

Rapport Grignon : un rapport en demi-teinte

Publié le 18 mai dernier après deux ans de travaux, le rapport du sénateur Francis Grignon préparant l'ouverture à la concurrence des services de transport express régional représente sans aucun doute une avancée significative mais très prudente de la libéralisation du transport ferroviaire régional de voyageurs en France. Il établit un cadre global qui va servir de base aux futures discussions pour engager la réforme des services publics ferroviaires après des années d'inertie.

Sur le fond, l'Association française du rail (AFRA) regrette que le rapport proroge, voire élargisse, le modèle actuel – pourtant critiqué de toutes parts - et n'incite aucunement la SNCF à se réformer. Ce point risque de rendre plus difficile la réussite de cette libéralisation.

L'AFRA partage le vœu d'aller plus avant dans le sens de l'intérêt général. Elle constate que l'ouverture à la concurrence régulée n'a jusqu'à présent jamais manqué d'atteindre cet objectif.

Les enjeux européens de la concurrence régulée

En jetant les bases d'une concurrence régulée, Francis Grignon devrait permettre à notre pays de tenir les deux objectifs majeurs que l'Union européenne a fixés à l'ensemble des Etats-

membres : une augmentation de la part de marché du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport et une maîtrise des coûts de fonctionnement, alors que les pouvoirs publics sont confrontés à des problèmes de restriction budgétaire.

Pour le recours à l'allotissement

En optant pour la mise en place d'un système de concurrence « pour le marché » – qui invite les opérateurs retenus à exploiter l'ensemble des lignes concédées (ils ne peuvent en aucun cas abandonner les lignes déficitaires au profit des lignes rentables), le rapport Grignon s'inscrit dans la tradition de la délégation de service public à la française, adoptée par la très grande majorité des collectivités territoriales organisatrices de transports publics (AOT).

Saluons que le rapport préconise la mise en appel d'offres par les régions « d'un groupement de lignes cohérent territorialement et équilibré économiquement ». Toutefois, la taille des lots doit permettre aux opérateurs de déployer une stratégie industrielle complète (recherche de synergies, action marketing, etc.), et aux AOT de constater l'ensemble des bénéfices résultant de la mise en concurrence.

Il apparaît dès lors très réducteur de vouloir limiter l'expérimentation à « la création de lignes nouvelles ou à la réouverture de lignes supprimées » comme semble le suggérer le

rapport. Considérant l'expérience mondiale des futurs concurrents (des leaders mondiaux de la mobilité tels que Veolia-Transdev, DB/Arriva ou Trenitalia), il n'est pas hasardeux de s'engager sur des périmètres importants.

Aussi, l'AFRA constate avec satisfaction que le rapport Grignon invite les nouveaux entrants à assurer, en plus de l'exploitation des lignes concédées, la gestion des gares à vocation régionale et la distribution de leurs titres de transport.

Le système réclame plus de flexibilité

En revanche, l'AFRA considère que la maintenance, en tant que partie intégrante du système de production d'un opérateur et donc de son savoir-faire, recèle un réel potentiel de différenciation entre les offres des opérateurs. Une grande souplesse est donc de mise et la solution doit être laissée aux exploitants dès la procédure d'appel d'offres. Il ne serait pas opportun de restreindre le choix, comme le propose le sénateur Grignon, à l'utilisation des ateliers de la SNCF, aux conditions de celle-ci.

La même flexibilité est requise pour l'achat du matériel roulant ou l'organisation de la sûreté à bord des trains.

Ne pas transférer à la concurrence les lourdeurs du monopole actuel !

Si l'institution d'un « Comité national de suivi » chargé d'établir un cahier des charges pour la mise en œuvre et le suivi de l'expérimentation apparaît utile, l'exclusion des entreprises ferroviaires nouvelles entrantes de sa composition est tout à fait inadéquate : le comité se priverait ainsi de l'expertise, du savoir-faire et des conseils des principaux acteurs de l'expérimentation et perdrait en transparence.

Sur les aspects sociaux évoqués dans le rapport, l'AFRA s'oppose à la proposition d'un détachement possible d'agents de la SNCF chez les nouveaux entrants. En outre, elle n'est pas favorable *a priori* à un tel transfert de personnel. Elle ne l'accepterait que, si des raisons techniques, politiques ou sociales l'imposaient et sur la base d'une procédure et d'un certain nombre de critères à négocier avec la région concédante. En toute hypothèse, l'AFRA rappelle qu'une approche consistant à appliquer aux nouveaux entrants les équilibres propres à la SNCF – négociés au cours du temps et déconnectés des réalités d'un marché concurrentiel – serait la négation même du principe de concurrence. C'est pourquoi le surcoût lié au statut spécifique actuel des cheminots doit être pris en charge par l'Etat ou par l'opérateur historique.

Quant à la future convention collective relative à l'organisation du travail dans le transport ferroviaire, l'AFRA souhaite qu'elle résulte d'une négociation menée au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires. Elle refuse en outre que cette convention corresponde peu ou prou à la généralisation des règles actuellement en vigueur à la SNCF.

S'inspirer des expériences étrangères

Les entreprises ferroviaires concurrentes de l'opérateur historique sont prêtes à mettre leur expérience et leur savoir faire acquis partout dans le monde au service des régions et les aider à améliorer les performances et l'offre de service de leur réseau de transport.

Les exemples européens plaident en leur faveur. Par exemple, depuis 1996, le transport ferroviaire régional allemand a bénéficié d'une augmentation de la fréquentation de 45% (46 milliards de voyageurs-km en 2008 contre 12 milliards en France) et les subventions des collectivités territoriales aux opérateurs ferroviaires ont diminué dans le même temps de 20 à 30 % selon les régions.

Il appartient aux régions françaises de choisir les modes de transports les plus performants

Aux Régions maintenant de faire émerger un nouveau modèle de transport, performant et durable en remplacement du système actuel, trop coûteux et peu efficient.

Autant de sujets qui pourront être approfondis lors des réunions de concertation entre les différentes parties prenantes que Thierry Mariani, secrétaire d'Etat aux Transports, souhaite voir se tenir rapidement dans la perspective des nombreux renouvellements de conventions, en 2014. 40% des services doivent alors être renouvelés !

Jacques Malécot Délégué Général de l'AFRA