



Projet de convention TER

Déclaration des groupes du collège syndical du CESER NA

Une augmentation de l'offre est-elle nécessaire ? Oui. La question est comment et pour qui.

Une amélioration de la qualité de service est-elle nécessaire ? Fréquence, sûreté, confort, ponctualité et prix abordables sont les meilleures réponses aux attentes des usagers.

Un service public ferroviaire qui répond aux attentes des usagers doit être :

- ✓ Accessible partout, pour tous, y compris en zone rurale, y compris aux personnes à faibles revenus, aux personnes handicapées, etc.
- ✓ Suffisamment attractif pour attirer de nouveaux publics en quête d'un moyen de transport moderne et écologique (cadencement des trains, dessertes, billetterie simple etc.)
- ✓ Un outil d'aménagement du territoire régional, de solidarité et d'équité, facteur de qualité de vie des néo-aquitains...
- ✓ Le plus respectueux possible de l'environnement.

Et nous pensons que l'ouverture à la concurrence, voulue par le projet de délibération du Conseil Régional, n'est absolument pas la réponse à ces attentes. La priorité est dans un haut niveau d'investissement de la part des pouvoirs publics pour permettre le "choc d'offre" et la qualité du service attendue.

L'exécutif de la Région a fait le choix politique de s'inscrire dans la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence par la privatisation au contraire d'autres régions, en s'appuyant sur une lecture spécifique des obligations européennes et sur un principe économique qui présuppose que le privé saurait mieux gérer une entreprise que le secteur public. Dans le domaine du ferroviaire, toutes les expériences passées ont prouvé le contraire sur le long terme dans un contexte de service public. Les critères de gestion concurrentielle ont été imposés sans réel débat démocratique. Il est pourtant essentiel de se donner le temps d'avoir un débat approfondi pour déconstruire le mythe de la performance privée sur des activités de réseau par essence nationales. Loin de satisfaire à ce besoin de débat, l'exécutif présente une nouvelle convention directement issue des orientations politiques d'ouverture à la concurrence.

En point d'orgue, il ne faut pas s'y tromper : les économies demandées par la Région, et réalisées par les opérateurs, auront pour conséquence un affaiblissement des conditions sociales. Le réseau demeurera le même, le matériel roulant également, seule la masse salariale peut être revue à la baisse au gré des suppressions d'emplois,

de la polyvalence et des réductions de droits, à la suite de transferts, soit à la concurrence, soit au sein de filiales de SNCF Voyageurs créées à cet effet. Les exemples des attributions de lots dans d'autres régions ne trompent pas, les réductions de contributions correspondent aux réductions d'effectifs transférés. Comment garantir que le même levier ne sera pas actionné par la Région Nouvelle-Aquitaine, alors que les effectifs ont déjà subi antérieurement des baisses et que cette déshumanisation du service en affecte sa qualité ?

Cette nouvelle convention fait suite :

- aux conventions passées avec les anciennes régions Poitou-Charentes (2007-2016), Limousin (2013-2017), et Aquitaine (2009-2018), qui prévoyaient toutes des objectifs de hausses d'offres, allant de +4 à +20 %, des renouvellements de matériel roulant, des rénovations et modernisations de gares, et des objectifs de croissance de la fréquentation.
- à la convention SNCF – Région Nouvelle-Aquitaine de 2019-2024, qui ne dérogeait pas à la tendance. Aussi prévoyait-elle une croissance de l'offre de +5 à +8 %, une amélioration de la qualité de service (-30 % de suppressions de trains cause TER, -50 % de retards, 95 % de ponctualité à l'horizon 2024) avec des incitatifs plus importants, des réductions de coûts de 10 % sur l'ensemble de la convention et une hausse objectivée des recettes de +24 % entre 2018 et 2024. La convention intégrait par ailleurs des tickets détachables en prévision de l'ouverture à la concurrence (2 lots sur 5 pouvant faire l'objet d'appels d'offres anticipés).

La nouvelle convention, d'une durée prévue de 7 ans, à partir de sa signature cette année, prendrait en compte l'impact de la reprise en gestion par la Région du matériel roulant, des installations de maintenance et de la billettique. Elle intégrerait un objectif d'amélioration de la régularité, à 95 %, ainsi que des objectifs de réduction du coût du service à hauteur de 7 %. Elle prendrait en compte l'ouverture à la concurrence, via un calendrier progressif d'attribution de 4 lots représentant l'ensemble du service, sur la période 2026-2030.

L'intégration d'un tel dispositif au sein de la future convention fait courir de nombreux risques pour le système ferroviaire régional. En actant délibérément la transformation d'un service public en un marché avant même la date butoir qui s'impose, la Région valide une forme de rupture de confiance avec l'opérateur public historique, alors qu'elle a toute la latitude pour reconduire une convention allant jusqu'à 10 ans avec SNCF Voyageurs, tout en excluant le recours à d'autres opérateurs. Au contraire, la Région considère l'entreprise publique historique comme un acteur lambda ; dès lors, elle prend le risque de voir cette dernière adopter les mêmes réflexes que les entreprises privées, en maximisant son bénéfice au détriment du service aux usagers. Pour rappel, les derniers comptes disponibles par convention de l'entreprise publique ne permettaient pas de constater un surplus de marge ou de bénéfice réalisé par celle-ci en Nouvelle-Aquitaine, comparativement aux autres régions de France.

