

La concurrence peut faire dérailler le TER

Régions. Tout en demeurant prudent sur le calendrier, le rapport Grignon met le cap sur la privatisation des Transports Express Régionaux (TER).

Le sénateur avance sur des œufs. Chargé depuis deux ans de rédiger, à la demande du gouvernement, un rapport sur l'ouverture à la concurrence des Transports Express Régionaux (TER), Francis Grignon, sénateur (UMP) du Bas-Rhin, a pris son temps. Il a finalement rendu sa copie le 18 mai dernier : visiblement, la privatisation du transport de voyageurs demeure un sujet plus que sensible. Surtout si on rapporte les propositions du sénateur aux positions ultralibérales que les représentants de la droite sont parfois capables de prendre en matière de cession des bijoux du service public aux affairistes de tout poil. On n'hésitera pas une seule seconde à détecter deux raisons à cette prudence inhabituelle : d'abord la mémoire du



PHOTO DR

fiasco social et sécuritaire de la privatisation des trains en Grande-Bretagne, avec ses catastrophes à répétition. Ensuite la réussite actuelle du système

TER, dû à l'engagement résolu de la plupart des Régions dans son développement depuis qu'elles en ont obtenu la maîtrise, en 2002, et qui amène une

question légitime : pourquoi casser un système qui fonctionne ?

Mais prudence ou pas, l'objectif demeure et comme souvent, l'ouverture du transport de voyageurs à des opérateurs privés est présentée comme inévitable pour répondre aux exigences de l'Union européenne. Ce qui est faux, comme n'ont pas manqué de le faire observer les syndicats de cheminots : le règlement européen en la matière précise qu'en 2019, les Etats peuvent ouvrir les transports régionaux de voyageurs à la concurrence... s'ils le souhaitent. De plus, rien ne les oblige à procéder par appel d'offre : il resterait possible de passer des conventions directe-

LES PRINCIPALES PROPOSITIONS DU RAPPORT GRIGNON

- Se limiter dans un premier temps à une expérimentation, sur une ligne ou un groupe de lignes « territorialement cohérent et économiquement équilibré ».
- Que l'exploitation des lignes concernées relève du cadre d'une concession de service public.
- Préserver, dans le cadre de l'expérimentation, la tarification en vigueur.
- Que les Régions deviennent propriétaires « de la totalité ou d'une partie du matériel roulant », et non plus la SNCF.
- Que les ateliers SNCF assurent la maintenance des équipements exploités par les éventuels concurrents.
- Que les transferts de personnels se fassent sur la base du volontariat, avec l'objectif qu'un accord de branche – et à défaut, un décret – remplace à terme le statut du personnel SNCF, y compris pour ce dernier. Que la durée du travail et les conditions de la formation professionnelle des personnels soient également établis sur la base d'accords de branche. ■

ment entre la SNCF et les autorités organisatrices des transports (AOT) – en l'occurrence les Régions.

LE CONTRE-EXEMPLE DU FRET

Peu importe : la concurrence est présentée comme un moyen de gagner en efficacité (économique) et en qualité de service pour les usagers. Une « promesse d'ivrogne » dont on sait à peu près ce qu'il faut penser depuis que la téléphonie, l'énergie, les services postaux... ont eux-mêmes subi ce traitement. Qui peut sérieusement prétendre qu'en milieu rural, là où par définition les dessertes peinent à trouver un équilibre financier, Veolia ou Deutsche Bahn vont se précipiter pour offrir un meilleur service pour moins cher, ou tout simplement pour ouvrir de nouvelles dessertes ? A moins que les collectivités locales mettent, une fois de plus, la main à la poche...

On peut d'autant moins mordre à l'hameçon que le fret ferroviaire, lui, subit depuis 2002 le processus qu'on veut aujourd'hui appliquer au TER. Avec de brillants résultats : la fermeture de centres de tri

et de dizaines de gares de fret, et une chute impressionnante du trafic, passé de 56 milliards de tonnes/kilomètre (TK) en 2002 à 20 milliards de TK. Une catastrophe économique, sociale et environnementale puisque les marchandises qui voyageaient auparavant par train sillonnent aujourd'hui la France à bord de centaines de milliers de camions (2 millions, selon les syndicats) émettant des gaz à effet de serre – et des particules toxiques puisque ce sont des diesel.

