février 2017.

Presse : activités Voyageurs

Bulletin CC-GPF n°22

UNSA, le Syndicalisme en positif !

LES ECHOS

Le scénario de la mise en concurrence de la SNCF dans les régions reste à écrire

Plusieurs régions sont prêtes à jouer les pionnières.
Mais ces expérimentations, dont le principe est acquis, nécessitent le vote d'une loi dans un délai assez court.

Annoncée depuis des années mais sans cesse repoussée, la mise en concurrence de la SNCF pour l'exploitation des transports régionaux (TER) est devenue, depuis quelques mois, une perspective tangible. En juin dernier, l'Association des régions de France a fait acter par le gouvernement le principe d'une expérimentation pour préparer l'ouverture du marché en 2023, date limite fixée par Bruxelles. Depuis, cinq régions ont fait connaître leur souhait de jouer les pionniers, du Grand Est à Provence-Alpes-Côte d'Azur (lire ci-dessous), en passant par les Pays de la Loire.
Problème : le cadre juridique de ces expérimentations fait aujourd'hui défaut et nécessite une loi, à voter dans un délai assez court. « Vu les délais qui seront nécessaires pour lancer les appels d'offres et organiser la transition, il faudrait un texte d'ici à la fin de l'année, explique un cadre de Transdev, le groupe de transport public contrôlé par la Caisse des Dépôts, qui affiche de fortes ambitions sur ce marché. Sinon, il ne sera pas possible de lancer des expérimentations dès 2020. » Au risque d'aborder l'ouverture du marché sans beaucoup de recul. Reste à savoir si le gouvernement des urnes au printemps glissera ce dossier à haut risque dans ses priorités.

La question des transferts

Parmi les nombreux thèmes à traiter figure en effet celui, hautement sensible, du transfert des personnels hors du giron de la SNCF. Sur ce point, Transdev veut dédramatiser : « Il ne faut pas penser que cela passera par un » grand soir « social. Notre expérience, en Allemagne notamment, montre qu'on peut faire des économies en jouant sur l'organisation du travail, avec plus de polyvalence par exemple. Au-delà de cette question, il sera très important de définir les modalités de transfert du matériel roulant, d'accès aux dépôts, ou encore la place qui sera faite aux nouveaux entrants dans les gares, qui sont des éléments clefs du réseau d'infrastructure. »
L'attention se porte spontanément sur le sort réservé aux conducteurs, qui ont le pouvoir de bloquer les circulations. Ceux-ci ne seront pas les plus mal lotis, selon un syndicaliste :

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org

« Ils tireront toujours leur épingle du jeu, car leur compétence est recherchée. Leur rémunération devrait même augmenter, comme elle a augmenté partout ailleurs avec l'ouverture à la concurrence. » Les postes de vente de billets au guichet, en revanche, seront menacés. « Ce sont ceux sur lesquels les nouveaux entrants pourront jouer pour faire baisser la facture, en mettant l'accent sur la vente par Internet », redoute ce syndicaliste. »

La SNCF, de son côté, n'entend pas perdre ces marchés. Récemment arrivé de Dalkia, Franck Lacroix, le patron de l'activité TER, a lancé un grand plan pour réduire la facture présentée aux régions et augmenter le nombre de voyageurs de 5 % à 10 % (il a reculé de 4,5 % depuis 2012). La méthode : industrialiser et généraliser les bonnes pratiques identifiées ici ou là. Et ne pas hésiter à proposer une desserte par autocar (il en circule déjà 1.300 par jour, contre 7.000 trains) si ce mode paraît le plus indiqué. Face à l'impatience manifestée par certaines régions, il lui faudra des résultats rapidement.
par Lionel Steinmann

En Paca, lassé des retards, Estrosi joue le bras de fer avec la SNCF

La Région a rompu le dialogue avec la SNCF et refusé son devis. Elle estime à 44 millions d'euros le coût des retards et annulations.

