

**CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL  
ET ENVIRONNEMENTAL**

**SESSION ORDINAIRE DE 2012**



**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

Séance du 27 juin 2012

---

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

---



## SOMMAIRE

<b>COMMUNICATIONS .....</b>	<b>5</b>
Calendrier des Assemblées plénières.....	5
<b>L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS (SRV).....</b>	<b>6</b>
<b>PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS.....</b>	<b>8</b>
<b>DISCUSSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>17</b>
UNSA - Mme Dupuis.....	17
CGT - M. Minder .....	18
Associations - Mme Arnoult-Brill.....	19
CGT-FO - M. Hotte.....	20
Entreprises - Mme Duhamel.....	22
Personnalités qualifiées - M. Urieta.....	22
Personnalités qualifiées - M. Hochart.....	23
CFDT- M. Duchemin .....	25
Professions libérales - Mme Gondard-Argenti .....	26
CFE-CGC - M. Dos Santos .....	28
Outre-mer - M. Grignon .....	29
Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse - Mme Guichet.....	30
Environnement et nature - M. Genty .....	31
UNAF - Mme L'Hour .....	32
Artisanat - M. Martin.....	33
CFTC - Mme Simon.....	35
<b>VOTE SUR LE PROJET D'AVIS .....</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>39</b>
Annexe : Diaporama illustrant les propos de MM. Geveaux et Lepaon, rapporteurs.....	41



**Présidence de M. Jean-Paul Delevoye**

*La séance est ouverte à quatorze heures trente.*

**M. le Président.** Je déclare la séance ouverte.

**COMMUNICATIONS**

**M. le Président.** M. Fondard est notre secrétaire de séance. Nous nous réjouissons qu'il soit sorti sain et sauf d'un incident de voiture qu'il a eu hier.

***Calendrier des Assemblées plénières***

**M. le Président.** Je vous rappelle le calendrier de nos prochaines assemblées plénières.

Le 10 juillet, la conférence sociale se tiendra au Palais d'Iéna. Il n'y aura donc pas de séance plénière.

Le 11 juillet : projet d'avis sur *L'investissement public : malgré les difficultés, une priorité*, présenté par Didier Ridoret, au nom de la section de l'économie et des finances présidée par Hugues Martin.

Pour les 11 ou 12 septembre, nous réfléchissons à l'ordre du jour.

Le 25 septembre : projet d'avis sur *Réussir la démocratisation de l'enseignement supérieur : l'enjeu du premier cycle* présenté par Gérard Aschieri, au titre de la section de la culture et de la communication, présidée par Philippe Da Costa.

Le 26 septembre : projet d'avis sur *L'emploi des jeunes*, présenté par Jean-Baptiste Prévost, au nom de la section du travail et de l'emploi, présidée par Françoise Geng.

Le 9 octobre : projet d'avis sur *Le coût économique et social de l'autisme* présenté par Christel Prado au titre de la section des affaires sociales et de la santé, présidée par François Fondard.

Le 10 octobre : projet d'avis sur *La valorisation de la forêt française*, présenté par Marie de l'Estoile, au nom de la section de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation, présidée par Joseph Giroud.

Le 23 ou le 24 octobre : projet d'avis sur *Performance et gouvernance de l'entreprise*, présenté par Amélie Rafaël au nom de la section des activités économiques, présidée par Jean-Louis Schilansky.

## **L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS (SRV)**

**M. le Président.** Je salue les invités nombreux qui sont venus entendre nos rapporteurs cet après-midi et qui sont dans la tribune et notamment M. Damien Cabarrus, chef de cabinet du Président Auxiette, Mme Alix Lecadre, conseillère technique en charge des transports à l'ARF, le sénateur Grignon, qui avait déposé un rapport à l'origine des débats pour lesquels, aujourd'hui, nous avons à répondre à une saisine gouvernementale. Sont également présents un certain nombre de représentants syndicaux ou d'autorités directement concernés par la problématique des transports.

Ce projet d'avis a été confié à la section de l'aménagement durable des territoires, présidée par M. Mariotti et il lui a été demandé de bien vouloir articuler ses travaux avec la section du travail et de l'emploi, présidée par Mme Geng.

Les deux rapporteurs sont M. Geveaux et M. Lepaon. Il leur appartiendra de nous dire quelle est la formidable plus-value que peut avoir le Conseil économique, social et environnemental, car c'était un sujet éminemment clivant. L'intelligence, la volonté que vous avez eues, les uns les autres, de trouver un des chemins de la réforme me paraît donner aujourd'hui tout son crédit à la démarche et au projet que vous allez nous présenter au nom du Conseil économique, social et environnemental.

Le Président Mariotti veut-il s'exprimer sur cet état d'esprit?

**M. Mariotti,** Président de la section de l'aménagement durable des territoires. Merci, Monsieur le Président. Je salue le sénateur Grignon qui, directement et indirectement, est à l'origine de cette saisine. Le Premier ministre, François Fillon, nous avait saisis par une demande d'avis en juillet 2011 sur *L'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs*, dont nous allons vous rendre compte cet après-midi. Cela avait été annoncé au cours d'une grande conférence qui avait lieu au Conseil économique, social et environnemental l'an dernier. Le thème de cette conférence, organisée en particulier par les ministres de l'époque, Mme Kosciusko-Morizet et M. Bertrand et avec le concours de la SNCF, avait pour thème *Transport ferroviaire régional de voyageurs : concurrence et conditions d'emploi*.

Tout cela a fait que deux sections du CESE ont été sollicitées puisque, dans la saisine du Premier ministre, il y avait quatre questions :

- Répondre au périmètre géographique à prévoir pour l'ouverture à la concurrence.
- La propriété du matériel roulant en cas d'ouverture à la concurrence.
- Les relations contractuelles entre la région et l'exploitant.
- Les aspects sociaux de cette problématique.

Il était donc totalement logique, presque évident, de confier ces deux parties à deux sections différentes, celle de l'aménagement durable des territoires et celle du travail et de l'emploi.

Avec la Présidente, Mme Geng, nous avons travaillé plus que la main dans la main et, chaque section a désigné un rapporteur. Pour nous, Jean-Marie Geveaux ; pour la section du travail et de l'emploi, Thierry Lepaon. Nos deux rapporteurs ont des compétences incontestées et incontestables. Jean-Marie Geveaux est un élu local pertinent, il est toujours Président du Conseil général de la Sarthe ; quant à Thierry Lepaon, il est Président du groupe CGT au Conseil économique, social et environnemental. Donc un syndicaliste et un élu local de première qualité pour régler ces problèmes.

**M. le Président.** Je salue également la présence de M. Olivier Dutheillet de Lamothe, Président de la section sociale Conseil d'État, qui réfléchit au sujet qui nous concerne cette après-midi.

La parole est à Mme Geng.

**Mme Geng,** Présidente de la section du travail et de l'emploi. Sur l'organisation des travaux, une partie des auditions a été faite dans chaque section, mais un grand nombre de façon collective. Un comité de pilotage a permis d'assurer la coordination et le suivi, très important dans cette démarche un peu particulière de travail sur les deux sections. Cela a été possible parce que les Présidents, mais aussi les rapporteurs, l'administration, l'ensemble des sections ont joué le jeu de ce travail en commun.

Je voudrais les saluer et les remercier tout particulièrement, car un effort a été fait et, même si ce travail n'est pas marqué dans le marbre pour le futur, il peut servir d'exemple et, surtout, illustre le fait que quand on donne des marges de manœuvre aux Présidents, ils ont l'intelligence de mener des travaux dans des formats même un peu exceptionnels.

**M. le Président.** Madame la Présidente, le message est reçu !

**Mme Geng.** Je voudrais remercier les administrateurs qui ont fait un travail remarquable et remarqué. Remercier également les experts des deux rapporteurs des deux sections qui ont aussi fait un travail très important et qui ont été d'une aide particulière.

**M. le Président.** En effet, Madame la Présidente, les administrateurs, Philippe Méraud et Rémi Indart, les administratrices-adjointes, Mmes Katherine Auberty et Geneviève Darmon et les secrétaires, Mme Nathalie Ravion et M. Guénaël Varron, ont fait un travail remarquable.

Les deux rapporteurs ont souhaité s'exprimer ensemble avec un temps de parole qui dépasse celui réservé à un seul rapporteur.

## PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS

**M. le Président.** Messieurs Geveaux et Leapon, je vous donne la parole.

**M. Geveaux, rapporteur.** Merci, Monsieur le Président. Je voudrais aussi saluer bien sûr M. le sénateur Grignon qui nous fait l'honneur de sa présence et aussi ajouter, ou conforter en tous les cas, les remerciements qui ont été effectués à l'instant par le Président à l'égard de nos administrateurs, ainsi que nos experts qui nous ont accompagnés et notamment Alain-Louis Gourdy, que je salue et remercie très chaleureusement.

Pour commencer, je voudrais rappeler que chaque section a travaillé dans son domaine respectif. Néanmoins l'introduction et la conclusion sont communes. Je vais donc plus particulièrement vous présenter la première partie concernant le champ de compétence de la section de l'aménagement durable du territoire.

Je rappellerai quelques réalités puisque la régionalisation des transports express régionaux était un modèle français, dont le développement aujourd'hui apparaît désormais sous contrat.

Cette régionalisation a permis en tous les cas de favoriser depuis l'année 2000 et, faut-il le rappeler, après une expérimentation, d'affiner la méthode et d'avoir un essor tout à fait remarquable des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. À tel point que l'offre des TER s'est accrue de 20 % pendant cette période et le trafic en nombre de voyageurs de 40 %. Depuis 2008, nous constatons une certaine stabilité (*cf. diaporama publié en annexe.*)

Les autorités organisatrices des régions passent des conventions interannuelles avec la SNCF qui jouit d'un monopole en vertu de la loi française. Il faut avoir quelques chiffres en tête :

- 800 000 voyageurs empruntent, chaque jour, les 5 700 TER circulant sur l'ensemble du territoire ;
- cela représente, chiffre à avoir également à l'esprit, 15 % du transport ferroviaire en France. Ce n'est pas négligeable. Loin de la !

Un développement d'un coût croissant, désormais sous contrainte.

Je rappelle également que les régions ont beaucoup investi, largement au-delà de leurs moyens, notamment par rapport aux dotations d'État pour accompagner cette régionalisation. En effet, au début des années 2000, elles ont renouvelé beaucoup de matériel. Aujourd'hui, on considère qu'environ 60 % du matériel ferroviaire, utilisé dans les régions, est du matériel neuf, de moins de dix ans. Les régions ont également fait des efforts en matière de tarification pour être attractives vers les jeunes, en particulier les étudiants, voire aussi les salariés.



Un point important à rappeler aussi, c'est que la part du coût payé par les voyageurs représente 28 %. Les 72 % restant sont couverts par une compensation financière financée par l'État à hauteur du 31 % du coût total et 41 % pour les régions sur leurs propres financements.