Les opposants à l'ouverture à la concurrence mettent aussi en avant le « dumping » auquel risquent de se livrer les opérateurs privés, et par contrecoup la SNCF, en matière sociale et de formation. Là encore, des accidents évités de peu sur des convois de fret privés sont mis en avant par les syndicats pour dénoncer le manque de formation et les temps de conduite excessifs qui sont de règle dans le privé. Autant de questions que le rapport Grignon renvoie à des accords de branche. Inacceptable. ■

Patrice Guillot

INDUSTRIE : POUR UN « AIRBUS DU RAIL »

Coïncidence des dates : après six mois de travaux, la commission d'enquête parlementaire sur l'industrie ferroviaire, présidée par le député communiste du Nord Alain Bocquet, a rendu son rapport le 15 juin, à la veille de la manifestation des salariés du rail pour la défense du service public. Un constat s'impose : celui de la désorganisation de la filière depuis que la SNCF a abandonné son rôle d'organisateur et d'acteur majeur de l'ingénierie ferroviaire. Du coup, expliquait pour l'occasion Alain Bocquet dans les colonnes de notre confrère *l'Humanité*, les nombreux sous-traitants « se plaignent d'un manque de visibilité pour leur activité » à long terme. Observant que les trois principaux constructeurs de matériel roulant installés en Europe – Alstom, Bombardier et Siemens – se retrouvent en situation de concurrence, Alain Bocquet suggère qu'on pourrait « imaginer un Airbus du rail dans lequel ces trois groupes et d'autres constructeurs coopèreraient ». Autres propositions de la commission : que les marchés publics, qui représentent l'essentiel des commandes de l'industrie ferroviaire, intègrent des clauses en matière d'emploi et de respect de l'environnement ; et que soit créé un « fonds d'investissement et de modernisation des équipements ferroviaires » afin de soutenir l'investissement et la recherche dans le transport ferroviaire, qui est et doit rester porteur d'avenir. ■

Le rail a besoin des Régions

Pour Gérard Lahellec, vice-président (PCF) du Conseil régional de Bretagne chargé des Transports, plutôt que de faire entrer le loup du privé dans la bergerie du Train express régional (TER), il faudrait permettre aux Régions de jouer encore mieux leur rôle.

La Terre : L'ouverture du trafic TER à la concurrence permettrait-elle, comme le soutiennent ses partisans, d'améliorer le service et l'offre de transports en régions ?

Gérard Lahellec : Le rapport Grignon, qui préconise cette ouverture à la concurrence, affirme que les régions pourraient ainsi obtenir un meilleur rapport qualité/prix pour leurs Transports express régionaux (TER). Mais cette affirmation ne s'appuie sur aucun constat objectif, bien au contraire ! En effet, il n'est pas difficile de prouver que toutes les ouvertures au marché à la concurrence ont eu pour effet d'augmenter les prix. Ainsi, par exemple, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, la SNCF vient de créer une sorte de filiale chargée de moderniser et de gérer les gares. Mais cette filiale, lorsqu'elle cofinance avec des collectivités la modernisation des gares, rémunère à hauteur de 9 % le capital qu'elle engage ! Et pour obtenir une telle rémunération du capital, elle augmente le coût des prestations en gare en relevant les prix de services qui relèvent du service public comme le prix du passage des trains en gare, ou encore le prix de l'utilisation des espaces mis à dis-

position. C'est la preuve que l'ouverture au marché à la concurrence a pour effet d'augmenter les prix, puisque cela aboutit à faire payer pour un service public. D'autant que dans ce cas précis, l'argent collecté est utilisé non pour développer le service, mais seulement pour rémunérer le capital.

On a pourtant déjà, en matière de concurrence, l'expérience du fret ferroviaire...

