

Avis voté lors de l'Assemblée plénière du 27 juin 2012

L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs

Déclaration du groupe des Personnalités qualifiées

M. Urieta : « Je veux d'emblée saisir l'occasion qui m'est offerte de saluer la qualité du travail mené par nos deux rapporteurs en soulignant :

- d'abord, l'originalité de la méthode, puisque l'avis témoigne d'un sens de la concertation et du dialogue jamais démenti et, je peux en témoigner, il n'était *a priori* pas évident de demander à deux sections de réfléchir ensemble à la préparation d'un avis commun... Tout le mérite en revient d'abord aux rapporteurs et aux présidents des deux sections qui ont fait un travail d'écoute et de rapprochement des points de vue exemplaire ;
- ensuite, je soulignerai la qualité du diagnostic, qui a choisi de ne pas en rester aux généralités ou aux principes, mais d'aborder au contraire les différents aspects " techniques ", juridiques et économiques du sujet, sans détour ni tabou ;
- je souligne, enfin, la qualité des recommandations, qui manifestent un souci d'équilibre entre les préoccupations et les attentes des différentes parties prenantes, tout en recommandant d'avancer avec prudence, en privilégiant la voie de l'expérimentation et en y associant les régions volontaires.

Je crois que ce projet nous donne des clés, trace un chemin qui doit nous permettre d'avancer sur un sujet sensible compte tenu des enjeux qu'il soulève.

Enjeux économiques... qu'il s'agisse de la modernisation du réseau, du développement de l'offre ferroviaire, de la question des financements de plus en plus lourds supportés par les régions notamment.

Enjeux juridiques aussi... l'avis traite du périmètre des Délégations de service public (DSP), de la propriété des trains, de la procédure d'allotissement ou, encore, de la nécessaire transparence des comptes du délégataire.

Enjeux environnementaux ... car nous devons relever le défi du Grenelle de l'environnement, en réorientant résolument notre politique des transports vers les modes les plus économes en énergie et en émissions. À commencer, bien sûr, par un transport ferroviaire que nous devons rendre encore plus attractif.

Enjeux sociaux enfin... qui ont été traités à titre principal par la section du travail et de l'emploi à laquelle j'ai la chance d'appartenir ; et c'est pourquoi je souhaiterais m'y attarder un instant pour souligner les deux ou trois idées fortes qui me semblent ressortir de l'avis.

Premièrement que la question de l'emploi dans le secteur ferroviaire ne doit pas être la variable d'ajustement de la concurrence. La concurrence ne doit pas se faire sur le " moins-disant social "... ce serait une grave erreur.

Deuxièmement, qu'il faut accorder une large place à l'évaluation, sans *a priori*, afin de pouvoir en toute objectivité mesurer les avantages et les inconvénients d'une ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs.

Enfin, l'approche retenue dans le projet d'avis concernant l'évolution du cadre social dans un contexte concurrentiel me paraît être la bonne. Il faudra, si l'expérimentation se révèle concluante, et comme le suggère l'avis, mettre en place un cadre social harmonisé afin d'écartier tout risque de dumping social.

Mes chers collègues, cet avis mesure parfaitement l'ensemble de ces enjeux et toute la charge passionnelle qui sont attachés à ce débat. En effet, le monde cheminot comporte des spécificités liées à son histoire et à la place toute particulière qu'occupe l'entreprise SNCF dans notre pays. Et c'est parce que les enjeux sont d'envergure qu'il était indispensable d'y consacrer de la réflexion et de la délibération communes.

La richesse de nos débats montre, et ce sera ma conclusion, que le Conseil économique, social et environnemental (CESE), de par sa composition notamment, est bien le lieu approprié pour engager et conduire ce type de débat démocratique et citoyen. Il est le lieu par excellence où des compromis utiles pour le gouvernement et le Parlement, c'est-à-dire pour la République, peuvent être construits. Permettez-moi d'ajouter qu'il était aussi important de conduire ce débat sereinement, afin de nous permettre de réunir ce qui est épars, et de ne pas réfléchir sous la contrainte ou dans l'urgence.

Pour toutes ces raisons, je voterai avec enthousiasme en faveur de cet avis qui honore notre Conseil ».

M. Hochart : « J'interviens en tant qu'acteur rural, mais aussi en tant qu'utilisateur. J'ai, en effet, fait un rapide compte de l'usage que j'ai fait du train ces dernières années et je dépasse les 600 000 kms en 8 ans.

Cet avis, que j'ai bien sûr lu dans le train, a été une véritable mine d'information sur les interconnexions entre l'ARAF, RFF, la SNCF et ses différentes filiales dont gares et connexions.

Mais j'ai du mal à voir la valeur ajoutée de ces imbrications.

J'ai, par exemple, du mal à penser qu'il y ait un bénéfice à ce que les panneaux publicitaires sur les quais relèvent de RFF, et ceux dans les halls de la SNCF.

Je tiens à dire que j'ai apprécié la qualité du travail qui nous est proposé aujourd'hui et la confrontation des idées qu'il a apportée.

Cependant, j'estime que certaines questions ont été écartées trop rapidement.

Les directives européennes concernant l'obligation de l'ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs restent sujettes à interprétation.

Il m'apparaît donc que la question centrale est : la mise en concurrence va-t-elle améliorer le service qu'elle me rend en tant qu'utilisateur ?

Au-delà de ma petite personne, la mise en concurrence des trains régionaux est-elle intrinsèquement de nature à améliorer la desserte dans les différents territoires ? Améliorer la desserte me semble d'autant plus important que la jeune génération, je dirais les 18-25 ans, a un réflexe « TER » que n'avait pas la jeune génération d'il y a 10 ou 15 ans ?

L'exemple de l'Allemagne cité dans l'avis, où le transport régional est six fois supérieur au transport national (pratiquement l'inverse de la France), me paraît plaider pour un renforcement du transport ferroviaire régional, ce qui est déjà réellement le cas depuis l'implication des Conseils régionaux.

Une mise en concurrence de réseaux, concédés par des sous-réseaux régionaux, a-t-elle une chance de créer cette dynamique ? Je ne le crois guère. L'ARF ne me semble d'ailleurs pas convaincue non plus.

Alors même que, par principe, l'ensemble du réseau devrait être interconnecté, qui peut croire que la multiplication des acteurs va faciliter la convergence des horaires et les liaisons de train à train ?

Quant à croire que la mise en concurrence va faire baisser les coûts, l'exemple des parkings Vinci dans les villes, et devant les hôpitaux, ainsi que l'exemple de l'autoroute Bordeaux-Pau, dont le prix de péage est dissuasif avec un engagement de la Région à combler les éventuelles pertes d'exploitation, m'incitent à un certain scepticisme.

Plus que d'ouverture à la concurrence, je crois que, pour les usagers que nous sommes, il est plus important de redéfinir et renforcer les missions et les ambitions du maillage du Réseau ferré français, et d'y parvenir par un dialogue social au sein de l'opérateur historique où l'utilisateur (dans son expression collective) est pris en compte.

Par conséquent, malgré l'intérêt que j'ai porté à cet avis, malgré l'estime que j'ai porté aux deux rapporteurs, il ne me sera pas possible de voter cet avis.

Je tiens à rappeler que, membre du groupe des personnalités qualifiées, je n'engage que moi-même et l'organisation que je représente au CESE, la Confédération paysanne».