Je vous propose de passer au point suivant. Il ne vous a pas échappé aussi, pour ceux qui s'intéressent aux transports ferroviaires, que l'Union européenne a engagé une libéralisation du transport ferroviaire avec des enjeux importants qui plaident pour une évolution progressive et maîtrisée.

L'Union européenne a engagé l'ouverture, en 2003, du fret domestique, en 2007, du fret des services internationaux, ainsi que des voyageurs en 2010.

Le règlement et obligations de service public (qui s'appelle l'OSP) a été publié en 2009 et prévoit une période transitoire de dix ans au maximum permettant aux autorités organisatrices et aux opérateurs de se préparer à cette ouverture possible à la concurrence d'ici 2019.

Il faut également être attentif à ce qui se passe au plan européen puisque la Commission européenne élabore actuellement une nouvelle directive qui devrait être livrée fin 2012. C'est le « *quatrième paquet ferroviaire* ».

Le développement des TER constitue un enjeu important, notamment en termes de compétitivité, d'accessibilité des territoires. Pour la mobilité des personnes, c'est très utile, quel que soit l'endroit où sont situés ces voyageurs potentiels ; en matière sociale, en matière d'emploi également, au regard des engagements environnementaux de la France - contribution de la réduction des gaz à effet de serre - et en tant qu'atout aussi pour le développement industriel du pays, pour l'entreprise SNCF qui est le principal champion ferroviaire de notre territoire.

Pour le CESE, l'évolution à conduire, complexe, doit être progressive et maîtrisée, pour maintenir et amplifier le succès de la régionalisation des TER et non le fragiliser.

Nombre d'acteurs s'accordent à reconnaître que, puisque l'ouverture doit intervenir, il faut s'y préparer.

Celle du fret ferroviaire en France d'ailleurs illustre, à l'inverse, que sur la durée, les inconvénients majeurs d'une ouverture tardive et mal préparée avec les conséquences que l'on connaît.

Enfin, le chapitre relatif aux aspects économiques, environnementaux, juridiques, et institutionnels, formule un ensemble de propositions articulées en cinq axes que l'on va aborder maintenant.

Je ne vais pas citer toutes ces préconisations car le temps serait trop long et je vais m'attarder sur les principales. Il faut d'abord dire que, bien sûr, cette possible expérimentation appartient aux pouvoirs publics. C'est à eux seuls, à l'État français qu'il appartiendra de décider si, oui ou non, on va vers cette expérimentation.

Souhaitons qu'elle puisse se faire dans des conditions maîtrisées et acceptables. Je pense qu'elle peut être utile et nécessaire, mais encore une fois, c'est à l'État qu'il appartient de décider.

Sur la première partie, bien sûr l'ouverture est une chose, mais cela ne règle pas tout. Il faudra des mesures d'accompagnement concomitantes par rapport à cette éventuelle expérimentation. Tout d'abord, amplifier et rénover le réseau.

Le constat fait aujourd'hui, c'est que les infrastructures, globalement, sont en mauvais état et souvent mal entretenues. Il faudra aussi avoir recours le plus possible à l'usage des technologies numériques et aller vers une lisibilité pluriannuelle des péages. Ceci est formulé et demandé par certaines personnes.

Également pour ce que soit possible, il faut adopter des mesures juridiques, techniques et économiques, notamment législatives, en préalable à l'expérimentation. Si l'on veut cette expérimentation, qui se mettra en œuvre après discussions, il faut en définir le cadre, également modifier la loi actuelle, la LOTI, et réviser le code des transports.

On souhaite également que soit mise en place une nouvelle étape de la décentralisation ferroviaire *via* un groupe de travail avec l'État et l'ARF.

Telles sont les premières mesures d'accompagnement concomitantes.

La deuxième partie concerne bien sûr une expérimentation progressive et encadrée. Sur ce point, d'abord une explication pour pouvoir démarrer l'expérimentation des TER début 2015.

Il faut des négociations pour mettre en place les textes juridiques qui vont accompagner cette expérimentation en tenant compte d'une modification possible du quatrième paquet ferroviaire. Tout cela va prendre du temps et être voté au parlement. Nous sommes mi-2012 et il nous semble que 2013 et 2014 ne seront pas de trop pour négocier et mettre en œuvre ces textes. C'est pourquoi, en accord avec mon collègue Thierry Lepaon, nous avons estimé que 2015 était une bonne date.

Ensuite, deuxième point, cette expérimentation doit être fondée sur le volontariat, comme cela a été fait d'ailleurs pour l'expérimentation sur la régionalisation. Un certain nombre de régions se sont portées volontaires et nous estimons que le même processus doit présider pour cette opération.

Bien sûr, l'État devra inviter les régions à s'engager, pour celles qui le souhaitent, *via* un appel à projet. Pour que l'expérimentation soit suffisamment concluante et pertinente nous estimons de trois à six régions le bon nombre, avec des tailles différentes sur le plan démographique et géographique afin d'avoir une vision assez claire de cette expérimentation et des possibilités à mettre en œuvre.

Il est nécessaire de mener une évaluation en continu de cette expérimentation, afin de la corriger pour éviter les problèmes pour la suite. Une évaluation continue et ensuite *ex-post*.

Troisième partie : la libre administration des collectivités locales et les précautions dans l'expérimentation.

Chaque AOT, chaque région doit être à même de déterminer le périmètre de son appel d'offres. Nous ne souhaitons pas intégrer l'Île-de-France qui est problématique compte tenu de sa taille et des difficultés qu'elle rencontre, notamment sur le plan d'un réseau assez saturé et quelquefois en très mauvais état.

Nous souhaitons éviter une expérimentation sur l'ensemble d'une région. Nous rejoignons le rapport du sénateur Grignon. Nous sommes très favorables au principe d'un allotissement par groupe de ligne cohérent, équilibré et de taille moyenne. Nous l'estimons à un à trois millions de train/kilomètre. Cette taille est tout à fait plausible et intéressante pour avoir une idée sur l'expérimentation à mener avec les problématiques en découlant.

Autre point : privilégier l'étalement dans le temps. Les prochaines révisions des conventions passées par les régions vont avoir lieu entre 2013 et 2018. Les régions confrontées au renouvellement de ces conventions pourront, en fonction des textes votés, entrer dans le processus d'expérimentation.

Ensuite, la mise en place de modalités techniques nécessaires. Le problème du périmètre est une des recommandations de la lettre de mission du Premier ministre sur le transfert aux régions de la propriété des matériels. Depuis 2000, les régions ont renouvelé considérablement leur matériel. C'est compliqué. Les régions ont fait appel à la SNCF pour racheter le matériel payé par les régions. C'est pourquoi, le CESE demande que le matériel payé par les régions soit remis à disposition des régions dans le cadre d'une expérimentation et, par la suite, d'une ouverture à la concurrence, si c'est confirmé. Pour le matériel qui est propriété de la SNCF, il appartiendra aux régions de discuter avec elle pour qu'elle ne soit pas lésée et qu'elle puisse être dédommée au juste prix.

C'est notre vision cohérente en la matière pour avoir un juste retour des choses.

Autre point important : tout ce qui concerne la maintenance. Nous sommes très ouverts et nous souhaitons une position efficiente mais garantissant la sécurité des rapports région/SNCF en établissant lors de l'appel d'offres la possibilité soit de faire appel aux structures de la SNCF existantes, compétentes, soit, si un opérateur privé le souhaite, d'utiliser ses propres structures ; il en aura la possibilité à condition que l'EPSF - organisme en charge de la sécurité - ait agréé ces structures ou ait donné son feu vert concernant la sécurité.

Enfin, sur le problème de la relation contractuelle entre les régions et les opérateurs, plusieurs possibilités existent : soit le fonctionnement en régie - cela existe dans certaines agglomérations comme les zones urbaines - soit l'attribution directe, mais nous préférons que ce soit le principe de la DSP - délégation au service public - après appel d'offres. Cela se pratique généralement dans le domaine des services publics. C'est plus raisonnable, et logique avec un cahier des charges bien bordé, avec un opérateur qui vient avec son matériel, soit avec celui qui appartient à la région.

Cinquième point : assurer la prise en compte d'objectifs majeurs. Nous rappelons qu'il faut garantir les critères de service public dans la continuité, la mutabilité, l'égalité, et l'impératif de sécurité. Je ne vois pas un responsable de collectivité négliger l'aspect sécurité dans un cahier des charges pour faire des économies. Les conséquences peuvent être très graves.

Dernier point ; nous souhaitons développer la filière ferroviaire française en accroissant la recherche et développement, conforté *via* Fer de France par une vision collective de l'ensemble des acteurs français du ferroviaire, et promouvoir l'émergence d'un champion européen.

Voilà Mesdames, Messieurs ce que je souhaitais évoquer en première partie. Je laisse la place à mon collègue Thierry Lepaon pour la deuxième partie.

*(Applaudissements).*

**M. Lepaon**, rapporteur. Monsieur le Président, Madame la Présidente de la section du travail et de l'emploi, Monsieur le Président de la section de l'aménagement durable du territoire, Monsieur le représentant du ministre, Mesdames et Messieurs les conseillers, Chers collègues, Mesdames et Messieurs, quelques mots de remerciement à la Présidente de la section du travail et de l'emploi pour son soutien, aux conseillers pour leur contribution à l'élaboration collective de ce projet d'avis, au co-rapporteur car, pour traiter de la question de l'ouverture à la concurrence, il faut une certaine ouverture d'esprit et vous n'en manquez pas. Je vous en remercie.

Merci enfin aux administrateurs et secrétaires pour leurs concours et leurs conseils judicieux.

Comme cela a été précisé, ma présentation concernera en premier lieu le chapitre II, relatif à la dimension sociale d'une expérimentation de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs, partie du projet d'avis élaborée par la section du travail et de l'emploi. Elle se terminera par l'exposé de la conclusion globale du projet d'avis proposée par les deux sections réunies.

Un mot sur la méthode. Cette répartition du travail qui renvoyait à une figure imposée par le découpage des attributions des sections, s'est avérée très productive. Elle a conduit les deux sections à un travail précis et rigoureux pour éviter les non-dits ou les malentendus et éliminer toute espèce d'incohérence.

Elle a conduit aussi les deux Présidents, les deux rapporteurs à une coopération constructive et les deux équipes administratives à une coordination permanente.

Ce texte présente une grande unité de ton révélatrice d'un consensus assez fort sur le sens que devrait avoir une expérimentation, si l'État le décide, et sur les principes que doivent inspirer sa conduite pour concourir à son succès.

J'ai employé à dessein le mot consensus et je souhaite maintenant dissiper toute erreur d'appréciation sur ce terme. Il n'aura échappé à personne dans cette assemblée que la locution « ouverture à la concurrence » appliquée à un noyau dur du service public peut agir immédiatement comme un chiffon rouge.

Dans le monde ferroviaire, agiter un chiffon rouge est justement le moyen le plus ancien, mais toujours en vigueur, pour signifier l'arrêt d'urgence, notamment lorsqu'il s'agit d'une manœuvre.

