

# Libéralisation du transport ferroviaire régional

Colloque du 16 juin 2011 organisé par  
le Conseil Economique, Social et Environnemental

## Concurrence dans les TER : le CESE lance le débat, les acteurs s'en emparent



A l'initiative de Jean-Paul Delevoye, président du Conseil économique, social et environnemental, un colloque réunissant les acteurs du transport régional s'est tenu le 16 juin dernier au Palais d'Iéna. Expérience allemande, comparaison avec d'autres secteurs d'activité, positions des opérateurs et des syndicats, interventions d'experts en négociations sociales : un tour d'horizon complet de la question a fait progresser un débat complexe et difficile. Nathalie Kosciuzko-Morizet a promis des Assises ferroviaires à l'automne et annoncé la saisine du Cese, tandis que Xavier Bertrand garantissait le dialogue social pour une future phase d'expérimentation.

Qui a dit qu'il était impossible de tenir en France des débats francs et ouverts sur des questions politiquement et socialement sensibles ? En affichant clairement son ambition, jeudi 16 juin en ouverture du colloque consacré à la libéralisation des TER, Jean-Paul Delevoye a rendu service au secteur ferroviaire, souvent pénalisé par une aptitude de ses acteurs à pousser les vraies questions sous le tapis ou à techniciser outre-mesure des enjeux stratégiques. «Notre philosophie, c'est de se poser les bonnes questions, y compris celles qui fâchent, a d'emblée déclaré le président du CESE. Il ne faut rien occulter, ni les fragilités syndicales, ni les fragilités d'entreprises ; mais il faut préférer la dynamique du dialogue à celle du conflit, contrairement à la tradition française.»

Comment, après un préambule aussi clair, renoncer au débat ? Trois tables rondes ont permis d'avancer sur une question qui fâche effectivement beaucoup. En témoignaient les pétards retentissant à l'extérieur, place d'Iéna, où l'intersyndicale SNCF manifestait son opposition à la concurrence. Mais à l'intérieur, les représentants syndicaux étaient bien dans l'hémicycle, et Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT Cheminots, expliquait avec brio ses motivations. A côté de lui, Antoine Hurel, directeur de Veolia, en faisait tout autant, dans l'autre sens... Et l'ensemble des intervenants se sont mis au diapason d'une clarté appréciée par l'auditoire d'un hémicycle comble. Ce jeudi 16 juin, la langue de bois n'était pas de mise.

## Libéralisation du transport ferroviaire régional

Nathalie Kosciuzko-Morizet n'a pas dérogé à la règle de cette journée, en affrontant le problème sans l'esquiver : pas d'alignement de la future convention collective sur le régime SNCF, préférence pour un transfert automatique des personnels vers l'opérateur qui gagne une DSP. L'annonce d'Assises ferroviaires à l'automne, quant à elle, n'est pas dénuée de réalisme politique : l'élection présidentielle interdit d'évidence de précipiter toute décision en faveur d'une libéralisation. Mais il existait tant de moyens classiques pour un gouvernement de différer les échéances : en acceptant un débat, la ministre avoue prendre un risque et assume son rôle stratégique.

Au final, tout le monde semble satisfait : le rapport Grignon n'est pas enterré, l'Etat s'empare de la question, la SNCF ne se retrouve pas seule face aux clivages idéologiques, les problèmes sociaux et organisationnels ne sont pas escamotés, la satisfaction du client est la priorité, chacun a pu et va pouvoir exprimer sa position sur le sujet. Comme le disait avec humour un des participants en sortant de l'hémicycle, «ce n'est qu'un début, continuons le... débat !»

Gilles Dansart

### Jean-Paul Delevoye montre la voie et mobilise les CESR

«La position du CESE, ce n'est pas de prendre parti, c'est essayer d'anticiper les questions qui se posent aux acteurs économiques et sociaux, et qui vont bouleverser la structuration des espaces nationaux et européens» : dans un entretien accordé à *Mobilettre* avant le colloque du 16 juin, Jean-Paul Delevoye affirmait avec force sa méthode : poser toutes les questions, y compris celles qui fâchent, et tenir un vrai débat, ouvert et franc. «On se contente souvent de dire qu'on organise un débat. Mais encore faut-il faire en sorte qu'il ait vraiment lieu.» Vœu exaucé avec ce débat sur les conditions d'emploi de la concurrence, puisque toutes les opinions étaient représentées le 16 juin. En marge du colloque, après l'intervention de Nathalie Kosciuzko-Morizet, le président du CESE évoquait d'ailleurs l'implication des CESR dans le débat sur l'avenir du système ferroviaire.



