

---

# AVIS

---

13 octobre 2022

## **PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS EN NORMANDIE**

**Rapporteur : M. Jean-Pierre GIROD  
Résultat du vote :Unanimité**



En vertu de la Loi du 27 juin 2019 pour un nouveau pacte ferroviaire, transcrivant la Directive européenne du 14 décembre 2016 relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, tout nouveau contrat attribué après le 25 décembre 2023 devra être soumis à un appel d'offre. La Région Normandie, ayant signé fin 2019 une Convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs sur la période 2020-2029, devra ainsi passer par des appels d'offre au plus tard à l'issue de cette dernière. Néanmoins, la Convention prévoyait la possibilité d'ouvrir à la concurrence une partie de son périmètre, « *dans la limite de 15 % de l'Offre de transport théorique 2026 (...) dès lors que les objectifs d'amélioration de la qualité de service ou des objectifs de recette ne sont pas atteints* ». Or, en 2020 et 2021, 58 % des recettes ont été réalisées par rapport à l'objectif initial, essentiellement en raison de l'impact du Covid.

La Stratégie régionale relative à la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs prévoit un premier lot fin 2026 pour une mise en service en 2027. L'attribution de ce lot suppose une procédure comprenant différentes étapes au préalable : avis de pré-information (API, novembre 2022, étape réglementaire obligatoire d'une durée minimum de 12 mois) ; Avis d'appel public à concurrence (décembre 2023) ; attribution du contrat (juin 2025).

La stratégie projette un découpage du réseau en 5 lots : le premier appel d'offre concernera l'« étoile de Caen » (API fin 2022 pour une mise en service en 2027), puis l'« étoile de Rouen » (API fin 2024), Paris-Granville (API mi 2025), et Normandie – Saint-Lazare (API fin 2025) pour un démarrage de la concession en décembre 2029 pour ces trois lots. Le lot Caen – Le Mans – Tours sera intégré dans un lot interrégional coordonné par la Région Pays de Loire (avec un objectif de démarrage en 2029 également).

Le rapport indique que la Région souhaite organiser une mise en concurrence « *progressive et échelonnée dans le temps* », afin de tirer profit des premières expériences, de lisser l'impact de ces procédures sur les ressources de la collectivité, et afin de donner aux opérateurs économiques une visibilité globale sur l'ensemble de la stratégie (lots, calendrier prévisionnel...).

Cette stratégie suscite d'importantes interrogations et appelle plusieurs commentaires du CESER.

En premier lieu, sur la forme, et la justification de l'anticipation de l'ouverture à la concurrence, le CESER observe que les impacts du retard du projet EOLE d'une part, et de la hausse du coût de l'énergie d'autre part, sur l'équilibre économique de la Convention n'ont pas de lien direct avec l'objectif d'ouverture à la concurrence. Plus encore, la justification de l'accélération du calendrier d'ouverture à la concurrence repose sur la mobilisation d'une clause concernant des objectifs de recettes portant sur les années 2020 et 2021, années pour le moins atypiques en raison de l'impact de la crise sanitaire. En effet, aucun opérateur n'aurait été en mesure de satisfaire les objectifs de recettes, dans un contexte marqué par des confinements, des fortes réductions de l'activité économique et des restrictions de circulation majeures. L'ensemble du secteur des transports collectifs a en effet été fortement affecté par les conséquences de la crise sanitaire. A contrario, la fréquentation des trains en Normandie lors de l'été 2022 a été particulièrement importante.

Sur le fond, si la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs constitue une obligation réglementaire liée à la Directive européenne mentionnée précédemment, le CESER tient à pointer une série de risques et d'interrogations suscitées par l'ouverture à la concurrence.

Le CESER s'inquiète de risques en matière de dégradation de la qualité de service liée à la concurrence entre opérateurs, ainsi que d'augmentation du coût pour les usagers. Par ailleurs, alors que le CESER a régulièrement plaidé en faveur du maintien et du développement des transports collectifs et en particulier ferroviaires (maintien d'une politique d'arrêt, présence humaine dans les gares et les trains, réouvertures

de lignes à étudier, etc.), il s'interroge sur l'impact de la libéralisation sur la desserte territoriale et l'égalité des usagers en la matière, et tout particulièrement sur le devenir des petites lignes les moins rentables.

De surcroît, la présence de plusieurs opérateurs risque de compliquer la bonne organisation des correspondances et la mise en œuvre de l'intermodalité, la cohérence entre les tarifications, avec le risque d'accroître la complexité d'un système de distribution et de tarification souffrant déjà d'un manque de lisibilité. De même, le CESER s'interroge sur la cohabitation entre opérateurs et la priorisation de l'utilisation des voies entre opérateurs, et entre transports de voyageurs et fret.