Je dois dire que j'ai personnellement considéré comme un challenge de faire la preuve qu'il était possible, et même utile, de dépasser le stade de la réaction allergique afin de clarifier les idées en affrontant la réalité. Affronter la réalité, c'est toujours confronter les points de vue, polir ses arguments en les frottant, souvent vigoureusement, à ceux des autres.

C'est dans cet état d'esprit, sans naïveté et sans complaisance, que notre assemblée prouve, Monsieur le Président, sa valeur ajoutée.

En résumé, le consensus est le fruit d'un travail collectif exigeant pour soi et pour les autres, mais aussi le produit de la confrontation des idées.

Est-il besoin de souligner que notre réflexion a été nourrie par les nombreux rapports consacrés à ce sujet ?

Je salue à mon tour la présence du sénateur Grignon, de Gilles Savary, du Président de la section sociale du Conseil d'État, M. Olivier Dutheillet de Lamothé et de M. Chauvineau.

Les nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé, les tables rondes avec l'ensemble des partenaires sociaux concernés - que je salue chaleureusement également - sans oublier nos déplacements en Alsace, région pionnière pour la régionalisation ferroviaire, ont beaucoup contribué à nourrir notre réflexion.

J'en viens à la question de fond éminemment idéologique - pourquoi le nier - : celle de l'ouverture à la concurrence.

Le thème de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs s'inscrit dans le cadre d'une orientation prise au niveau européen. Dès lors, la responsabilité d'une telle initiative appartient à l'État et à lui seul. Il doit être clair que la question de l'ouverture à la concurrence ne peut pas se résoudre par la voie d'une discussion, d'une négociation, d'une concertation entre la direction et les syndicats de l'entreprise publique auquel ce service est dédié par la loi.

La SNCF appartient à la nation et ce sera donc aux élus de la nation, à l'issue d'un débat public associant les citoyens et les usagers, de prendre leurs responsabilités et de l'assumer, le cas échéant, devant leurs électeurs.

Pour notre part, et conformément à la saisine du gouvernement, l'objectif que nous nous sommes fixé est d'éclairer ce débat non pas en prenant parti pour ou contre l'ouverture à la concurrence, mais en précisant, à la lumière des enseignements fournis par notre expérience dans ce domaine en France et en Europe, et des nombreux rapports émis sur ce thème, les pré-requis ainsi que les conditions d'une éventuelle libéralisation du transport régional de voyageurs, dont on ne mesure pas toujours très bien toutes les conséquences aux plans économique, social et environnemental.

Je ne souscris pas à l'idée que la concurrence serait, par nature, porteuse de tous les bienfaits de la terre : efficacité, productivité, qualité de service. Le contre-exemple patent de l'ouverture à la concurrence du fret illustre d'ailleurs les conséquences fâcheuses et laisse entrevoir les séquelles d'une opération tardive et mal préparée.

Pour ce qui concerne la réforme portuaire de juin 2008, son coût global pour l'État, s'agissant d'effectifs relativement faibles, est pour le moins dissuasive.

Dans les comparaisons avec l'Allemagne souvent invoquées dans ce domaine comme dans d'autres - moins d'ailleurs ces dernières semaines - il ne faut pas oublier que l'élément le plus déterminant de la réforme du système ferroviaire allemand réside dans le contexte de la réunification. Mesurer des gains de productivité à partir d'une référence incluant l'ex-D Bahn, n'est pas illégitime, mais réduit fortement la valeur comparative avec la SNCF. D'ailleurs, nous n'avons pas à rougir de la comparaison sur ce point.

Il suffit d'examiner les chiffres pour constater qu'il y a eu, à la SNCF, d'énormes gains de productivité. Entre le début du déclin des omnibus et le temps de l'essor des TER, le nombre de cheminots a été divisé par 2,5.

S'agissant de productivité, il est utile de rappeler que la polyvalence des agents et des organisations, qui se manifeste entre autres par la faiblesse des effectifs directement affectés au TER, en est une des sources.

Pour aller à l'essentiel, je voudrais maintenant présenter la méthode et le calendrier législatif et social que nous préconisons.

J'insiste bien sur le fait que nous proposons d'abord une méthode car nous avons voulu mettre l'accent sur le « comment faire » et pas seulement sur le « quoi faire ».

Cette méthode se décline en six recommandations qui tracent un chemin, c'est-à-dire un cap, une succession d'étapes et une méthode permettant de conduire à terme une telle expérimentation, si elle était décidée, et d'en tirer les enseignements. C'est ensuite à son heure que viendra le moment de la décision.

Je l'ai dit, le thème de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs a donné lieu à de nombreuses initiatives ayant produit des études et des rapports. Pour autant, notre contribution ne constitue pas une synthèse au sens de la compilation condensée et plus ou moins hiérarchisée des préconisations des rapports précités, et ce, malgré leur qualité.

Nous avons extrait de ce *corpus* ce qui nous a semblé le plus élaboré et le plus cohérent pour inventer l'avenir. Pour cela, il nous faut d'abord bien comprendre les spécificités du cadre social des cheminots, spécificités qui découlent du statut même de l'entreprise SNCF, qui s'est vue confier des missions de service public.

Ensuite, nous avons imaginé des évolutions possibles au plan social dans la perspective d'une ouverture à la concurrence qui semble se dessiner.

Cette idée prenant progressivement corps, elle s'est traduite en quelques scénarios descriptifs assez précis pour que l'on comprenne le sens de l'histoire qui pourrait s'écrire et suffisamment ouvert pour laisser toute sa place et sa créativité au dialogue social.

J'en suis, mes Chers collègues, pleinement convaincu : rien ne pourra aboutir sans le dialogue social et il s'agit là de notre première recommandation.

Tout le monde connaît la combativité des cheminots, mais peu de gens ont une idée du rôle des relations collectives au sein de l'entreprise pour que ce grand système industriel de service puisse fonctionner. Lorsqu'on a compris que c'est le statut de l'entreprise qui a défini le statut des cheminots et non l'inverse, on comprend alors beaucoup d'autres choses.

C'est en fonction de certaines obligations de résultat, notamment en matière de sécurité, qu'ont été définies l'organisation du travail, le régime du travail, y compris le régime de retraite.

La tolérance entre réglementation et organisation du travail et leurs conséquences sur la vigilance individuelle et collective doit être réévaluée en permanence dans le cadre d'un dialogue social de sécurité qui surplombe le cadre des relations de travail.

C'est à la lumière de cette exigence dont dépendent la sécurité, la fiabilité et la qualité du système ferroviaire qu'il faut apprécier le haut niveau d'investissement de la SNCF dans la formation de ses agents et le haut niveau de conscience professionnelle qui en est la contrepartie.

Comme le dit le projet d'avis, si l'on veut que l'expérimentation d'une ouverture à la concurrence soit réussie, il convient de faire en sorte que l'opérateur historique et ses salariés s'y reconnaissent.

Une autre recommandation - la deuxième - qui s'est imposée porte sur la nécessité d'une évaluation préalable des résultats des expérimentations régionales avant de mettre en place un cadre social harmonisé, c'est-à-dire un socle commun en matière de durée et d'organisation du travail.

À la différence notable des différents rapports d'experts que j'ai lus avec beaucoup d'intérêt, nous pensons que l'harmonisation du cadre social n'est pas un postulat de départ, encore moins un préalable à l'expérimentation. Au contraire, il ne peut être que le résultat du processus d'expérimentation limité et encadré qui permettra d'en évaluer la faisabilité et d'en apprécier véritablement l'intérêt.

Le lien opérationnel entre toutes ces phases de l'expérimentation, ou plutôt, des expérimentations, depuis l'élaboration de la loi et du décret qui en précisera le contenu et les conditions, en passant par la conduite du projet pour aboutir à l'évaluation finale, ce sera à un comité de pilotage associant l'ensemble des parties prenantes de l'assurer.

Ce comité devra également procéder à une évaluation en continu d'un processus long et diversifié, exercer toute sa vigilance pour procéder rapidement à des adaptations, voire corriger certaines dérives.

Je voudrais aussi évoquer une autre question essentielle, celle du devenir des personnels en cas de changement d'opérateur. Ce projet d'avis se distingue des rapports d'experts, puisqu'il préconise de privilégier le reclassement interne à la SNCF avant d'envisager un éventuel transfert des personnels. L'évolution des recrutements à la SNCF a un caractère erratique et la réforme des retraites a modifié ces dernières années les conditions de cessation d'activité. Il en résulte une pyramide des âges atypique qui, dans un proche avenir, offre des opportunités dans la gestion des ressources humaines en matière de reclassement interne. Cela permettrait de rendre quantitativement marginale la problématique des transferts en cas de perte de marché. Une fois encore, en examinant les réalités concrètes de l'entreprise, on touche du doigt l'impérieuse nécessité de recourir au dialogue social.

Au-delà de la question sociale - c'est notre dernière recommandation - il nous faudra rechercher un compromis majeur, que nous avons qualifié de paquet global portant sur deux autres questions essentielles, auxquelles les organisations syndicales sont très attentives, et qui pourraient constituer des conditions nécessaires de l'acceptation même de l'idée de la réforme. Je fais référence ici à la question de la gouvernance et à celle de la dette de la SNCF, car la SNCF ne pourra jouer pleinement son rôle dans le nécessaire développement de l'offre ferroviaire qu'à la condition de ne pas ou de ne plus être handicapée par le poids de la dette.

Un mot sur le calendrier législatif et social que nous préconisons. Le calendrier indicatif pourrait se décomposer en six phases distinctes qui s'étalent jusqu'en 2019. Pour toutes les raisons que vous imaginez, une expérimentation de l'ouverture à la concurrence devra s'inscrire dans un processus long. Il s'agit d'une œuvre de longue haleine, d'autant plus qu'il conviendra de laisser aux régions volontaires, s'il y en a, le soin de définir le rythme et l'étendue de l'ouverture à la concurrence.

À la quasi unanimité et quelles que soient les opinions *a priori* sur les vertus ou les vices de l'ouverture à la concurrence, d'aucuns considèrent qu'il serait préjudiciable à l'intérêt de tous qu'une telle ouverture puisse s'opérer dans des conditions qui n'auraient pas résulté du débat politique national et du dialogue social. Quelle que soit l'issue du processus de l'expérimentation et la décision motivée par son évaluation, il aura permis à toutes les parties prenantes de mieux connaître le problème, de mieux se connaître en restant fixé sur l'objectif majeur que tout le monde poursuit : l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du service public du transport ferroviaire de voyageurs.

Dans cette affaire, il faut bannir autant l'attentisme que la précipitation. Brûler les étapes, c'est risqué d'aller dans le mur, mais à trop jouer la montre, on peut aussi louper le train et rester sur le quai de la gare. Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** Merci Monsieur Geveaux, merci Monsieur Lepaon.



## DISCUSSION GÉNÉRALE

**M. le Président.** La discussion générale est ouverte.

La parole est à Mme Dupuis, au nom du groupe de l'UNSA.