«Nos systèmes sont fragiles parce que l'on gère les peurs et non les espérances, diagnostique l'ancien médiateur de la République. Il faut dépasser la logique politique qui consiste trop souvent à perdre un citoyen pour gagner un électeur». Concrètement, sur le thème de la libéralisation du ferroviaire, il faut simplement se demander quel est le meilleur système qui garantit qualité d'infrastructures et qualité de service. «On ne doit pas choisir le privé par défaut du public, et le public par refus de principe du privé» : la leçon du président Delevoye a montré la voie aux intervenants, priés de dépasser les habituels clivages idéologiques pour se pencher sur le réel.

### Comment tirer les leçons d'autres expériences de libéralisation

#### Allemagne, électricité, transports urbains : ce qu'on peut en retenir

Françoise Geng, présidente de la Section Travail et Emploi du CESE, s'est inscrite dans la continuité de son président : faire en sorte que tous les éléments du débat soient sur la table, sans en pousser aucun sous le tapis... Justement, le recours aux comparaisons étrangères est souvent pratique, pour les uns comme pour les autres : «Oui, mais en Allemagne...». Quel vrai bilan peut-on tirer de l'ouverture à la concurrence du transport régional outre-Rhin ? Werner Bayreuther, actuel directeur général de l'association patronale Agv-Move, et Alexandre Kirchner, secrétaire général du principal syndicat, EVG (Eisenbahn-und-Verkehrsgewerkschaft), ont tous deux fait l'effort de présenter la réalité tout en éclairant le contexte, forcément explicatif. Ils conviennent ensemble de la nécessité de ne pas laisser se développer une «faune de concurrents», et par conséquent de mettre en place tout de suite des règlements et des statuts. « Nous n'avons pas pu, pas su anticiper toutes les questions, admet Alexandre Kirchner. Donc au début de la libéralisation, à partir de 1993, les entreprises étaient des start up sans principe. » «Il a fallu mettre fin à cet émiettement sans cohésion», explique Werner Bayreuther. Le marché s'en est chargé : la lourdeur des investissements nécessaires a vite eu raison des petits, et les grands acteurs (DB bien entendu, Keolis, Veolia, Arriva etc) ont réapparu au travers de la plupart des 70 entreprises présentes sur le transport de voyageurs.

Parallèlement a commencé un travail de construction d'une convention collective. Car, il faut le rappeler, devant la coalition au Parlement qui voulait libéraliser le secteur, les syndicats ont décidé d'accompagner le mouvement plutôt que de le contester a priori. «Nous avons résilié toutes les conventions existantes, explique Alexandre Kirchner, puis nous avons négocié pendant un an, pour aboutir le 25 janvier dernier à une convention collective.» Mais certains Länder refusent de l'appliquer... Pourtant, le champ de la convention se limite à l'essentiel : rémunération, temps de travail, congés.

«Il ne faut pas comparer les situations allemande et française», reprend Alexandre Kirchner. Mais certains chiffres marquent: des écarts de salaires de l'ordre de 30% entre la DB et les autres opérateurs, des parts de marché du privé toujours plus importantes du fait de l'arrivée à terme des contrats de la DB, et un chiffre hallucinant pour un Français : «On peut parfois ne gagner que 4 euros par heure, dans certaines activités, précise Alexandre Kirchner, car nous n'avons pas en Allemagne de Smic.» Non, décidément, il a raison, on ne peut pas tout comparer...

Qu'allait-il en être avec l'exemple de l'électricité, présenté par la DRH du groupe EDF, Marianne Laigneau ? Une même image sociale forte (le cheminot, l'électricien), un même monopole historique (SNCF et EDF, l'héritage de la Libération). Et des chiffres qui frappent : «Sur la catégorie des grands clients, dont la SNCF, 50% des marchés ne sont plus détenus par EDF, au profit de GDF Suez et des concurrents étrangers», explique Marianne Laigneau. 140 entreprises existent, mais derrière deux mastodontes, EDF et GDF Suez, qui avaient jusqu'à 2005 une direction du personnel commune.