Le CESER souligne les mauvaises expériences d'ouverture à la concurrence conduites dans plusieurs autres pays européens, parfois conduits à faire marche arrière en considérant les conséquences de cette ouverture à la concurrence.

Enfin, le CESER s'interroge sur la nécessité d'accélérer le calendrier de l'ouverture à la concurrence dans un contexte d'incertitude budgétaire, d'inflation élevée et de forte hausse du coût de l'énergie, qui devrait conduire la Région Normandie à une très grande prudence.

**En conclusion, le CESER souligne ses nombreuses interrogations par rapport à la Stratégie régionale d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, et invite la Région à prendre en considération les observations formulées dans le présent avis.**

# **Déclarations des groupes**

## **Déclaration de Mme Valérie RUBA COUTHIER**

au titre du groupe CFTC de Normandie

Réalité numéro 1, aucun voyageur régulier sur les lignes Normandes ne peut être satisfait du fonctionnement du train en Normandie.

Réalité numéro 2, pas de ligne à grande vitesse, des retards qui se cumulent et s'accroissent.

Réalité numéro 3, tout le monde se rappelle qu'il y a 10 ans à peine, la liaison Caen-Paris se faisait en 1h40 contre 2h10 aujourd'hui...

La Société Nationale des Chemins de Fer pourtant créée, juste avant la seconde guerre mondiale, pour répondre à une logique d'intérêt général et d'égalité de traitement de tous les Français sur leur territoire a vu son histoire s'écrire et se réécrire au fil des années.

Mais que s'est-il passé?

Depuis les années 80, la SNCF a vécu bon nombre de restructuration, privatisation du fret et de lignes à l'internationale. Chargée de l'exploitation, Réseau ferré de France devient gestionnaire des infrastructures ferroviaires.

Cette première mise en pièces de la SNCF fut suivie de nombreuses autres jusqu'en 2015 où une réforme est menée pour la réunifier et ... la subdiviser en trois blocs, réseaux, exploitation et établissement chapeau.

Nouvelle superposition d'entités, qui multiplie plutôt les difficultés et les interlocuteurs et continue d'amplifier le mécontentement des voyageurs devenus clients et des personnels ferroviaires en quête de sens.

Depuis 2017, nous avons observé une série de propositions, changements de forme juridique pour satisfaire aux normes de Bruxelles et faciliter de nouvelles privatisations, mise en faillite, ouverture accrue à la concurrence, dérégulations de tarif, et enfin suppressions d'emplois...

L'ouverture à la concurrence et cette privatisation du rail déjà en vigueur dans plusieurs États européens, ne fait qu'accélérer le déclin de lignes locales, déjà mises à mal par quinze ans de course à la rentabilité.

Comparaison n'est pas raison mais ce constat d'un service public détruit et rendu inopérant, versé au privé pour de mauvaises raisons, nous le ferons, vous et moi, dans quelques années, comme ce fut le cas pour EDF, GDF, La poste, France télécom, les hôpitaux publics, l'éducation nationale, la défense, les autoroutes, la police... et il sera bien trop tard et bien trop grave pour vous faire remarquer « *que l'on vous l'avait bien dit* »

17 ans après sa privatisation, EDF est à l'aube d'être renationalisée, étape nécessaire avant de devoir massivement investir dans la construction de nouveaux réacteurs nucléaires en France, mais aussi assurer son développement international, conserver ses centrales hydrauliques et tenter d'éviter la mise en concurrence des concessions attendues par Bruxelles.

Et si nous apprenions du passé ? Et si nous regardions ailleurs ?

En Finlande, l'opérateur historique, structuré en un groupe comprenant plus de vingt compagnies, a supprimé depuis 2015 plus de 14 % de ses gares ainsi que plusieurs services aux passagers sur les lignes secondaires.

En Suède, les voyageurs ont à faire un choix entre plus d'une trentaine de sociétés qui assurent la même liaison entre Stockholm et Malmö.

Le démantèlement des gares de proximité constitue l'un des effets concrets de la privatisation du secteur ferroviaire menée à l'échelle européenne depuis un quart de siècle. La privatisation a déjà conduit, également, partout en Europe à une mobilité à deux vitesses .