### *UNSA - Mme Dupuis*

**Mme Dupuis.** Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'UNSA tient à saluer la qualité du travail réalisé. Si l'on se limite au cadre strict de la saisine, il importe, dans ce contexte, de prendre en compte la nature de la question posée qui concerne davantage les modalités que l'opportunité de l'ouverture à la concurrence, la volonté marquée et réaffirmée de l'Union européenne de libéraliser l'ensemble du marché ferroviaire à court terme, le caractère global et indivisible des recommandations du projet d'avis pour que l'ouverture du marché ne se fasse pas au détriment des garanties sociales.

En effet, il est à noter le caractère très particulier de l'ouverture à la concurrence qui, dans le cas du ferroviaire, ne concerne que le matériel roulant sur un réseau unique. En constatant que les recettes commerciales payées par les usagers n'en couvrent globalement que 28 % et que le solde est à la charge du contribuable, il est rappelé que ce sont des tarifs qui sont appliqués et non un prix. La politique tarifaire est un instrument de solidarité participant du service public, notamment de la non exclusion. Le passage à une logique de prix relève d'une logique comptable, guère compatible avec celle de service public à laquelle l'UNSA est attachée.

En conséquence et sur le fond, comme cela a d'ailleurs été réaffirmé dans le projet d'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 bon nombre de ses homologues européens.

Pour l'UNSA, une évolution en ce sens qui paraît souhaitable est porteuse de risques sociaux, mais également économiques. L'UNSA souhaite éviter toute ouverture éventuelle du marché ferroviaire mal préparée et trop hâtive. S'il est admis que cette évolution doit 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. J'en veux 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'à la mi-2012.

Dans la situation économique que l'on connaît, au vu des finances publiques tant nationales que régionales ou locales, la tentation d'ouvrir à marche forcée le marché dans un cadre réglementaire et social incertain comporterait des risques de déstabilisation du modèle ferroviaire en France, qui repose encore grandement sur le savoir-faire de la SNCF et des cheminots. Cela pourrait entraîner une désorganisation du système avec des conséquences sur sa disponibilité, sa régularité, et donc, sa sécurité.

En conséquence et dans la mesure où l'ouverture est inéluctable compte tenu des engagements européens, l'UNSA approuve les orientations du projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Minder, au nom du groupe de la CGT.

***CGT - M. Minder***

**M. Minder.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs les conseillers, Mesdames et Messieurs, il y a un an, devant le CESE, les syndicats des cheminots témoignaient de leur volonté de ne pas s'en laisser compter sur l'ouverture à la concurrence des services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Aujourd'hui, notre assemblée s'apprête à adopter un projet d'avis qui devrait faire date par sa qualité et sa pertinence. Le groupe CGT se félicite que ce projet d'avis indique que « *seul le gouvernement soit habilité à prendre, même à titre expérimental, la décision d'ouvrir à la concurrence les transports ferroviaires voyageurs* ». Ni les organisations syndicales, ni l'ARF ne sont demandeuses considérant que le règlement européen sur les obligations de service public incitant à la libéralisation du secteur des transports n'implique pas la disparition du monopole ou des droits exclusifs des opérateurs historiques.

L'absence d'évaluation par l'Union européenne des premiers « paquets ferroviaires », renforce les craintes exprimées par la CGT d'autant que la privatisation ou l'ouverture à la concurrence des télécommunications, de la poste, des autoroutes, de l'eau, de l'énergie... ont détérioré la qualité des services rendus et les conditions de travail des salariés et n'ont pas permis de réductions tarifaires.

Les conséquences économiques, sociales et environnementales négatives de l'ouverture à la concurrence du fret, relevées dans le projet d'avis, invitent à ne surtout pas commettre les mêmes erreurs !

Aussi, le CESE suggère un « chemin de réforme » priorisant la concertation avec les parties prenantes pour appréhender au mieux les questions controversées de la séparation entre gestionnaire du réseau et opérateurs ferroviaires, l'apurement de la dette qui plombe les capacités de développement du ferroviaire.

Il met en relief le caractère central - tant pour les usagers que pour les personnels de la sécurité des circulations, qui dépend de la qualité des conditions de travail - de la coordination entre tous les intervenants ainsi que de la transmission d'une véritable culture au sein de l'ensemble de la profession.

Il appelle à une évaluation en continu de l'expérimentation et n'hésite pas à évoquer la réversibilité du processus en privilégiant, dans ce cas, le reclassement en interne des agents concernés. Enfin, il privilégie la négociation sociale pour écarter les risques de remise en cause du modèle social des cheminots au seul motif de cette ouverture à la concurrence.

Le projet d'avis propose une méthode, un calendrier et un nombre limité d'expérimentations. Il confirme que l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs n'est pas de nature à résoudre les difficultés du ferroviaire. Il préconise l'introduction de « clauses sociales » dans les appels d'offre des marchés publics pour lutter contre le dumping social et environnemental.

Le projet d'avis conjugue enjeux sociaux, économiques et environnementaux et a été construit en tenant compte des riches échanges. C'est pourquoi la CGT votera le texte.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme Arnoult-Brill, au nom du groupe des associations.

#### ***Associations - Mme Arnoult-Brill***

**Mme Arnoult-Brill.** Le sujet dont nous débattons aujourd'hui n'est pas nouveau. Thierry Leapon l'a rappelé, de nombreux rapports et temps d'échanges ont précédé la saisine de notre assemblée. Ce projet d'avis a néanmoins un caractère propre. Il est, d'abord, l'expression de notre capacité collective à construire un consensus intelligent autour de recommandations, qui plus est en transversalité des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Il envisage ainsi le transport ferroviaire comme un élément structurant des territoires, un secteur d'emplois et un facteur de réduction des gaz à effet de serre.

L'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs ne peut pas, néanmoins, constituer l'alpha et l'oméga de la politique ferroviaire régionale. En effet, un certain nombre de dysfonctionnements en matière de financement comme de réseau doivent être adressés quel que soit le modèle économique qui sera choisi.

Cela étant, le groupe des associations souhaite souligner plus particulièrement trois points.

Tout d'abord, dans une perspective de développement durable, l'égalité des territoires en matière d'accès au transport ferroviaire de voyageurs nous paraît devoir constituer un impératif des expérimentations préconisées. Aussi, nous partageons la recommandation émise dans le projet d'avis d'investir de façon plus déterminée dans l'intermodalité. La proposition de créer des agences locales des mobilités est à même d'apporter des réponses pragmatiques en ce sens ; en

tout cas, nous le pensons. Par exemple, quels que soient les opérateurs, la billettique doit être intégrée : un seul billet doit couvrir un voyage donné, même le plus complexe.

Sur les modalités d'ouverture de la concurrence des transports ferroviaires de voyageurs, notre groupe approuve les principales orientations avancées par le projet d'avis, notamment, sur la durée des contrats et la réversibilité des expérimentations mises en place au plan social. Le calendrier proposé, rappelé tout à l'heure, entre 2013 et 2015, nous paraît également à même de garantir la co-construction des décisions dans le champ de l'expérimentation et de son évaluation *via* le comité de pilotage - je souligne - tel qu'il est proposé.

Enfin, le groupe des associations soutient la préconisation de créer une structure d'échanges avec l'ensemble des parties et, notamment, les associations d'usagers. À ce titre, nous souhaitons alerter sur la nécessité que l'ouverture à la concurrence garantisse l'encadrement par l'État des prix plafonds et des réductions sociales sur l'ensemble des territoires.

Voilà, en quelques mots, les raisons qui fondent la position du groupe des associations, qui votera le projet d'avis.

(*Applaudissements*)

**M. le Président.** La parole est à M. Hotte, au nom du groupe de la CGT-FO.

***CGT-FO - M. Hotte***

**M. Hotte.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Messieurs les parlementaires, Chers collègues, la lecture de la saisine du Premier ministre en date du 23 juillet de l'an passé introduit d'emblée une ambiguïté. Ça n'était pas tant l'avis du Conseil économique, social et environnemental sur l'ouverture éventuelle à la concurrence des SRV que l'avis du Conseil économique, social et environnemental sur les recommandations du rapport Grignon qui était sollicité. Or, le rapport présenté par l'honorable parlementaire, que je salue, tout en manifestant beaucoup de prudence, se prononçait *in fine* pour l'ouverture à la concurrence, indiquant même que « les monopoles ne sont plus tenables » et plaidant pour l'assouplissement des règles des conditions de travail dans le privé au regard du statut des agents de la SNCF.

Pourtant, tout le monde ou presque constate que rien n'oblige, actuellement, à l'ouverture à la concurrence des services de voyageurs. Le quatrième paquet ferroviaire ne sortira que l'année prochaine. La saisine voudrait, cependant, en anticiper les conséquences sur le plan de l'organisation de la SNCF, sur le plan de la desserte publique, comme sur le plan social.

Il s'agirait de s'incliner devant le côté inéluctable de l'idéologie libérale qui inspire les autorités européennes, sans tenir compte des expériences précédentes, à commencer par l'ouverture du marché du fret dans le ferroviaire, ni d'autres expériences qui ont été citées telles que France Télécom, Pôle emploi, la Poste, etc. Ce n'est pas la position de la CGT-FO et c'est ce qui nous amènera à nous abstenir sur le texte qui nous est soumis.

Par ailleurs, que les rapporteurs aient effectué un gros travail sur les aspects qui incombent à leur section respective, nous n'en disconvenons pas. Le projet d'avis cherche à donner des garanties sur la mise en œuvre de cette éventuelle expérience, tant au plan économique que social.

Sur l'aspect économique, la question du désendettement de la SNCF, ou plutôt de RFF, sera le point d'achoppement de l'évolution future du rail en France. L'expérience allemande, si régulièrement citée en exemple, a été faite après un désendettement massif opéré par l'État. Sera-ce le cas en France ? Rien n'est moins sûr. C'est, pourtant, ce qui conditionnera tout l'avenir du rail dans ce pays. L'expérience malheureuse de la création de RFF incite à la prudence.

Au plan social, le projet d'avis met l'accent sur la liberté de choix et les conditions de réintégration en cas d'échec, ce qui est positif. Pour autant, le groupe FO reste très attentif aux menaces qui planent sur le statut des cheminots. Par le passé, celui-ci a été clairement désigné comme l'obstacle à la libéralisation du rail dans de précédents rapports. Pour d'autres, au contraire, il est présenté, comme dans l'avis du Centre d'analyse stratégique de 2011 comme « *le potentiel de gains de la concurrence, qui sera d'autant plus grand que l'écart de coût entre les nouveaux entrants et l'opérateur historique dans sa situation actuelle sera élevé* ».

On peut former le vœu que les négociations de branche sur le transport ferroviaire réduisent, en harmonisant par le haut, cette distorsion de situation. C'est ce que nous souhaitons et qui rend indispensable que toute expérimentation qui serait imposée par une décision des instances politiques ne se fasse que postérieurement à la conclusion de l'accord de branche.