De gauche à droite, Roland Ries, sénateur-maire de Strasbourg et président du Gart, Marianne Laigneau, DRH d'EDF, Françoise Geng, présidente de la Section travail et emploi du Conseil Economique, social et environnemental (CESE), Alexandre Kirchner, secrétaire général du syndicat allemand Eisenbahn-und-Verkehrsgewerkschaft (EVG), Werner Bayreuther, directeur général de l'association patronale allemande Agv-MoVe.

## Libéralisation du transport ferroviaire régional

Du point de vue social, ce sont trois paradoxes qui se dégagent. Paradoxe 1 : les nouveaux entrants étaient censés appliquer les règles sociales communes à toute la branche. Or cela n'a pas été le cas. Paradoxe 2 : les règles statutaires conduisent à des visions très égalitaristes comme la rémunération, la part du mérite etc. Or la réalité des métiers exige de plus en plus la différenciation, et chaque groupe revendique de mener sa propre politique sociale. Paradoxe 3 : les pouvoirs publics, qui agissent par décret, ne sont pas toujours en phase avec le timing des entreprises et leurs négociations. Le temps de la réforme et du politique n'est pas celui de l'entreprise et des évolutions de marché.»

Retour au transport, avec l'analyse par Roland Ries, président du Gart (Groupement des Autorités Responsables de Transport), de la concurrence dans les agglomérations. Les statistiques de renouvellement des DSP (Délégations de service public) montrent que l'opérateur sortant est menacé. Davantage qu'on ne pourrait s'y attendre. «Entre 2005 et 2009, sur 118 appels d'offres, 31,4% n'ont pas reconduit le délégataire sortant, précise Roland Ries. En 2009, l'alternance a prévalu dans la moitié des cas.» Des chiffres flatteurs pour le système, mais un peu en trompe-l'œil : peu de grands réseaux changent de main, à l'exception notable de Bordeaux il y a trois ans. «La fusion Veolia-Transdev, que certains qualifient de fusion absorption, remet la question à l'ordre du jour», admet Roland Ries.



«La mise en concurrence est-elle toujours plus intéressante pour la collectivité ?» : le maire de Strasbourg esquive: «C'est une question politique à laquelle je ne peux pas répondre...», témoignant ainsi des fortes tensions entre élus. Mais quand même, le dialogue entre AOT et opérateurs, la visibilité de la DSP, sont autant d'atouts permettant d'améliorer la performance des transports urbains... sans forcément générer d'économies : «Si le service offert est meilleur, cela ne se traduit pas toujours par des gains financiers.» La concurrence comme facteur d'amélioration du service plutôt que facteur d'économies financières : la piste est intéressante.

Un chiffre enfin, qui permet à nouveau de mesurer les différences selon les pays : en Allemagne 90% des réseaux sont exploités en Régie, alors que les agglomérations françaises font majoritairement confiance aux DSP.

### Françoise Geng

«Il est indispensable de poser en amont toutes les questions difficiles : le social, mais aussi la sécurité, l'organisation, l'investissement...»

### Werner Bayreuther

«L'ordre chronologique est important : il faut mettre en place tout de suite des règlements, des statuts, pour ne pas laisser se développer une faune de concurrents»

### Alexandre Kirchner

«On s'est dit que si on ne pouvait pas empêcher le mouvement de libéralisation, il fallait l'accompagner»

### Marianne Laigneau

«Dans le secteur de l'électricité, les nouveaux entrants étaient censés appliquer les règles sociales communes à toute la branche. Or cela n'a pas été le cas»

### Roland Ries

«Quand on fait appel à la concurrence, on est à même d'apporter des réponses différentes, grâce au dialogue entre AOT et opérateurs de transport»

### **Entre bénéfices et inconvénients de la concurrence, les pistes d'un système maîtrisé et régulé**

#### ***La question sociale, essentielle, ne peut occulter les problèmes spécifiques de l'activité ferroviaire***

Difficile d'imaginer table ronde plus contradictoire : le sénateur Francis Grignon, l'auteur du rapport prônant la poursuite du processus de libéralisation, Antoine Hurel, directeur technique et opérations de Veolia-Transdev, l'opérateur le plus fervent défenseur de la libéralisation, Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT Cheminots, syndicat fermement opposé à la libéralisation, Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF Proximités, l'opérateur historique, et un observateur neutre, Régis Mollard, universitaire à Paris V.

