité des personnes, mais aussi sur le plan social, environnemental et en tant que filière industrielle. Dans le cadre de la libéralisation progressive du secteur engagée par l'Union européenne, le gouvernement a saisi le CESE sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs, en particulier sur le périmètre géographique, la propriété du matériel roulant, les relations contractuelles entre la région et l'exploitant, ainsi que sur la dimension sociale de ce processus.

LA DIMENSION SOCIALE D'UNE EXPERIMENTATION DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU TRANSPORT REGIONAL DE VOYAGEURS

De nombreuses réflexions et concertations ont été conduites depuis 2011 sur les conditions sociales de l'ouverture à la concurrence. Différents scénarios d'évolution du cadre social ont été esquissés, posant la question de la convergence de la réglementation du travail des personnels de la SNCF et des autres entreprises et celle du devenir des personnels concernés :

> *l'idée avancée d'un cadre social commun à tous les opérateurs apparaît comme un moyen de lutter contre les distorsions de concurrence, d'éviter les risques de dumping social et environnemental et de répondre aux exigences de sécurité ferroviaire.*
>
> *l'une des pistes pourrait être une harmonisation limitée aux normes fixant la durée et l'organisation du travail, voire à la formation professionnelle des conducteurs. Ce cadre social harmonisé comporterait un étage législatif, avec quelques dispositions peu importantes en volume, mais essentielles techniquement et politiquement ; un étage règlementaire sur le temps de travail, dans les limites imposées par la sécurité ferroviaire ; un étage conventionnel (branche et entreprise). La négociation sociale devrait donner toute sa place à la SNCF au sein du secteur ferroviaire et de son organisation patronale. Cependant, ce principe d'une négociation pour définir un cadre commun ne fait pas consensus, notamment au sein des fédérations de cheminots.*
>
> *la mise en concurrence pose également la question du devenir des contrats de travail en cas de changements d'opérateur. Des critères objectifs pour identifier les agents transférés sont nécessaires, d'autant plus que les personnels de la SNCF ne sont généralement pas affectés à une activité particulière. Les transferts devront s'accompagner du maintien de garanties liées au statut qu'il faudra préciser.*

LES DIMENSIONS JURIDIQUES, ECONOMIQUES, ENVIRONNEMENTALES ET INSTITUTIONNELLES

Précédée d'une expérimentation, la régionalisation ferroviaire des années 2000 a permis un essor remarquable du transport express régional de voyageurs (TER). De 2002 à 2010, l'offre de TER a cru de 20 % et le trafic de 40 % en nombre de voyageurs, avec une stabilisation à partir de 2008. Autorités organisatrices des transports (AOT) ferroviaires régionaux de voyageurs, les régions ont passé avec la SNCF, qui jouit d'un monopole en vertu de la loi française, des conventions dont les échéances vont de 2012 à 2018. Les régions ont beaucoup investi pour développer les TER, y compris dans l'achat de matériels, et mis en place des tarifs attractifs, avec pour corollaire une part du coût des TER payée par les voyageurs de 28 % seulement en 2011 ; il en résulte des coûts croissants supportés surtout par le contribuable, plaçant le développement des TER sous contrainte financière.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du ferroviaire, le fret international a été ouvert à la concurrence en 2003, le fret domestique en 2007, les services internationaux de voyageurs en 2010. Le règlement Obligations de service public (OSP) de 2009 prévoit l'obligation de rendre possible, pour les autorités compétentes, une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs d'ici décembre 2019, sans interdire de recourir à une attribution directe ou à une régie.

Si avantages et inconvénients de la concurrence en matière de transport ferroviaire sont discutés, un consensus existe sur le fait que la concurrence n'apportera par elle-même de solution, ni au mauvais état du réseau ferroviaire, ni à la complexité de la gouvernance du ferroviaire en France, ni au manque de moyens financiers des régions au regard de la demande sociétale de développement du ferroviaire. Le consensus porte aussi sur la place du ferroviaire dans le développement industriel et l'intérêt de développer cette filière.

Nombre d'acteurs s'accordent par ailleurs à reconnaître que, puisque l'ouverture doit intervenir, il faut s'y préparer : la Commission européenne élabore en effet pour la fin 2012 un 4ème « paquet ferroviaire ». L'ouverture à la concurrence du ferroviaire en Allemagne et au Royaume-Uni montre, malgré les spécificités de ces pays, que, progressive et maîtrisée, celle-ci peut s'accompagner d'un développement du transport ferroviaire régional de voyageurs. Celle du fret ferroviaire en France illustre à l'inverse les inconvénients d'une ouverture à la concurrence tardive et mal préparée.

Résultats du vote : 136 pour, 25 abstentions, 2 contre

Texte de l'avis bientot en ligne sur le site du CESE : http://www.lecese.fr/travaux-du-cese/travaux-publies

© - copyright CESE - Novembre 2026