Le groupe CFTC du CESER regrette amèrement ce qui est en train de se passer et qui ne justifie pas que l'on avance plus vite et plus fort en Normandie, que l'on anticipe l'ouverture à la concurrence et que l'on se serve des résultats de l'entreprise pendant ces années de covid pour expliquer qu'il faut aller encore plus vite.

Faute de temps, je vous éviterai le débat à propos de l'arbre qui cache la forêt et le statut des cheminots, son régime de retraite, objet de tous les fantasmes et dont les difficultés sont dues pour l'essentiel non à son caractère particulier mais au déséquilibre entre les actifs-cotisants et les retraités et le système des compensations inter-régimes...

Dans cette course à la concurrence, des entreprises ferroviaires, comme la SNCF et sa filiale GEODIS se font aussi transporteurs routiers... et si le volume convoyé est resté relativement stable en Europe, le fret ferroviaire, au lieu de gagner des parts de marchés, s'est laissé concurrencer par le transport routier.

Pour le groupe CFTC, à l'heure du développement durable et du réchauffement climatique, ne pas miser sur le transport ferroviaire est une hérésie.

Nous avons toutes et tous d'autres exemples de situations absurdes comme celle du projet, aujourd'hui abandonné, de la fermeture d'une entreprise normande dédiée au recyclage de papier, ou bien le cas d'un établissement public qui multiplie par 3 son parc automobile en justifiant sa décision par l'achat de véhicules hybrides plutôt que de réfléchir à des solutions d'autopartage...

Plus que jamais, la menace du dérèglement climatique commande d'investir dans l'efficacité énergétique et le renouvelable.

Le train fait partie intégrante des solutions multimodales à développer. Le service public du transport ferroviaire est et doit rester un acteur incontournable tourné vers le service au public avant la recherche du profit.

Que l'on se le dise, pour le groupe CFTC le démantèlement du service public dédié à l'intérêt général n'est pas et ne sera jamais une solution.

**Déclaration de M. Hugues SANSON**  
au titre du groupe CGT de Normandie

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers.ères,

Ainsi, nous voici donc devant un projet de délibération du conseil régional présentant une stratégie de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en Normandie. Tout d'abord, nous jugeons important de préciser que ce futur appel d'offres, prévu en 2026, n'est pas une obligation, la convention avec SNCF Mobilités allant jusqu'en 2029.

Alors on nous rétorque que c'est une exigence !

Et on nous explique que la commission européenne a demandé la mise en concurrence, et que nous sommes tous obligés d'y passer à un moment donné !

Oui mais ! Cet argument est tout à fait contestable. Ainsi il ne faudrait pas oublier les dérogations prévues dans le règlement européen « Obligation de Service Public » (OSP) qui, par exemple, dans son article 5 paragraphe 4 bis, indique la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer.

Cet aspect des choses semble donc ne pas avoir été pris en considération par la Région et l'on a préféré, en s'appuyant sur la convention actuelle, rechercher des arguments pour aller à la mise en concurrence dès 2026 !

Pour justifier ces arguments, il fallait s'appuyer sur deux conditions :

- La première que les objectifs de régularité prévus dans la convention soient atteints. Nous pouvons remarquer que ce point n'est pas abordé dans la délibération. Pourquoi ? Tout simplement car ils sont atteints, hors cause externe bien sûr.  
Un chiffre va peut-être vous étonner : 93% des trains Normands sont à l'heure.

- La deuxième condition est l'atteinte des objectifs financiers. Là, il faut reconnaître qu'ils ne sont pas atteints.

Plusieurs raisons à cela :

- La COVID n'a pas épargné le ferroviaire, qui a continué à fonctionner pour pouvoir transporter les premières et deuxièmes lignes durant toute cette crise.
- La reprise a été compliquée, la baisse de fréquentation a été forte, mais il faut noter cependant, une nette relance avec un constat d'affluences records en 2022.
- Ensuite il y a les retards des travaux du RER E, encore une fois une cause extérieure qui a des conséquences importantes sur nos lignes en direction de Paris. Un plan de transport adapté est mis en place avec moins de trains.
- Le dernier point mis en avant est la hausse de l'énergie, mais qui ne va pas la subir ?



Encore une fois une cause extérieure !

Comme nous pouvons le constater, cette délibération qui justifie un appel d'offres anticipé, est de fait, à charge contre SNCF Mobilité.

Aucune entreprise n'aurait pu atteindre les objectifs dans cette période plus que difficile.

Concernant le découpage en lots du réseau ferré Normand, la délibération proposée indique que ce découpage est cohérent.

Pour la CGT ce n'est clairement pas le cas, le découpage par lot n'est pas cohérent.