Provence-Alpes-Côte d'Azur espère bien être la première région à expérimenter l'ouverture de ses rails à la concurrence. Son président, Christian Estrosi, ne décolère pas : « Chaque jour, près de 40 trains que nous commandons ne circulent pas, peste-t-il. Nos trains régionaux sont les pires de France - et les plus chers, avec une facture supérieure de 20 % à la moyenne nationale ».
Son prédécesseur s'est longtemps cassé les dents sur ce ballast. Pendant dix ans, il a multiplié les contentieux contre la SNCF, jusqu'à obtenir de son président, Guillaume Pepy, la signature, en 2011, d'un programme de modernisation des lignes. Temporairement, le taux de ponctualité était remonté à près de 93 %, avant de plonger : aujourd'hui, 20 % des trains régionaux qui circulent en Provence-Alpes-Côte d'Azur sont en retard de plus de 5 minutes chaque jour, et 10 % sont annulés. Lassé des promesses et des grèves, Christian Estrosi a rompu les négociations avec la SNCF en octobre et impose désormais ses conditions : le devis de l'opérateur a été rejeté et la collectivité a fait accepter par son assemblée une facture amputée de 44 millions d'euros correspondant « aux coûts des services qui n'ont pas été réalisés ».

Un contrat d'objectifs

Ce n'est pas tout : elle impose désormais à la SNCF un contrat d'objectifs défini dans le cadre d'une obligation de service public et plusieurs préalables avant de revenir à la table des discussions. Outre le retour à un niveau de service au moins aussi performant que la moyenne nationale, la région veut savoir quel sera précisément le « business plan » de la SNCF sur la durée totale de la prochaine convention ; elle exige la construction avant 2020 d'un deuxième centre de maintenance à l'est de la région, le déploiement d'équipes mobiles de sécurité sur 80 % des flux de passagers, contre 60 % aujourd'hui, et la mise

en place d'un programme de dédommagement des usagers en cas d'annulation ou de retard supérieur à 15 minutes.
Une application mobile, Usagers TER, a été lancée il y a quelques jours pour signaler les dysfonctionnements. « Le risque d'un contentieux juridique est réel mais nous sommes sereins, car les éléments que nous avons à présenter au juge plaident en notre faveur », estime Christian Estrosi.

Selon une enquête CSA présentée jeudi, à l'occasion de la première session des Assises des transports destinées à définir les enjeux prioritaires de la politique régionale en matière de mobilité, 93 % des habitants approuvent la volonté de la Région de « remettre à plat » le réseau de transport régional et 66 % sont favorables à une mise en concurrence de la SNCF. D'autres alternatives sont envisagées en attendant le vote d'une loi anticipant la libéralisation des transports ferroviaires, telle la mise en place de services alternatifs de cars : quatre lignes sont à l'étude.
par Paul Molga

Grand Est libéralisera progressivement

La région veut mettre en concurrence moins de 10 % du réseau. Elle vient de reprendre trois lignes TET déficitaires.

« Aujourd'hui, lorsque vous discutez avec la SNCF, vous n'avez pas les cartes en main. Cela ne peut pas fonctionner », résume Philippe Richert, le président (LR) du Grand Est, pour expliquer sa volonté de mettre en concurrence l'exploitant historique. Avec un taux de retard compris entre 4,7 % pour l'Alsace, (meilleur élève de France) et 6,4 % pour Champagne-Ardenne, la région ne souhaite pas se presser. A travers la nouvelle convention d'exploitation 2017-2024 relative aux TER, elle a posé les bases d'une mise en concurrence d'une fraction de son réseau inférieure à 10 % à partir du 31 décembre 2020, deux ans avant la date prévue par les textes européens.

« Si on le faisait trop rapidement, ce serait au détriment des usagers. On se donne le temps et la liberté de le faire », explique Florian Weyer, directeur des transports, avant d'ajouter : « La région ne souhaite pas nécessairement sortir la SNCF du jeu. » En clair, la menace est aussi pensée pour donner à la SNCF le temps de se positionner. Il s'agit d'accroître les performances d'un service qui représente, avec 430 millions d'euros, le plus gros poste de fonctionnement de la collectivité. En décembre, 200 trajets de TER supplémentaires ont été mis en place à coûts constants : empruntés quotidiennement par 165.000 passagers, 1.650 trains sont aujourd'hui en circulation dans le Grand Est.

Depuis le 1er janvier, la région a également repris trois lignes déficitaires de trains d'équilibre du territoire (TET) : Hirson-Metz, Reims-Dijon et Paris-Troyes-Belfort. Pour cette dernière ligne, dite aussi « ligne 4 », 19 rames Corodia Liner neuves ont été commandées à Alstom par l'Etat, qui apporte une compensation annuelle de 13 millions d'euros. Fabriquées sur le site alsacien de Reichshoffen, elles devraient être livrées en février prochain.
par Hélène David

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou **772 992**
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org