À défaut de vision claire sur l'avenir d'une expérimentation hasardeuse, le groupe FO s'abstiendra.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme Duhamel, au nom du groupe des entreprises.

### *Entreprises - Mme Duhamel*

**Mme Duhamel.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs les conseillers, le paquet ferroviaire élaboré par la Commission européenne devrait imposer, au plus tard en 2019, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Celle-ci impacte un pan essentiel de notre économie de l'aménagement du territoire, de la sûreté et de la sécurité nationale de nos transports ferroviaires. Il est essentiel de s'y préparer le plus largement possible, afin que cette ouverture soit une opportunité de développement de qualité des services rendus aux usagers et non une contrainte se traduisant par un repli de nos champions nationaux.

Nous saluons la qualité du projet d'avis qui permet une bonne connaissance de ce dossier complexe en traçant les voies du possible. La mise en œuvre de recommandations énoncées permettrait d'éviter les écueils rencontrés lors de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire.

Cependant, notre groupe tient à exprimer son désaccord sur le préalable exprimé à travers une recommandation de négociation d'un paquet global comprenant social, gouvernance et dette, érigée comme condition d'acceptation de la réforme par la direction de l'entreprise et par les syndicats. Nous pensons qu'une expérimentation anticipée, préparée en concertation avec toutes les parties prenantes, pourrait aider la SNCF à conforter son *leader* national et viser le leadership européen.

Le respect du service public, le développement du transport ferroviaire - y compris dans les territoires peu desservis, ce qui est très important - et de la filière industrielle ferroviaire française serait ainsi conforté. Dans un esprit de convergence et d'ouverture le groupe des entreprises prend le pari de l'avenir et votera favorablement le projet d'avis, mais demande expressément que soit entendues les réserves émises.

À titre personnel, au titre de notre groupe, je salue vraiment, d'une façon très importante, chaleureuse, nos Présidents et notre Présidente, nos rapporteurs et nos administrateurs et administratrices. Merci beaucoup.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Urieta, du groupe des personnalités qualifiées.

### *Personnalités qualifiées - M. Urieta*

**M. Urieta.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, mes Chers collègues, je veux souligner d'abord, l'originalité de la méthode. En effet, le projet d'avis témoigne d'un sens aigu de la concertation et du dialogue. Tout le mérite en revient aux rapporteurs, à la Présidente et au Président des sections. Je tiens chaleureusement à remercier bien sûr les quatre.

Ensuite, je soulignerais la qualité du diagnostic qui a choisi de ne pas en rester aux généralités et 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 en privilégiant la voie de l'expérimentation, et en y associant les régions volontaires. Je crois, mes Chers collègues, que ce projet nous donne des clefs, trace un chemin qui doit nous permettre d'avancer sur un sujet sensible, compte tenu des enjeux qu'il soulève ; enjeux économiques, enjeux juridiques, enjeux environnementaux, enjeux sociaux.

L'approche retenue dans le projet d'avis concernant l'évolution du cadre social dans un contexte concurrentiel me semble la bonne. Il faudra, si l'expérimentation se révèle concluante, mettre en place un cadre social harmonisé afin d'écartier tout risque de dumping social. Ce projet d'avis mesure parfaitement l'ensemble de ces enjeux et toute la charge passionnelle attachée à ce débat. C'est parce que les enjeux sont d'envergure qu'il était indispensable d'y consacrer de la réflexion et de la délibération commune.

La richesse de nos débats montre, et ce sera ma conclusion, que le CESE est bien le lieu approprié pour engager et conduire ce 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 notre République, peuvent être construits ensemble.

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 l'urgence.

Je voterai, vous l'avez bien compris, avec enthousiasme en faveur de ce projet. Merci.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Hochart, du groupe des personnalités qualifiées.

#### *Personnalités qualifiées - M. Hochart*

**M. Hochart.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs, Chers collègues conseillers, j'interviens en tant qu'acteur rural mais aussi en tant qu'usager. En effet, j'ai fait un rapide compte de l'usage que j'ai fait du train ces dernières années, et je dépasse allègrement les 650 000 kilomètres en huit ans.

Ce projet d'avis, que j'ai bien sûr lu dans le train, a été une véritable mine d'informations sur les interconnexions entre l'ARF, RFF, la SNCF et ses différentes filiales. Je dois reconnaître que j'ai du mal à voir la valeur ajoutée des imbrications qu'il peut y avoir entre ces différentes composantes. À la fin de la lecture de ce projet, j'ai encore un peu plus de mal.

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

Ceci étant, je tiens à dire que j'ai apprécié réellement le travail qui nous est proposé aujourd'hui et je salue la confrontation des idées qu'il a apportée.

Cependant, j'estime qu'une question a été écartée trop rapidement. À la lecture du projet d'avis, je crois comprendre que les directives européennes concernant l'obligation de l'ouverture à la concurrence des services régionaux des voyageurs reste sujette à interprétation.

Il m'apparaît donc que la question centrale semble être : 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 place 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 car nombre d'entre vous ont certainement remarqué que la jeune génération, les 18-25 ans, a un réflexe TER que n'avait pas la jeune génération d'il y a dix ou quinze ans, notamment grâce à l'implication des régions.

L'exemple cité dans l'avis de l'Allemagne 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 le cas depuis que les conseils régionaux se sont impliqués.

Cependant, une mise en concurrence de réseaux concédés à des sous-réseaux régionaux a-t-elle une chance de créer cette dynamique ?

Je n'y crois guère. L'ARF ne me semble 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 la liaison 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 dans les hôpitaux, ainsi que l'exemple de l'autoroute Bordeaux-Pau m'incitent à un grand scepticisme.

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



Par conséquent, malgré l'intérêt que j'ai porté à ce projet et l'estime réelle que je porte aux deux rapporteurs, Jean-Marie Geveaux et Thierry Lepaon, il ne me sera pas possible de voter cet avis.

Je terminerai en disant une chose. Faisant partie des personnalités qualifiées, je tiens à rappeler que cette position n'engage que moi-même et l'organisation qui me mandate au CESE, en aucun cas les autres personnalités qualifiées.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Duchemin, au nom du groupe de la CFDT.

***CFDT- M. Duchemin***

**M. Duchemin.** Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les conseillers, Mesdames, Messieurs, dans le contexte très libéral de la mise en concurrence imposée par l'Union européenne, et qui a fait la preuve de ses limites, la CFDT privilégie une vision combative et constructive.

Osons l'amélioration et le développement du système ferroviaire et de sa filière. Osons une solution « *bruxello-compatible* » conciliant des gouvernances efficaces, et des services publics de qualité, compétitivité et protection des salariés, développement de la filière et de son industrie.

La CFDT regrette que l'avis ne se soit pas avancé davantage dans cette voie, laissant en suspens la résolution des problèmes de gouvernances du rapprochement des acteurs de la filière industrielle et du rôle assembleur de l'État.

Le transport ferroviaire de voyageurs porte la réussite du TER qui a consacré le modèle français, et c'est un beau modèle : contribuer à l'équité d'accès et à un transport public de qualité, à un coût supportable pour les usagers grâce à l'investissement des régions.

La mise en concurrence dans le service ferroviaire de voyageurs sera une évolution majeure et risquée pour la qualité du service public, l'aménagement du territoire, les conditions sociales des salariés du secteur, l'avenir de la filière industrielle.

À ce jour, le système de gouvernance, déjà réformé, fonctionne mal. Le financement par les régions est à bout de souffle tandis que les besoins augmentent, la filière dans notre pays est très dispersée alors que les prévisions de croissance du secteur sont immenses.

Comme le sous-tend le projet d'avis, subir la mise en concurrence comme une contrainte voulue par Bruxelles, à laquelle il conviendrait de résister, en effectuant une réforme *a minima* du système actuel, amplifie les problèmes existants et en crée d'autres, sociaux, techniques, sécuritaires, financiers. Cette vision de repli, n'est pas partagée par la CFDT.

Le projet d'avis pose les problèmes, énumère des solutions. Il recommande le maintien du service public, de la sécurité, de la sûreté, d'un réseau unifié. Il met l'accent sur la réussite du modèle français et appelle une nouvelle étape de la décentralisation. Il identifie la nécessité « d'un champion national » et retient le principe de la délégation de service public sur des allotissements équilibrés. Il élabore un cahier des charges précis.

Concernant le personnel, la CFDT est favorable à la négociation d'un cadre social harmonisé pour toutes les catégories. La CFDT ne partage donc pas la recommandation sur l'utilisation des contractuels à la SNCF et s'étonne de limiter le dialogue social à la SNCF durant l'expérimentation. Écarter les cheminots sous statut des règles de la convention collective est une solution qui a déjà échoué pour le fret. La CFDT regrette que l'équilibre entre contraintes et compensations, du RH0077, réglementation SNCF, soit présenté dans le projet d'avis de manière partielle et même faussée. Le transfert des personnels n'est pas complètement traité.

Le projet d'avis marque la volonté de repousser les échéances, en retardant l'expérimentation et en la poursuivant au-delà des renégociations des conventions avec les régions. Cette tactique télescope la volonté de l'Union européenne et pourrait durcir les termes du quatrième paquet ferroviaire, prévu pour cette fin d'année, et ainsi provoquer une anticipation de la mise en concurrence.

La CFDT souligne la dangerosité pour la sécurité des circulations, la qualité du service, et pour les personnels du secteur, d'une mise en concurrence imposée rapidement, et insuffisamment préparée.

C'est pourquoi, pour ces raisons, la CFDT s'abstiendra.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme Gondard-Argenti, au nom du groupe des professions libérales.

#### *Professions libérales - Mme Gondard-Argenti*

**Mme Gondard-Argenti.** Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, Messieurs les rapporteurs, votre projet d'avis s'inscrit dans le contexte d'ouverture progressive à la concurrence des chemins de fer voulue par l'Europe. Après le fret et les liaisons internationales, se pose le défi de l'ouverture du transport régional des voyageurs. Nous tenons à vous remercier Messieurs les rapporteurs pour votre approche pragmatique sur un sujet ô combien idéologique.

Si la concurrence peut avoir des effets bénéfiques pour les usagers comme pour les contribuables, il est absolument nécessaire d'organiser sa mise en œuvre et votre proposition d'expérimentation fondée sur la base du volontariat des acteurs, accompagnée d'évaluation continue et de mutualisation des expériences, nous convient. Rien ne se fera sans l'adhésion des acteurs, sans la concertation et la transparence continues.

Il faudra engager les réformes indispensables pour que la SNCF, opérateur historique, remplisse les conditions d'une mise en concurrence loyale, tout en garantissant les critères du service public et la sécurité des réseaux.

L'objectif à terme est d'améliorer la qualité de service et de favoriser l'accroissement des trafics et une meilleure transparence des coûts, notamment pour les autorités organisatrices. Améliorer la compétitivité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport contribue aussi à la préservation de l'environnement. Votre projet d'avis s'intéresse particulièrement à l'accompagnement des régions dans ce nouveau paysage concurrentiel, préconisant méthode et calendrier. Nous y souscrivons.