En effet et si on se réfère à ce qui s'est passé pour le fret, les choses sont encore plus claires. Avec l'ouverture à la concurrence, on nous avait promis un développement inédit de la circulation de trains de marchandises. En vérité, cette opération se solde par un véritable désastre – et même un double désastre, à la fois économique et écologique. De 2000 à 2010, la part du fret ferroviaire est passée de 58 milliards de tonnes au kilomètre (TK) à 20 milliards de TK. Cet effondrement du fret rail a eu pour corollaire la mise en circulation de plusieurs dizaines de milliers de camions supplémentaires sur les routes. Le résultat est donc là, et il est désastreux ! Après avoir organisé la concurrence sur les segments les plus rentables, les opérateurs

privés ont dû renoncer ; non sans avoir entre temps fragilisé la SNCF. Désormais celle-ci concentre ses ambitions sur la captation des marchés les plus rentables, avec pour conséquence des abandons et des gâchis en tous genres.

Alors quelles sont les raisons, avouables ou moins avouables, de cette volonté de privatiser les TER ?

Ces raisons sont multiples. On observera d'emblée que les motivations et les postulats pour l'ouverture à la concurrence varient entre « recherche d'une amélioration » et « obligation de se soumettre à la concurrence », comme le préconise l'actuel commissaire européen. Pourtant, la réalité aujourd'hui c'est que la décentralisation du transport régional de voyageurs est plutôt une réussite, notamment parce qu'elle intègre des dotations aux Régions qui se rapprochent du coût de la charge qui leur a été transférée. Mais l'ouverture à la concurrence vise un double, et même un triple objectif. D'abord, permettre au marché de se développer mais seulement sur les secteurs les plus rentables ; et puis faire voler en éclat l'entité nationale que constitue l'entreprise publique SNCF, en mettant à mal au passage le statut social de référence que constitue le statut des cheminots.

Qu'est-ce qui freine, aujourd'hui, le développement de l'offre TER ? Qu'est-ce qui pourrait permettre de la développer mieux encore qu'aujourd'hui ?



Pour Gérard Lahellec, les opérateurs privés viendront « seulement sur les secteurs les plus rentables ».

Ce qui freine le développement de l'offre TER aujourd'hui, c'est tout d'abord l'état de vieillissement des infrastructures, qui ont été délaissées pendant des décennies. RFF (Réseau ferré de France), qui traîne le poids d'une dette colossale, est propriétaire de ces infrastructures et a pour charge de les entretenir. Mais l'État l'oblige à n'investir que sur les segments jugés financièrement rentables. En second lieu, le développement du transport régional de voyageurs est également freiné par les délais de livraison des trains, commandés et achetés par les Régions. Enfin les collectivités, de plus en plus contraintes au plan de leurs finances, ont de plus en plus de mal à cofinancer de nouveaux investissements. Cette pression au niveau des financements est d'autant plus forte que les Régions ne disposent d'aucune ressource spécifique pour financer le transport. Leur permettre, par exemple, de bénéficier d'une partie du « versement transports » des entreprises serait une avancée intéressante sur ce plan.

Le rôle de plus en plus important des régions dans le rail ne risque-t-il pas, à terme, d'entraîner des inégalités territoriales dans le transport de voyageurs ?

Je pense que sans les Régions, il n'y aurait pas eu de revitalisation du ferroviaire. Sans la volonté des Régions, il y aurait très peu d'ambition ferroviaire dans notre pays. Et je pense que le risque aujourd'hui est moins celui d'une « balkanisation » du réseau ferroviaire national que le risque de voir certaines lignes disparaître. Il vaut mieux défendre les lignes, les réseaux et les services quand ils existent encore plutôt que d'attendre leur disparition pour les défendre ! En règle générale, les Régions font inscrire une grande partie des investissements ferroviaires dans les contrats de projets avec l'État. La question décisive est donc bien celle des moyens financiers des collectivités et des Régions, pour continuer à développer le service public et assurer le développement équitable des territoires. ■

Propos recueillis par Olivier Chartrain

IL VAUT MIEUX DÉFENDRE LES LIGNES, LES RÉSEAUX ET LES SERVICES QUAND ILS EXISTENT ENCORE PLUTÔT QUE D'ATTENDRE LEUR DISPARITION POUR LES DÉFENDRE !