

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 de l'UNSA

L'UNSA tient tout d'abord à saluer la qualité du travail réalisé par les commissions, notre institution et leurs deux rapporteurs. La complexité technique du sujet, sa sensibilité sociale et son impact sur la vie quotidienne de millions de nos concitoyens imposent d'aborder cette question de l'ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs avec tout le pragmatisme et la mesure qui s'imposent.

L'opinion globalement positive de L'UNSA sur cet avis s'inscrit bien évidemment dans le cadre strict de la saisine du CESE relative à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux. Dans ce contexte, l'opinion de l'UNSA prend en compte :

- la nature de la question posée qui concerne davantage la méthode et les conditions que l'opportunité de l'ouverture à la concurrence ;
- la dimension européenne du sujet au regard de la volonté marquée et réaffirmée de l'UE de libéraliser l'ensemble du marché du ferroviaire à court terme ;
- le caractère global et indivisible des recommandations de notre assemblée pour que l'équilibre entre ouverture du marché et garanties sociales soit garanti.

Sur le fond, comme cela a été réaffirmé dans l'avis, l'ouverture à la concurrence du ferroviaire n'est pas la solution aux problèmes économiques et structurels que rencontre le modèle ferroviaire français, comme d'ailleurs nombre de ses homologues européens. Pour l'UNSA, une évolution en ce sens, qui apparaît probable, est porteuse de risques sociaux mais également économiques dès lors que l'homogénéité du corps social des cheminots dans leur ensemble serait rompu. Les caractéristiques de ce corps social remontent à la loi de 1910, créant le régime de retraite unique, et le contrat collectif de 1936. Tout cela est donc bien antérieur à la nationalisation de 1938.

Par ailleurs, l'UNSA note :

- qu'en introduisant le sujet de l'ouverture à la concurrence par la question des coûts croissants du TER pour les AOT ;
- par le constat que les recettes commerciales payées par les usagers n'en couvrent globalement que 28 % et que le solde est à la charge du contribuable ;

que l'avis du CESE se place *de facto* dans une stratégie de réduction des coûts. C'est l'argument généralement utilisé par les thuriféraires de la libre concurrence. Pour autant, pour l'UNSA, au regard de ce qui se passe pour l'eau, l'électricité, le gaz... la réalité pour le consommateur et le contribuable ne vient pas obligatoirement corroborer cet adage.

Sur le marché de service en réseau que constitue le ferroviaire, le bouclage du financement des infrastructures constitue, depuis son origine, le principal défi. Le chemin de fer l'a rarement relevé durablement. Les politiques de baisses de coûts se sont toujours appuyées sur des stratégies de sous-investissement qui se sont révélées à terme fort coûteuses.

Dans la situation économique que l'on connaît, au vu de l'état des finances publiques, tant nationales que régionales ou locales, la tentation de passer en force et d'ouvrir le marché dans un cadre réglementaire et social incertain n'est pas à exclure. Dès lors, les risques de déstabilisation du modèle d'exploitation du ferroviaire en France, qui repose encore grandement sur le savoir-faire de la SNCF et des cheminots, pourraient entraîner une désorganisation du système avec des conséquences sur sa disponibilité, sa régularité et donc sa sécurité. Par ailleurs, les mesures indispensables qui devront être prises pour rétablir une situation acceptable feront, dès lors, dériver les coûts dans des proportions bien plus importantes que les gains escomptés par l'ouverture du marché.

L'UNSA souhaite éviter toute ouverture éventuelle du marché ferroviaire mal préparée et trop hâtive. S'il est admis que cette évolution doive se faire sans dumping social, ce qui constitue pour nous un pré-requis, la transformation du contrat social des cheminots de la SNCF, pour s'inscrire dans un cadre social harmonisé, apparaît comme une opération de longue haleine. L'UNSA en veut pour preuve l'exemple du fret ferroviaire pour lequel les négociations d'une convention collective de branche ont débuté en 2007 pour n'arriver dans une phase potentiellement conclusive qu'en mi-2012, avant d'ailleurs d'être remises en question par la SNCF...

De ce point de vue, le passage par une phase d'expérimentation, comme le suggère le rapport GRIGNON et que reprend notre avis, est de nature à réduire les risques sans totalement les circonscrire. Le principe de l'expérimentation a été utilisé lors de la régionalisation en 1998. Pour autant, le contexte était différent et l'État a largement accompagné financièrement cette évolution. Par ailleurs, la question sociale et la dimension gouvernance du système ont été évacuées par l'obligation de recours à la SNCF. Là, la transformation est de toute autre nature.

Pour l'UNSA, la question principale qui reste posée aux AOT est bien celle de la pertinence de l'ouverture à la concurrence.

En conséquence, dans la mesure où l'ouverture est inéluctable compte tenu des engagements européens, l'UNSA a approuvé les orientations de l'avis.