Les professions libérales sont très attachées à la vitalité des territoires. Le développement du transport ferroviaire est essentiel à la compétitivité territoriale, à la mobilité des personnes et à la préservation de l'environnement.

Notre opérateur historique doit se préparer tout en s'appuyant sur ses valeurs et son modèle social. Le statut dérogatoire du personnel SNCF, lié aux spécificités des métiers de cheminot et aux impératifs de sécurité des personnels et des voyageurs, est compréhensible, mais dans un contexte et un environnement concurrentiel, il se posera la question de son adaptation.

Pour notre groupe, la négociation collective doit définir un socle commun à toute la branche ferroviaire, négociation qui devra être précédée d'une ligne gouvernementale claire pour mettre la SNCF dans des conditions de concurrence optimale.

Nous nous en remettons à la sagesse et au pragmatisme des négociateurs et espérons qu'ils sauront faire preuve de la même absence d'idéologie que celle qui a prévalu lors de l'élaboration de ce projet d'avis.

Les questions liées à la gouvernance et à la dette sont au cœur des enjeux et les pistes énoncées dans ce projet d'avis nous agréent. Les réponses apportées conditionneront l'acceptation d'une telle réforme par la SNCF et aussi sa pérennité sur les réseaux régionaux. Au-delà, se poseront les questions du développement du transport ferroviaire et de la filière.

Le projet d'avis présenté explore toutes les facettes du sujet pour réussir au mieux cette ouverture complexe à la concurrence. Le groupe des professions libérales, conscient qu'il faudra réunir toutes les conditions pour une concurrence équitable et loyale, votera le projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Dos Santos, au nom du groupe de la CFE-CGC.

*CFE-CGC - M. Dos Santos*

**M. Dos Santos.** Monsieur le Président, le groupe de la CFE-CGC tient, en préambule, à souligner la qualité du service ferroviaire français actuel. Il dispose, même s'il va continuer de nécessiter, de manière indispensable, de très gros efforts d'entretien, de modernisation et de développement dans les années qui viennent, d'un réseau national cohérent et relativement dense, n'excluant aucun territoire.

Nos services ferroviaires régionaux de voyageurs vont être confrontés, dans les années qui viennent, à une ouverture à la concurrence. Pour la CFE-CGC, que l'on y soit favorable ou pas, cette ouverture interviendra au plus tard, en 2019, conformément aux obligations nées des directives européennes. Il convient donc selon nous, plutôt que de dissenter longuement sur l'opportunité ou non de pratiquer cette ouverture, de mettre en œuvre au plus vite une réelle politique d'anticipation. C'est ce choix de l'anticipation active qui, seul, permettra d'éviter les effets, parfois désastreux, des précédentes opérations de mise en concurrence de services ferroviaires. Celles-ci s'étaient en effet traduites, en particulier, par la tentative de dumping social important, conséquence directe de l'impréparation.

Il ne s'agit pas, pour ce qui nous concerne, d'opposer les cheminots à statut et les salariés de droit privé.

Le groupe de la CFE-CGC réclame simplement un véritable cadre social harmonisé pour l'ensemble des personnels.

Dans cette perspective, il convient de mettre en place deux niveaux indispensables et complémentaires.

D'abord un socle commun réglementaire applicable par toutes les entreprises ferroviaires (SNCF et entreprises privées). Il revient à l'État de définir ce socle commun réglementaire qui doit obligatoirement intégrer les règles d'utilisation des personnels susceptibles d'avoir un impact sur le niveau de sécurité.

Ensuite, une convention collective nationale globale intégrant tous les services ferroviaires de fret, voyageurs. Il faudra, préalablement, définir le périmètre de la négociation de cette nouvelle Convention collective nationale, tout spécialement en termes d'acteurs de la négociation.

Aussi est-il impératif de déterminer au plus vite ce qui relèvera du conventionnel et ce qui relèvera du réglementaire.

Il conviendra également de définir, en droit français, le socle réglementaire en matière d'obligation de service public pour les services ferroviaires. Cette définition permettra une réelle prise en compte des spécificités de ce mode de transport.

Le groupe de la CFE-CGC estime par ailleurs qu'il faut tenir compte, dans la mise en œuvre, d'une vraie anticipation, des enseignements du passé. À cet égard, il faut absolument rappeler que des règles qui sont toujours en vigueur actuellement ont été mises en place avant que la SNCF n'existe. Ces règles étaient justement uniformisées pour permettre à l'ensemble des compagnies privées d'alors de garantir le niveau indispensable de sécurité des circulations ferroviaires.

Dans un tel contexte d'anticipation et de préparation, l'ouverture à la concurrence pourrait alors se révéler comme une véritable chance en ce qu'elle permettrait de faire face aux évolutions du service ferroviaire à l'échelle européenne et continentale tout en préservant les compétences et le savoir-faire de la SNCF.

En conclusion, le groupe de la CFE-CGC insiste sur l'absolue nécessité d'activer davantage encore la rénovation du réseau, d'avoir une réelle politique intermodale des transports collectifs qui doit s'articuler sur l'évolution de nouveaux modes de vie et de travail des populations, tout particulièrement au niveau régional.

Nous émettrons donc un vote favorable.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Grignon, au nom du groupe de l'Outre-mer.

#### ***Outre-mer - M. Grignon***

**M. Grignon.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, le ferroviaire joue un rôle majeur dans l'accessibilité des territoires, élément incontournable de leur désenclavement et de leur développement économique. Si l'Outre-mer n'est pas directement concerné - effectivement, on imagine bien que le bon fonctionnement du ferroviaire n'est pas la priorité première de Wallis-et-Futuna ou de Saint-Pierre-et-Miquelon - les ultramarins sont particulièrement sensibles à ces problématiques d'équité territoriale et de mobilité des personnes.

La politique des transports participe de la libre circulation des biens et des personnes, principe fondamental de l'Union européenne, et c'est dans ce contexte qu'a été enclenché le processus d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

Les expériences passées telles que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire nous montrent que ces opérations doivent être préparées avec intelligence et dans le dialogue permanent avec tous les acteurs concernés. Le groupe de l'Outre-mer apprécie que le projet d'avis fasse état de précisions de refonte des préalables techniques, juridiques et sociaux à l'expérimentation de cette ouverture à la concurrence, d'autant que les défis sont nombreux au regard du mauvais état du réseau, de la complexité de la gouvernance ferroviaire, des difficultés budgétaires parfois graves de certaines régions.

Nous apprécions que les préconisations nombreuses et précises prennent toujours en compte le souci de toutes les parties prenantes - opérateur historique, collectivités, salariés, usagers - et les associent à l'expérimentation à retenir.

Le groupe de l'Outre-mer votera le projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme Guichet, au nom du groupe des organisations étudiantes et mouvements de jeunesse.

***Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse - Mme Guichet***

**Mme Guichet.** Ce matin déjà, certains médias annonçaient que « *le Conseil économique, social et environnemental suggère l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional* ». C'est toute la difficulté d'une saisine gouvernementale qui nous demandait d'imaginer concrètement une mise en concurrence sans nous poser la question de son existence même.

Si l'on admet que le principe de réciprocité européenne nous contraint à terme à ouvrir les transports ferroviaires à la concurrence, il ne nous reste en effet plus qu'à débattre des conditions de son application dans l'objectif d'éviter qu'elle n'engage une détérioration des conditions de transport et de travail. On pourrait même aller jusqu'à espérer qu'elle puisse participer de notre objectif de développement du ferroviaire confirmé dans le SNIT et être bénéfique aux usagers.

Le projet d'avis du Conseil économique, social et environnemental nous invite en effet à ne pas perdre de vue les objectifs initiaux de l'ouverture à la concurrence. L'amélioration de la compétitivité du train face à la route et le développement de services publics à un coût raisonnable pour l'activité. C'est dire si l'enjeu est grand.

Le secteur des transports n'est pas n'importe quel secteur, il joue un rôle essentiel dans la vitalité économique des territoires, dans leur compétitivité et leur attractivité. Il définit notre avenir individuel et collectif en permettant la mobilité dans une logique respectueuse de l'environnement.

C'est pourquoi la garantie de l'intérêt général doit rester au cœur de cette procédure d'ouverture et une approche solidaire des infrastructures doit être favorisée. On peut d'ailleurs s'étonner d'avoir si souvent entendu en section regretter le poids des transports ferroviaires sur les épaules des contribuables au bénéfice des usagers car l'objectif doit rester celui de l'intérêt général, qui passe par un changement de paradigme du véhicule individuel au transport ferré, dont nous sommes bénéficiaire.

On nous promet d'ailleurs que la mise en concurrence permettra de garantir l'accès du plus grand nombre à ces transports à des prix très raisonnables.

L'inquiétude est alors autre : comment sera gagnée cette productivité ? Comment seront assurés les bénéfices ? On ne peut que se rappeler ce représentant des nouvelles entreprises ferroviaires, qui annonçait fièrement à la section avoir augmenté la productivité des salariés de 150 %.

Comment ne pas y voir la crainte d'un dumping social, d'une baisse de la qualité de service ou encore, de respect limité des contraintes environnementales et de sécurité ?

D'autres mises en concurrence nous ont montré que ces risques ne sont pas virtuels. En France comme ailleurs, les résultats ont parfois été désastreux. On nous parle souvent du cadeau empoisonné fait à la jeunesse au travers de la dette. On nous parle rarement des cadeaux qu'on nous a enlevés en détruisant des situations favorables aux entreprises publiques et garantissant l'accès des plus défavorisés de nos concitoyens aux services de base ainsi que des conditions de travail favorables pour les salariés.

Il ne suffit pas de se cacher derrière Bruxelles pour justifier des mises en concurrence : l'Europe, c'est avant tout des États qui acceptent ou non des décisions politiques telles que celles-ci, qu'ils ont prises ensemble.

Malgré ces réserves, sur le principe même, parce que nous souhaitons éviter le risque d'un transport ferroviaire bradé à la concurrence comme le montre l'exemple britannique et que nous pensons que ce projet d'avis en donne le chemin, nous voterons en faveur de ce projet d'avis, qui présente, selon nous, l'avantage de propositions équilibrées et nuancées, et dont les rapporteurs doivent être félicités pour avoir formulé un travail clair, pédagogique et exhaustif.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Genty, au nom du groupe environnement et nature.

#### *Environnement et nature - M. Genty*

**M. Genty.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Madame et Monsieur les Présidents de section, Monsieur le représentant du ministre, Chers collègues, Madame, Monsieur, dans ce projet d'avis, notre assemblée insiste sur la nécessaire progression et maîtrise de cette possible évolution. Certains éléments ont été jugés comme des conditions incontournables à cette évolution qui devrait, dans un premier temps, revêtir la forme d'une expérimentation avec l'association de toutes les parties prenantes, en toute transparence, vigilance sur la bonne adaptation de l'opérateur historique et de ses salariés.