Le public de l'hémicycle a eu le sentiment d'assister à un moment assez rare, l'expression passionnée et respectueuse d'arguments soigneusement préparés. Pour une fois, parler d'échanges francs et cordiaux ne relevait pas du langage diplomatique.

Francis Grignon, pour commencer, a synthétisé son rapport en dégagant cinq préoccupations majeures.

- 1) Prendre en compte les inquiétudes des cheminots, notamment au niveau social
- 2) Utiliser au mieux l'existant : mutualisation du matériel, maintenance au sein des Technicentres, gestion des gares, respect de la sécurité...
- 3) Laisser aux régions une grande autonomie opérationnelle.
- 4) Encourager l'arrivée d'entreprises privées dans le secteur, afin qu'elles apportent souplesse, gains de productivité, dans un cadre social établi de conventions collectives de branche.
- 5) Satisfaire l'usager, finalité ultime de la libéralisation.

La position exprimée par le sénateur est ferme : «Il faut une dose de concurrence bien gérée», mais prudente : «Surtout prendre son temps, au nom de la sécurité, du service public et du respect de la culture SNCF.» En définitive, il réitère son choix de l'expérimentation, dont la Région décide du périmètre.

Une méthode qui sied à Antoine Hurel, directeur technique et opérations de Veolia-Transdev. «J'adhère à la logique du petit pas», a-t-il expliqué, reprenant l'expression d'un ensemble de lignes territorialement cohérentes : ni une seule petite ligne, ni un trop gros morceau comme une région entière. «Le système de la DSP, qui marche bien dans les transports urbains, nous convient tout à fait». Mais les règles du jeu restent à préciser, et Antoine Hurel a clairement défini celles qu'il préconisait:

- 1) «La maintenance systématique à la SNCF ne nous semble pas une bonne solution. Le privé doit pouvoir prendre cela en charge»
- 2) «Il faudra envisager la vente de billets à bord en France»
- 3) «Pour le transfert de personnel, nous préconisons d'attendre le résultat de l'expérimentation. Qui est susceptible d'être transféré, selon quelle règle d'éligibilité ? Nous ne voulons pas de transfert automatique.»
- 4) «La convention collective est celle de l'entreprise d'accueil, donc il faut déterminer un socle social indispensable. Il faut remettre à plat les éléments du système.»



De gauche à droite, Gilbert Garrel, secrétaire général de la Fédération CGT-cheminots, Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF Proximités, Francis Grignon, sénateur du Bas-Rhin, Antoine Hurel, directeur technique et opérations de Veolia-Transdev, Régis Mollard, directeur de l'Unité d'ergonomie, Université Paris V.

## Libéralisation du transport ferroviaire régional

Sur l'aspect économique, Antoine Hurel a précisé ce que sont, selon lui, les quatre bénéfices de la concurrence : meilleure productivité, meilleure organisation de la production et de l'exploitation, plus grand dynamisme commercial et moindres frais de structures. Globalement, «l'autorité organisatrice renforce son contrôle de l'exploitant et de ses dépenses grâce à la DSP, tandis que les usagers ont davantage de proximité, d'écoute, de services.»

L'intervention de Gilbert Garrel était attendue en exact contrepied de celle d'Antoine Hurel. Elle le fut, avec une multiplicité et une diversité d'arguments servis par un talent oratoire reconnu par l'assistance. Le point de départ étant : «Faut-il ouvrir à la concurrence ?» Pour le secrétaire général de la CGT, il faut d'abord se poser la bonne question. «Quelle ouverture à la concurrence a répondu au besoin de la hausse de la qualité, de la baisse ou du maintien des tarifs, de la hausse de la sécurité ?» Le cas du fret ferroviaire est selon lui exemplaire : l'ouverture à la concurrence devait répondre aux objectifs du Grenelle, or il y a de plus en plus de camions sur les routes, et de moins en moins de wagons de marchandises... En outre «Veolia a participé aux négociations sur le fret, puis a quitté le secteur : voilà comment le travail est traité par des acteurs qui n'ont qu'un projet : le profit», dénonce Gilbert Garrel, en brandissant une liasse de dérogations aux règles du travail demandées par les nouveaux entrants. L'argument est clair : les pouvoirs publics ne peuvent pas laisser en tête à tête entreprises et salariés, y compris dans l'intérêt des usagers.