Indicateurs économiques et comptables par convention 2021											
M€	TER PACA	AURA	Grand Est	Centre	Bretagne	Normandie	BFC	N-A	HdF	Occitanie	PDL
CA	431	851	723	378	182	368	362	468	738	436	272
MOP	40	47	73	6	18	-18	55	45	56	40	30
ROC	42	34	65	3	16	-24	51	41	42	36	27
RN	32	26	48	3	12	-24	38	30	30	27	20
En taux :											
MOP	9.3%	5.5%	10.1%	1.6%	9.9%	-4.9%	15.2%	9.6%	7.6%	9.2%	11.0%
ROC	9.7%	4.0%	9.0%	0.8%	8.8%	-6.5%	14.1%	8.8%	5.7%	8.3%	9.9%
RN	7.4%	3.1%	6.6%	0.8%	6.6%	-6.5%	10.5%	6.4%	4.1%	6.2%	7.4%

Dans la synthèse de la convention, il est indiqué que la convention TER actuelle passée avec la SNCF, qui couvre la période 2019-2024, fait apparaître de très bons résultats avec plus de trains, plus de voyageurs, un service amélioré et un budget maîtrisé pour la collectivité. Tous les objectifs quantitatifs, qualitatifs, financiers ont été atteints.

La nouvelle convention vise, quant à elle, à accroître l'ensemble de ces points en exerçant une pression accrue sur le délégataire tout en s'intégrant à la feuille de route NéoTerra. Une différence de taille est l'amélioration de l'offre qui est abandonnée hors des périmètres des RER métropolitains déjà annoncés ; Bordeaux et Pays Basque.

En l'occurrence on peut douter de la focale utilisée par l'exécutif et de la pertinence économique de ses choix.

Séparer en quatre lots concurrents les moyens TER :

- Revient à accroître les coûts des fonctions transverses et des coûts marginaux des nouvelles entités, les entreprises au contraire fusionnent la plupart du temps pour faire des gains ;
- Rend difficile les transferts logistiques de pièces détachées du matériel, accroissant les indisponibilités du matériel ;
- Ne tient pas compte des surcoûts liés à l'outillage spécifique très onéreux (comme le Tour en fosse payé par la Région à Bordeaux) qui ne peut pas être présent sur les quatre lots ;
- Ne tient pas compte du coût important de l'énergie consommée par les centres de maintenance ;
- Ne pourra être mis en œuvre qu'avec l'accroissement de l'utilisation du parc matériel diesel contrevenant à la feuille de route NéoTerra ;
- Confond l'économie d'échelle qui désigne la baisse du coût des moyens de production d'un service résultant de l'augmentation des quantités produites et le rendement d'échelle qui stipule que celui-ci est croissant lorsque la production d'une unité supplémentaire s'accompagne d'une baisse du coût unitaire. Or, nous allons assister avec la séparation en quatre lots à un rendement d'échelle décroissant car en l'espèce plus on va produire, plus il sera coûteux de produire une unité supplémentaire. On pourra parler d'une déséconomie d'échelle voire d'un gaspillage d'échelle économiquement contestable.

La reprise du matériel roulant et de la billettique s'inscrivent dans la même trajectoire de morcellement du système, qui conduira à une complexification de ce dernier, et à la fin des synergies qu'une organisation unifiée peut apporter.

Par ailleurs, la hausse de l'offre, via le processus Optim'TER, ne permet pas de garantir un accès égal au service public ferroviaire dans l'ensemble du territoire néo-aquitain. Il s'agit davantage d'un transfert de moyens et d'offres des territoires les plus reculés vers les zones les plus denses de la Région. Dans un contexte de report modal impérieux, bon nombre de concitoyens devront reprendre, ou continuer à prendre leur voiture individuelle, ce qui va à l'encontre de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre et de neutralité carbone nette à l'horizon 2050.

L'abandon des zones périphériques et rurales condamnées à la stagnation de l'offre et qui représentent un enjeu fondamental dans l'acceptation des politiques de décarbonation, ne peut qu'accentuer la fracture géographique et sociale, foyer de crises majeures passées et à venir.

La politique de transport de notre région ne peut se satisfaire d'approximations et les enjeux sociétaux et environnementaux doivent être traduits dans cette convention. Recours au privé, durée minimale, incertitudes économiques et organisationnelles, prise en compte à minima de la diversité des publics et des situations de handicap pour lesquels l'exécutif se contente du minimum légal, sont un frein au développement du service public dont a besoin notre région.

Le collège 2 se félicite que l'avis préconise une convention de 10 ans, moyen d'assurer la meilleure visibilité pour le service public régional et une mutualisation gage d'efficacité.