Tout en réaffirmant notre fort attachement au service public, si cette évolution doit voir le jour - l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs - le groupe environnement et nature juge essentiel que cette perspective s'inscrive bien dans les grands enjeux liés au ferroviaire, notamment enjeu social et territorial, en s'assurant que les infrastructures de transports, et plus particulièrement les liaisons ferroviaires, contribuent à l'équité territoriale et à ce qu'aucun territoire ne soit délaissé.

À cet égard, le projet d'avis sur le schéma national des infrastructures de transport - SNIT - du Conseil économique, social et environnemental rappelle qu'au-delà du critère de la grande vitesse, la mobilité de proximité devrait être

préservée et continuellement améliorée, notamment *via* la mise en valeur des transports en commun en site propre, particulièrement dans les territoires ultramarins.

Second enjeu : l'enjeu environnemental. La Loi Grenelle 1 affiche, *via* le SNIT, l'objectif de favoriser le transport modal vers les modes de transports les plus respectueux de l'environnement. Il s'agit notamment de poursuivre la construction d'un système de transports ferroviaires à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, en renforçant la multipolarité des régions, la multimodalité et en améliorant les déplacements dans les aires métropolitaines.

Dès lors, cette ouverture à la concurrence doit être raisonnée dans le contexte que l'on connaît en termes d'infrastructures et de politique des transports.

Notre groupe renouvelle donc l'appel lancé dans le projet d'avis SNIT pour établir un audit actualisé des besoins de rénovation des réseaux existants et pour donner la priorité à l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures. L'objectif est bien d'assurer le financement de la rénovation des réseaux de proximité ferroviaire.

D'autre part, l'attractivité de ce mode de transport représente un critère majeur à prendre en compte en termes d'offres, de coûts et de fiabilité afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de politique des transports.

Enfin, une ouverture à la concurrence de cette activité doit être précisée, encadrée par des clauses sociales et environnementales ambitieuses dans les appels d'offres et, au-delà, par l'expression d'une volonté politique forte afin d'éviter le dumping social et environnemental.

En remerciant sincèrement les rapporteurs pour le travail fourni, le groupe environnement et nature votera en majorité pour ce projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme L'Hour, au nom du groupe de l'UNAF.

#### *UNAF - Mme L'Hour*

**Mme L'Hour.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, le groupe de l'UNAF félicite les deux rapporteurs des deux sections et leurs Présidents pour ce projet d'avis.

Les propositions et recommandations s'inscrivent dans la confiance et permettent ainsi de s'engager sur le chemin proposé : celui de la concertation et de la négociation.

Si l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs sera réalité en 2019, il convient évidemment qu'elle soit préparée avec une grande attention et suffisamment en amont, c'est-à-dire maintenant. Le projet d'avis souligne avec raison la nécessité de préparer cette échéance en



privilégiant le dialogue, le dialogue social en particulier, avec l'opérateur historique : la SNCF.

Nous en sommes d'accord et le groupe de l'UNAF voudrait attirer l'attention sur les questions que sont en droit de se poser les usagers, au premier rang desquelles sont les familles. La sécurité est primordiale, cette exigence doit figurer parmi les premières dans tout cahier des charges et appel d'offres qui serait élaboré et lancé par les autorités organisatrices de transport dans cette perspective d'ouverture à la concurrence. Pour y parvenir, l'enjeu se porte sur la formation des personnels.

La qualité du service doit également être recherchée ; le groupe de l'UNAF sera attentif à ce que les transports ferroviaires régionaux de voyageurs, comme sur les grandes lignes, ne se fassent pas avec une qualité à deux vitesses. L'ouverture à la concurrence peut sans doute être un aiguillon dans ce domaine, particulièrement pour l'opérateur historique.

Sur la méthode, nous partageons les préconisations des rapporteurs et des sections sur la nécessité d'une expérimentation bien conduite dans le temps pour l'ouverture à la concurrence de ce type de transport, ayant conscience de la réussite de celle conduite en vue de la régionalisation des transports express régionaux.

Enfin, les familles usagères de ce service public ont conscience de la part qu'elles prennent dans l'effort de financement des coûts réels des transports, même si cette part ne peut suffire à elle seule. Elles reconnaissent sur ce point l'effort de l'état, de la SNCF et de Réseau Ferré de France. Le groupe de l'UNAF attire l'attention sur la charge réelle supportée par les familles. Elle est un élément constitutif de leur budget tant pour leurs déplacements quotidiens que pour leurs vacances. La politique tarifaire des opérateurs doit être partie intégrante du dossier de l'ouverture à la concurrence. Les opérateurs devront y apporter une réponse dans un cahier des charges commun, en respectant un impératif de lisibilité des prix, mais aussi en continuant de privilégier les familles avec enfants. Les familles seront très vigilantes sur tous ces points et le dernier en particulier.

Le groupe de l'UNAF votera le présent projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Martin, au nom du groupe de l'artisanat.

#### ***Artisanat - M. Martin***

**M. Martin.** Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs est un sujet techniquement complexe et porteur de nombreuses interrogations. Il importe d'envisager sa mise en œuvre avec pédagogie et pragmatisme, c'est la voie qui a été suivie par ce projet d'avis et nous tenons à saluer le travail des rapporteurs pour y parvenir.

L'ouverture à la concurrence prévue par les textes européens devra être effective en 2019. Les expériences montrent toutefois que la réussite d'une telle réforme dépendra de son anticipation, et donc, de sa préparation. Le projet d'avis préconise une mise en œuvre à la fois progressive et concertée, en s'appuyant sur une expérimentation conduite avec des régions volontaires et représentatives de la diversité des territoires et selon des modalités encadrées. Surtout, il nous paraît fondamental de prévoir une évaluation en continu de cette expérimentation pour faciliter les échanges d'expérience et favoriser les recadrages nécessaires.

Nous approuvons les conditions ainsi posées car elles sont de nature à garantir l'efficacité de la méthode préconisée, comme à limiter les risques auxquels pourrait mener une mise en concurrence brutale et non régulée tant en termes de qualité que de sécurité du transport ferroviaire.

Sur la question sensible de l'impact social d'une ouverture à la concurrence, le projet d'avis a su faire preuve de réalisme en refusant le statu quo et en proposant de bâtir dans la concertation une architecture sociale susceptible de couvrir tous les salariés de la filière et d'éviter ainsi les risques de dumping social. Nous sommes cependant réservés sur la proposition d'une prise en charge par l'État de la part spécifique de cotisations du régime de retraite des agents de la SNCF, résultant d'un régime dérogatoire au droit commun dont le surcoût n'a pas à être assumé par tous les contribuables.

D'une façon générale, nous voyons dans l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs une opportunité pour répondre aux enjeux territoriaux et sociétaux. La régionalisation du ferroviaire a eu des effets considérables sur l'amélioration de l'accessibilité des territoires, et donc, de leur situation économique. Or, le développement des TER est aujourd'hui fragilisé par des contraintes budgétaires pesant sur les régions, malgré les besoins liés notamment à l'accroissement des populations périurbaines. Dans ce contexte, l'ouverture à la concurrence peut permettre de réduire les coûts et de poursuivre le renforcement de l'offre, tout en répondant aux attentes sociétales de transports plus respectueux de l'environnement, et le développement du ferroviaire exigera également des progrès en termes d'intermodalité afin de favoriser les connexions avec les autres modes de transport. Nous rejoignons à cet égard la recommandation du projet d'avis de faire des régions de véritables chefs de file des politiques de mobilité sur leur territoire.

Le groupe de l'artisanat votera favorablement ce projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à Mme Simon, au nom du groupe de la CFTC.

**CFTC - Mme Simon**

**Mme Simon.** Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le groupe de la CFTC pense qu'en partant du principe que l'ouverture à la concurrence doit intervenir, il faut s'y préparer. Il ne faut pas reconduire, par contre, ce qui s'est fait pour le fret, c'est-à-dire négocier après l'arrivée des nouveaux entrants. Le projet ferroviaire européen peut apparaître comme une gageure. La SNCF, qui jouit d'un monopole, les régions, les collectivités territoriales, les entreprises privées, aux statuts si différents, doivent étroitement collaborer et cela dans l'intérêt et la sécurité des voyageurs. Comme le souligne le projet d'avis, la concurrence n'apportera pas par elle-même de solutions au mauvais état du réseau ferroviaire et à la dette abyssale de RFF. La controverse sur la séparation entre gestionnaire du réseau et opérateur ferroviaire n'est pas tranchée par ce projet d'avis qui, à juste titre, insiste sur la nécessité d'une expérimentation à partir d'un volontariat régional. Combien de régions devront-elles être concernées ? Cela devrait dépendre d'une concertation approfondie. Le groupe de la CFTC pense qu'il ne faut pas intégrer l'Île-de-France dans cette expérimentation en raison de ses particularités. En tout état de cause, il doit être acquis que le développement du transport ferroviaire est un enjeu pour la mobilité des personnes et la préservation de l'environnement. L'expérimentation devra s'effectuer en continu pour permettre des adaptations éventuelles si cela s'avère nécessaire.

Notre groupe pense que l'ouverture à la concurrence dépendra principalement de la manière dont sera traitée la dimension sociale ; les inquiétudes sociales expliquent légitimement les résistances à l'Europe du rail : il faut en tenir compte. C'est la raison pour laquelle nous pensons que la question sociale doit être traitée par une négociation collective définissant un socle commun harmonisé dans la branche. La SNCF ne doit pas être la seule à supporter les coûts liés à la mission de service public. Cela constituerait une véritable distorsion de concurrence permettant à des acteurs privés de se livrer à un dumping social pour capter les marchés.

Cette négociation qui doit réunir toutes les parties prenantes et intéressées (État, régions, usagers et partenaires sociaux) devra en particulier s'appuyer sur le résultat des expérimentations régionales. L'instauration d'un comité national de pilotage permettant de réaliser au fur et à mesure les adaptations nécessaires nous paraît indispensable.

Les contrats de travail du public vers le privé, et inversement, doivent être transférables, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Au-delà de tous ces éléments, de tous ces problèmes, notre groupe ne perd pas de vue que c'est l'accessibilité des territoires, la mobilité des personnes et des atouts pour le développement industriel qui sont en jeu.

Le groupe de la CFTC votera le projet d'avis.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** L'ensemble des groupes s'étant exprimé, la discussion générale est close.

Je vous rappelle qu'aucun amendement n'a été déposé sur ce projet d'avis.

Nous allons donc pouvoir maintenant procéder au vote.

Conformément à la décision prise en Bureau, mardi 26 juin 2012, la participation des membres du Conseil économique, social et environnemental au scrutin public est conditionnée par la signature de la feuille d'émargement du jour.

**Mme Geng.** Monsieur le Président, au nom de M. Mariotti et de moi-même, nous comprenons que la procédure de vote ait été changée, mais un certain nombre de nos collègues nous ont dit qu'il aurait été judicieux de le préciser hier.