Ce retour réclamé de l'Etat comme autorité organisatrice de référence coexiste avec le constat de la réussite de la régionalisation, qui a contribué à sauver le transport ferroviaire régional. Mais la nostalgie d'un système plus intégré (avec retour sur la séparation RFF-SNCF) semble forte, assez populaire dans l'univers cheminot. «Le monopole public se transforme souvent en monopoles privés. Pourquoi y succomber ?» Dehors les pétards de la manifestation retentissaient, en écho à un discours... détonnant sur la défense d'une SNCF unie et monopolistique.

«La situation de monopole n'est pas si confortable que ça. Nous devons nous préparer à la concurrence, non parce que nous l'avons décidé, mais parce que cette fois nous ne referons pas la même erreur que dans le fret. Nous participerons aux débats sur le voyageur.» Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF Proximités, parle clair alors que la situation de la SNCF est délicate, entre un corps social plutôt hostile à la libéralisation et une tutelle favorable... «Les régions en ont assez de l'opacité. Les coûts ne baissent pas, et elles nous le reprochent. Ce sont elles qui détiennent les clefs du futur système. Elles peuvent nous choisir, elles peuvent décider si elles allouent ou pas, elles peuvent définir le contenu du cahier des charges...» En d'autres termes, la philosophie du contrat va déterminer la manière dont la SNCF va se comporter... et changer ses méthodes. Elle poursuivra donc sa transformation au service du client et des autorités organisatrices. Jean-Pierre Farandou défend le bilan de son entreprise en matière de qualité de service (92% d'arrivée à l'heure, c'est-à-dire dans les cinq minutes), de sécurité, d'études de plans de transport.

Sur le plan social, deux revendications fortes exprimées par le directeur de SNCF Proximités : l'alignement des conditions sociales du personnel (y compris en discutant du RHO77), et le transfert obligatoire en cas d'alternance de l'opérateur. Ce que résume à sa façon l'universitaire Régis Mollard, en guise de conclusion d'une table ronde très dense : «Il y a une nécessité absolue d'évaluer l'impact humain avant toute mise en œuvre.»

### Francis Grignon

«Il faut une dose de concurrence pour accroître le nombre d'usagers tout en maîtrisant le coût pour la collectivité»

### Antoine Hurel

«Il est temps d'avancer ; j'adhère à la logique du petit pas. Nous y sommes prêts»

### Gilbert Garrel

«C'est trop facile de laisser en tête à tête les entreprises et les salariés. Il faut que les pouvoirs publics soient là»

### Jean-Pierre Farandou

«La SNCF n'est pas maître du jeu sur le quand. Mais nous jouerons pleinement notre rôle sur le quoi et le comment»

### **Nathalie Kosciusko-Morizet pose le cadre d'une concurrence stimulante**

*Pour la ministre de l'Écologie et du Développement Durable, l'ouverture à la concurrence doit permettre d'améliorer l'offre de transport ferroviaire et de la rendre plus attractive face au mode routier. Les Assises du ferroviaire, à l'automne, et la saisine du Conseil économique, social et environnemental permettront de faire avancer la question sociale.*

Pas question pour Nathalie Kosciusko-Morizet de remettre en cause l'ouverture à la concurrence. La ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, reste ferme sur les principes. Cette ouverture à la concurrence maîtrisée, à l'image de ce qui se déroule chez nos voisins européens, profite in fine à l'utilisateur client et au contribuable, stimule la qualité et le niveau de l'offre, et participera au développement d'un transport ferroviaire attractif.



«Le ferroviaire est un enjeu économique, social et environnemental», souligne Nathalie Kosciusko-Morizet, évoquant les objectifs du Grenelle de l'Environnement en matière d'émissions de gaz à effet de serre. «N'ayez pas peur de l'ouverture à la concurrence.» en paraphrasant avec une pointe d'humour le Pape Jean-Paul II, la ministre rappelle que le transport ferroviaire affronte d'ores et déjà la concurrence de l'aérien et du mode routier, et très bientôt sur le cabotage inclus dans des services ferroviaires internationaux.

Répondant indirectement aux échos des revendications des manifestants réunis place d'Iéna, Nathalie Kosciusko-Morizet déclare que, si l'emploi ne doit pas constituer «la variable d'ajustement de la concurrence», le régime SNCF ne peut en aucun cas être considéré comme une référence intangible, mais plutôt fournir une base de réflexion. Saluant la qualité du rapport Grignon, travail dont elle dit «s'emparer», la ministre souligne que la construction d'un cadre social harmonisé relève d'abord et exclusivement de la responsabilité des partenaires sociaux, et doit être envisagée sous l'angle de l'organisation collective du travail.