En effet, hier, ils ont signé la feuille d'émargement et pensé que leur vote serait valable aujourd'hui. Je comprends parfaitement la décision du Bureau pour l'avenir, mais il aurait fallu faire la communiquer hier afin que les conseillers sachent qu'ils n'avaient pas le droit de vote aujourd'hui.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La communication a été faite, mais nous verrons comment les choses se font.

### VOTE SUR LE PROJET D'AVIS

**M. le Président.** Mes chers collègues, le résultat du vote est le suivant :

- Nombre de votants : 163
- ont voté pour : 136
- ont voté contre : 2
- se sont abstenus : 25

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** La parole est à M. Lepaon, rapporteur.

**M. Lepaon.** Trois remarques sur trois questions qui ont été posées.

Un aveu, d'abord, en direction de mes camarades de FO. Je ne suis pour rien dans la rédaction de la lettre du Premier ministre François Fillon. On a simplement essayé de répondre à la question qui nous était posée, avec l'ambiguïté que vous avez soulevée et que, les uns les autres, on connaît depuis douze mois maintenant.

Sur la question de la dette, nous l'avons également évoquée. Ce n'était pas non plus l'objet de notre saisine, même si elle nous préoccupe. Nous considérons même que c'est une question essentielle. D'ailleurs, nous avons mis dans l'avis qui vient d'être voté, autour de la question du paquet global, la question économique d'une entrée à la gouvernance et la question de la dette.

Sur les propos tenus par le groupe de la CFDT, deux remarques. Sur l'interprétation de la directive européenne, notre conclusion, qui émane des réflexions des deux sections, me semble-t-il, est qu'il n'y a pas d'obligation et que, en tout cas, la responsabilité incombait à l'État. Le choix que nous avons fait, et que nous assumons, c'est de voir le cadre social harmonisé comme l'aboutissement d'un processus et non comme le préalable, ce qui sous-entend le chemin de réforme que nous avons proposé.

À titre plus personnel, je pense prétentieux de vouloir construire le cadre social sans maîtriser le modèle économique. J'ajoute que si vous aviez souhaité avoir un débat sur cette question en section, il aurait forcément été possible.

Quant aux propos tenus par M. Martin, du groupe de l'artisanat, je partage vos craintes, notamment sur la prise en charge par l'État d'une partie du régime de retraite des cheminots. Je peux vous dire que, pour vivre de près cette situation, la fierté des cheminotes et des cheminots est de payer leurs retraites. Ils ne demandent rien à personne, ce qui n'est pas le cas de tous les régimes de retraite.

Nous pensons que l'État doit assumer les conséquences de sa décision. C'est, vous l'aurez compris, l'esprit de nos propositions. Merci.

**M. Geveaux, rapporteur.** Je remercie tous ceux qui ont voté en faveur de cet avis. Il ressort de ces propos, d'abord l'aspect pédagogique mené tout au long de ces travaux avec nos deux sections. Je remercie à nouveau nos Présidents pour avoir su, avec intelligence, mener les débats et laisser aussi un peu de liberté quand il le fallait. Cela a permis à nos collègues de mieux comprendre comment fonctionnait cette grande maison qu'est la SNCF, ce qu'est le transport ferroviaire de manière générale avec toutes ses complexités, ses problématiques mais, aussi, des bonheurs qui peuvent très partagés.

Montrer également que le transport express régional c'est, d'abord, un outil pour améliorer nos territoires sur le plan relationnel, économique et de la mobilité. C'est tout l'enjeu de ces travaux, de cet avis pour, demain : aller encore un peu plus loin, maintenir et amplifier ce que depuis une dizaine d'années nos régions ont fait correctement. Il y a encore des choses à éclaircir, ça n'est pas toujours facile, c'est compliqué, c'est délicat comme sujet, mais on a déjà fait un sacré chemin ensemble. Merci.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** Merci. Je crois aussi que vous n'étiez pas opposés à la réforme, mais exigeants sur sa conduite et les principes qui devaient la guider, avec une préférence au dialogue. Cela me paraît tout à fait important.

En conclusion de cette assemblée plénière, je voudrais remercier la technique qui appréhende de mieux en mieux les nouveaux outils, les nouveaux matériels dont nous disposons.. Le retour de son et la maîtrise de l'image se sont considérablement améliorés.

Merci à tous.

La séance est levée.

*La séance est levée à seize heures vingt-cinq.*

*Prochaine séance le mercredi 11 juillet 2012 à 14h30.*

## **ANNEXE**






Annexe : Diaporama illustrant les propos de MM. Geveaux et Lepaon, rapporteurs



LE CESE Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **La régionalisation du TER, un modèle français dont le développement apparait désormais sous contrainte**


- La régionalisation ferroviaire a favorisé dans les années 2000 un essor remarquable des transports ferroviaires régionaux de voyageurs
- Autorités organisatrices, les régions passent des conventions pluriannuelles avec la SNCF, qui jouit d'un monopole en vertu de la loi française
- Les régions ont beaucoup investi dans les TER
- Son développement apparait aujourd'hui sous contrainte



LE CESE Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Une libéralisation du ferroviaire engagée par l'Union européenne et des enjeux importants qui plaident pour une évolution progressive et maîtrisée**


- L'union européenne a engagé une libéralisation des transports qui, après la route et l'aérien, concerne progressivement le ferroviaire
- Le développement des TER constitue un enjeu important
- Pour le CESE, l'évolution à conduire, complexe, doit être progressive et maîtrisée, pour maintenir et amplifier le succès de la régionalisation des TER et non le fragiliser



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Prévoir des mesures d'accompagnement concomitantes**

1. Amplifier la rénovation du réseau, l'usage des technologies numériques et aller vers une visibilité pluriannuelle des péages
2. Parvenir à une meilleure transparence des comptes de la SNCF quant aux activités TER, notamment par ligne
3. Adopter les mesures juridiques, techniques et économiques, notamment législatives, préalables à l'expérimentation
4. Confier à la SNCF un rôle d'intégrateur pour la gestion des crises et la police ferroviaire, la police et la gendarmerie nationales étant nécessairement parties prenantes pour ce dernier aspect
5. Mettre à l'étude une nouvelle étape de décentralisation ferroviaire via un groupe de travail Etat/ARF



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Engager une expérimentation progressive et encadrée**


6. Adapter dans la loi française le règlement OSP en donnant la possibilité aux régions de recourir d'ici 2019 aux trois options qu'il ouvre
7. Initier l'expérimentation de la mise en concurrence des TER début 2015 en tenant compte d'une anticipation possible par le 4ème « paquet ferroviaire »
8. Fonder l'expérimentation sur un volontariat régional
9. Créer une structure *ad hoc* entre les parties concernées
10. Organiser une évaluation en continu et *ex post*.



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Concilier libre administration des collectivités locales et précautions dans l'expérimentation**


11. Reconnaître le droit à chaque AOT régionale de déterminer le périmètre de son appel d'offres mais ne pas intégrer l'Île-de-France dans l'expérimentation
12. Éviter une expérimentation de l'ouverture à la concurrence sur une région entière
13. Privilégier un allotissement par groupe de lignes de taille moyenne
14. Privilégier un étalement dans le temps des appels d'offres et une durée des contrats de quatre ans au minimum



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Mettre en place les modalités techniques nécessaires**

15. Transférer aux régions la propriété des matériels TER avec une juste indemnisation pour la SNCF
16. Promouvoir en matière de maintenance une position efficiente mais garantissant la sécurité
17. Veiller à la cohérence globale de la distribution des titres de transport et de la tarification
18. Privilégier pour l'expérimentation l'allotissement et la DSP



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

➤ **Assurer la prise en compte d'objectifs majeurs**

- 19. Garantir dans l'expérimentation les critères du service public et l'impératif de sécurité
- 20. Poursuivre le développement du transport ferroviaire
- 21. Développer la filière ferroviaire française



LE CESE      Assemblée plénière – 27 juin 2012

**LES PERSONNELS DE LA SNCF**

- **Evolution** : une forte diminution des effectifs
  - en 1950 : 450 000
  - en 2010 : 150 000
- **Contractuels** :
  - 7 800 agents en CDI
- **TER** : 30 000 ETP dont moins de 5 500 exclusivement dédiés au TER
- **Formation** : 6 % de la masse salariale

Source : SNCF, octobre 2011.

## Le cadre social des cheminots

	Agents SNCF du cadre permanent (statut)	Agents SNCF contractuels	Agents des autres entreprises ferroviaires
Durée et aménagement du temps de travail	Décret 99-1161 (RH0077)		Codes travail et transports, accord de branche, accords d'entreprises
Classifications/rémunérations	Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel	Code du travail, accord de branche, (RH0254 et) accords d'entreprises	
Embauche/Déroulement/rupture		Code du travail, accord de branche, (RH0254 et) accords d'entreprises	
Garanties collectives		Code du travail, accord de branche, (RH0254 et) accords d'entreprises	
Formation professionnelle	Code du travail et accord SNCF formation	Code du travail, accord de branche, (accord SNCF et) accords d'entreprise	
Retraite	Régime spécial	Régime général	

Source : SNCF, octobre 2011.

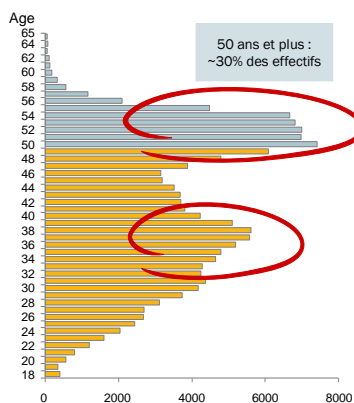
Source : SNCF, octobre 2011.

LE CESE
Assemblée plénière – 27 juin 2012

### LES RECOMMANDATIONS

- Donner la priorité au dialogue social et à la négociation
- Evaluer les résultats des expérimentations régionales avant de mettre en place un cadre social harmonisé
- Donner à la SNCF les moyens d'affronter la concurrence dans des conditions équitables
- Fixer des « normes » en amont de la négociation de branche
- Donner la priorité au reclassement interne en cas de perte de marché
- Rechercher un compromis historique autour d'un « paquet global »

## EPIC SNCF - Pyramide des âges - 2011



Nombre d'agents hors ILD<sup>1</sup> et CDD (juin 2011)

1. Indisponibilités de longue durée.

### Une pyramide en "dos de chameau"

Irrégularité historique des recrutements

Difficulté à rééquilibrer la pyramide

- Age et rémunération à l'embauche
- Faiblesse des départs naturels hors retraites
- Cessation des mises à la retraite d'office

LE CESE

Assemblée plénière - 27 juin 2012

## LE CALENDRIER

↳ **Phase 1** : mise en place du comité national de pilotage de l'expérimentation (2013)

↳ **Phase 2** : vote de la loi permettant l'expérimentation (2014)

↳ **Phase 3** : ouverture à la négociation de la convention de branche (2014)

↳ **Phase 4** : lancement des expérimentations régionales en 2015

↳ **Phase 5** : évaluation de l'expérimentation

↳ **Phase 6** : négociation d'un cadre social harmonisé en 2018 en cas d'expérimentation réussie