Pour réussir cette libéralisation du transport ferroviaire régional, il convient de ne procéder ni sous la contrainte ni dans l'urgence : à l'automne prochain, se tiendront des Assises du ferroviaire, qui doivent permettre aux parties prenantes d'aboutir sur le sujet. Un processus qui sera accompagné par la saisine du Conseil économique, social et environnemental sur l'ensemble des progrès à réaliser pour le TER. Reprenant les propositions du sénateur Grignon, Nathalie Kosciusko-Morizet recommande de s'inspirer des dispositions en vigueur dans le transport public urbain, mais s'interroge sur les conséquences de transferts basés sur le volontariat. Quelle serait, dans ce cas, la marge de manœuvre de la SNCF, contrainte de réaffecter des agents et d'en assumer les coûts sociaux, alors qu'elle est engagée vis-à-vis de l'Etat dans un processus d'optimisation et d'efficience?

L'essentiel est d'assurer l'équité concurrentielle en tenant compte des spécificités du transport ferroviaire, tout en garantissant le respect des exigences de sécurité ; et surtout d'éviter la coexistence de deux régimes sociaux, comme c'est le cas aujourd'hui dans le fret. Nathalie Kosciusko-Morizet espère des résultats rapides, sans attendre la directive européenne annoncée pour 2012 par le commissaire aux Transports, Sim Kallas. «Prendre les devants, c'est se donner les moyens de ne pas subir.»

### **Le rôle des autorités organisatrices sera déterminant** ***La perspective d'un nouveau cadre ferroviaire apparaît nécessaire à l'ensemble des acteurs de la négociation***

Raymond Soubie, président du groupe des personnalités qualifiées du CESE, parle comme s'il écrivait : concis, précis, argumenté. «La difficulté des sujets d'ouverture à la concurrence tient au mélange de penchants idéologiques et de recherches légitimes de performances. Mais nous avons le temps pour nous. Autant le faire intelligemment, donc.» C'est d'autant plus indispensable que pour l'ancien conseiller social de Nicolas Sarkozy, le sujet «n'est pas une promenade de santé, ni pour les cheminots, ni pour les responsables politiques, ni pour les responsables d'entreprise, car il est techniquement complexe». Ainsi sur le volet social, que mettre dans le socle commun ? Les retraites et l'emploi, certes, le régime des retraites et la garantie de l'emploi, comme le recommande Francis Grignon, et le reste ? Tout est donc affaire de méthode. «Il y aura expérimentation, constate Raymond Soubie, elle demandera du temps. Mais il faut surtout envisager très vite l'évaluation de l'expérimentation, autour d'une ou de plusieurs autorités. Laissons les idéologies au vestiaire, il ne faut pas faire de cette affaire une affaire de doctrine.»

Justement, François Nogué, DRH de la SNCF, a l'ambition d'un débat ouvert : «La question n'est pas de savoir si on est pour ou contre : on sait que le calendrier est politique. Nous devons nous y préparer, en tant que managers». Et s'y préparer, c'est notamment discuter du socle commun, afin de garantir l'équité concurrentielle entre entreprises. Le cauchemar du fret est toujours là, et explique la nécessité absolue du cadre social harmonisé. «La réussite reposera sur la négociation et sur la loi. Le dialogue social devra être renforcé au sein de l'entreprise, dans un esprit de clarté, indispensable à la construction d'un nouveau cadre ferroviaire général.»

Sur cet aspect de la méthode de négociation et plus largement sur l'évolution du ferroviaire, Bruno Gazeau, directeur général de l'UTP (Union des Transports publics), a un avis né de sa grande expérience des discussions sociales : « Il faut de la patience, et de la passion». Justement, est-on allé trop vite sur le fret ferroviaire ? «C'était mieux qu'il y ait eu une convention collective, plutôt que rien, se défend-il, sinon la SNCF se retrouvait face au Code du travail.» Pour lui, il est impératif de bien répartir les sujets: ce qui relève de la loi, ce qui relève de la négociation. «La loi de 1940 ne sera peut-être pas éternelle, si on veut harmoniser le cadre», rappelle-t-il. «La richesse vient toujours d'un équilibre entre les parties, AO et opérateurs.»

Ce qui ne semble pas encore tout à fait le cas, quand on entend Jacques Auxiette : «Les régions sont demanderesses d'une amélioration de la situation mais pas forcément de la concurrence». Le président de la région Pays-de-la-Loire et président de la Commission Transports de l'ARF n'a pas voulu rentrer de plain-pied dans les conditions concrètes de la concurrence, tout en concédant que le statu quo n'est pas possible. «Les problèmes de financement sont au moins aussi importants.» En ligne de mire, l'endettement du système ferroviaire (30 milliards d'euros) et le problème de la transparence des comptes de la SNCF.



De gauche à droite, Guy Greivelding, président de la section Ferroviaire de la Fédération européenne des travailleurs des Transports (ETF), François Nogué, directeur général délégué aux Ressources Humaines de la SNCF, Raymond Soubie, président du Groupe des personnalités qualifiées du Cese, Bruno Gazeau, délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), Jacques Auxiette, président, du Conseil régional des Pays-de-la-Loire et président de la Commission transports de l'Association des régions de France (ARF)

## Libéralisation du transport ferroviaire régional

«J'ai autorisé pour la demander, mais je ne l'ai pas pour l'imposer», résume Jacques Auxiette, qui a annoncé des Etats généraux du ferroviaire à Nantes le 28 septembre. «Attention, je ne suis pas sûr que les évolutions nécessaires doivent se faire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Ce qui semble impossible à organiser de l'intérieur ne doit pas conduire à poser l'ouverture à la concurrence comme la seule issue.» Le message est clair, les régions n'ouvriront pas elles-mêmes dans l'année qui vient ce dossier chaud, y compris via une expérimentation, pour laquelle «il devrait y avoir une structure interlocutrice de l'AO». Les budgets et la transparence d'abord, la concurrence ensuite, peut-être, pourrait-on résumer.

L'intervention de Guy Greivelding, président de la section ferroviaire de l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs des Transports, a probablement conforté Jacques Auxiette dans sa démarche de prudence. «Comment les législateurs européens peuvent-ils poursuivre une politique qui met en péril les travailleurs ? La libéralisation a signifié dégradation des conditions de travail et dumping social. Les travailleurs des chemins de fer ne peuvent accepter une concurrence soi-disant régulée.» Pour Guy Greivelding, la nouvelle phase de la libéralisation induit de fait un «processus de filialisation des grandes entreprises» qui aggrave la situation des salariés au niveau régional. «Aucune évaluation sérieuse de la situation au niveau européen n'a été faite», déplore-t-il.

### Raymond Soubie

«L'idée d'expérimentation est d'autant plus féconde qu'elle permettra de jauger les résultats entre ouverture et non-ouverture à la concurrence»

### François Nogué

«Nous attendons la construction d'un nouveau cadre ferroviaire qui inclut la SNCF. Il faut bâtir des règles communes et pas seulement figer des statuts «historiques»»

### Jacques Auxiette

«On se plie aux directives européennes qui nous poussent à réfléchir. Mais il ne faut pas considérer que c'est une chose acquise qu'il faille libéraliser»

### Bruno Gazeau

«Certains choses relèvent de la loi et non de la négociation. Ensuite il faut du temps pour négocier...»

### Guy Greivelding

«Nous sommes dans une nouvelle phase de la libéralisation à l'échelle européenne. C'est en fait un processus de filialisation des grandes entreprises.»

### Face à la concurrence, Guillaume Pepy fait confiance aux atouts et aux potentiels de l'opérateur historique

*C'est sur le terrain de l'intérêt général que le président de la SNCF a choisi de se placer pour mettre en perspective les échanges de cette journée. Une manière de rappeler la spécificité de la SNCF, entreprise publique et opérateur historique, riche de son expérience dans le processus de régionalisation du transport ferroviaire.*

Pour Guillaume Pepy, « le débat du CESE doit être l'occasion de refonder les relations entre les différents acteurs du transport ferroviaire régional : SNCF, RFF, et les Régions. » Pour autant, il n'a pas cherché à éviter les écueils, évoquant les « insatisfactions sur la clarté des comptes, les coûts, les manques de culture partenariale », et la demande de transparence (« le sujet des coûts du TER n'est pas un tabou »).

Refusant de prendre parti, Guillaume Pepy assigne à la SNCF la mission de « témoigner de son expérience d'opérateur ferroviaire, en réaffirmant certains principes. Par exemple, que la sécurité supporte assez mal le morcellement des opérateurs ; ou qu'il existe un lien fort entre l'effet réseau, constitué par les TGV, les trains intercity et les TER, et la performance opérationnelle ; sans oublier le retour d'expérience que nous avons pu tirer de la libéralisation du fret et de l'impasse faite sur la question sociale. »

Loin de se flageller, Guillaume Pepy rappelle le chemin parcouru depuis la régionalisation du transport ferroviaire, et les bonnes performances réalisées : hausse de 40% du trafic en dix ans, deux fois plus importante que celle de l'offre ; régularité moyenne de 92,4%. On peut faire mieux, mais comment et à quel prix ? Le président de la SNCF met en garde les pouvoirs publics contre les sirènes de la dérégulation à tout crin, « à un moment où les ressources sont plus contraintes que jamais, beaucoup pensent que l'aiguillon de la concurrence » peut contribuer à l'innovation et à la réduction des charges. Sur le cadre social harmonisé, Guillaume Pepy se dit « convaincu qu'il y a une possibilité de négociation collective "à la française". Toute la question est dans l'épaisseur du socle social ». Mais il réaffirme que « la libéralisation ne peut pas se faire contre les salariés du secteur ».

Dans le ferroviaire comme sur d'autres questions, l'exemple allemand semble être une source d'inspiration pour le patron de la SNCF. Il se caractérise à la fois par « la concurrence et le maintien d'une intégration opérationnelle, la concurrence et le maintien d'une entreprise publique pivot du système ». Guillaume Pepy insiste sur le fait que « le maintien assumé du champion national DB s'est accompagné d'un cadre social commun pour tous les cheminots allemands ». Mais, la comparaison entre les systèmes ferroviaires français et allemand a ses limites car « notre système ferroviaire n'a pas été désendetté à la faveur de la réforme de 1997 ». L'ouverture à la concurrence pourrait conduire à se réinterroger sur ce modèle, comme le souhaite également Jacques Auxiette.

Et contrairement à ce qui s'est passé en 1997, Guillaume Pepy salue l'ouverture d'un large débat de société, d'un « débat politique au sens fort du terme, qui associe les autorités organisatrices et toutes les parties prenantes du transport ferroviaire ». Il appuie l'expérimentation préconisée par le sénateur Grignon. Pour le président de la SNCF, les Assises du ferroviaire annoncées par la ministre de l'Ecologie et du Développement durable, Nathalie Kosciuszko-Morizet, doivent permettre une large réflexion sur le développement du transport régional et sa compétitivité face à la route. « L'ouverture à la concurrence doit se faire dans des conditions équitables, loyales et socialement acceptables, insiste-t-il. Dans ce processus, la SNCF doit être une force de proposition, afin que la concurrence profite d'abord et avant tout aux clients », qu'ils soient voyageurs ou autorités organisatrices.



### **Xavier Bertrand prépare le terrain de l'expérimentation**

Le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Santé est intervenu au terme du colloque, au moyen d'une vidéo enregistrée la veille. Attentif à la performance du service public, il a rappelé la nécessité de l'égalité de traitement entre les opérateurs. Surtout, conscient de «la situation spécifique de la SNCF où les personnels sont soumis à une réglementation sociale particulière», il sait que la transition vers un système libéralisé sera «délicate».

Par conséquent, il confirme la saisine du CESE et des Cesr, annoncée par Nathalie Kosciuzko-Morizet, pour étoffer la préparation des expérimentations. «Il n'est pas question d'occulter la question sociale, il n'est pas question de l'oublier, a précisé le ministre. Les règles sociales applicables dans la branche, et les conditions de transfert des contrats de travail entre entreprises, sont des points clés, et devront être traitées avec un souci de garanties sociales pour les salariés concernés». C'est probablement pour aider à déminer cette question sociale qu'il annonce une initiative, la mise en place d'«un groupe de travail de haut niveau, qui pourrait être présidé par une personnalité reconnue pour sa connaissance du monde du travail et son sens de l'intérêt général, [et qui] pourrait permettre d'identifier les évolutions nécessaires si l'on veut lancer les expérimentations» (NDLR: Ce groupe de haut niveau devrait être dirigé par le président de la section sociale du Conseil d'Etat, Olivier Dutheillet de Lamothe)/ Le message est clair : pas question de se lancer dans une expérimentation hasardeuse, il est nécessaire de la préparer au mieux.