Que ce soit tant au niveau matériel, qu'au niveau utilisation du personnel de conduite ou d'accompagnement des trains.

Un exemple, un conducteur ne pourra plus remplacer sur une autre ligne si besoin, comme il le fait aujourd'hui.

Cela rappelle la séparation du FRET avec des moyens dédiés (conducteur et locomotives) qui a rigidifié la production et amené à la suppression de nombreux trains que ce soit fret ou voyageurs et à côté de cela des conducteurs et matériels qui étaient inutilisés.

Aujourd'hui le matériel n'est pas figé sur une ligne, cela va modifier en profondeur la gestion de l'entretien du matériel et nous perdrons de la synergie dans l'utilisation de ce matériel. Aujourd'hui si un matériel à un problème, on en prend un autre, demain cela ne sera plus possible.

Une autre question importante concerne les correspondances et les reports sur d'autres trains.

Comment les correspondances seront-elles assurées ? Comment des entreprises différentes, avec leurs propres objectifs de régularité, pourront-elles accepter d'assurer des correspondances ? La question du report sur un autre train en cas de suppression de train ou de retard peut être aussi posée ! Clairement c'est la fin des correspondances et de la cohérence du réseau Normand.

Une chose est certaine, la gestion des trains sera plus complexe avec des entreprises différentes.

Qui sera prioritaire lors des retards ou incidents sur les voies ? S'il y a besoin d'adapter le plan de transport, il faudra des arbitrages. Cette question se posera rapidement si le retard du RER E augmente encore, et lors des travaux du saute-mouton.

Cette ouverture à la concurrence, c'est aussi un coût supérieur pour la région, l'exemple de la région PACA est flagrant, un contrat garanti de 50 Millions sur 10 ans, un km/train 25% plus cher que celui payé actuellement à la SNCF. Une première subvention de 10 millions donnée sans qu'aucun train n'ait encore circulé.

Alors, l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire normands est-ce vraiment le bon choix ?

Pas du tout ! D'ailleurs, les pays étrangers qui ont pratiqué cette politique libérale entraînant le détricotage du service public continu et surcoût conséquent sans amélioration du service, reviennent sur cette ouverture à la concurrence.

Ainsi, la Norvège met fin à l'ouverture à la concurrence. Le Royaume Uni après des années de libéralisation recrée une entreprise publique la « Great British Rail ». L'Allemagne si souvent citée en exemple, voit **Keolis** abandonner les trains régionaux et **Abellio** qui fait faillite laisser les usagers sur le quai.

En revanche, le Luxembourg a fait valoir le droit à dérogation pour que la CFL (Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois) garde le monopole.

Alors, peut-on continuer cette fuite en avant alors que les exemples qui nous étaient présentés comme l'avenir s'écroulent ?

La CGT pour sa part, n'accepte pas qu'au moment même où il faut, plus et mieux de trains pour répondre aux enjeux climatiques, on puisse faire des choix purement idéologiques conduisant à la déstructuration du réseau ferroviaire normand.

La CGT votera pour l'avis du CESER.

**Déclaration de M. Jean-Paul CHOULANT**  
au titre du groupe CFDT de Normandie

Monsieur le Président,  
Monsieur le Vice Président cher David,  
Chers collègues,

Il y a 40 ans, un débat s'engagea sur l'avenir à donner aux chemins de fer français et sur l'avenir de la Société Nationale des Chemins de Fer. En effet, en 1982 la SNCF arriva au terme de la convention qui lui avait donné naissance en 1937. Le 1<sup>er</sup> janvier 1983 la SNCF se transforme en un établissement public industriel et commercial. Même si le monopole fut figé dans la loi d'orientation des transports intérieurs « LOTI », notre organisation syndicale dénonçait le démantèlement progressif de la SNCF. Cela puisque dans le même temps, l'évolution de la réglementation européenne vient heurter de front ce modèle du « tout axé sur le monopole ».

Pendant quarante ans, les réformes se sont succédées. Faire et défaire c'est la vie au chemin de Fer dirons-nous ! Et pour cause, on ne dénombre pas moins de 6 tournants :

- En 1997, un nouvel EPIC est créé. La propriété et la responsabilité du réseau ferré national sont transférées vers ce nouvel EPIC nommé Réseau ferré de France « RFF ». Dans le même temps, on expérimente le transfert de la compétence des TER aux régions.
- En 2005, l'ouverture à la concurrence arrive avec la circulation des premiers trains de transport de marchandises privés.
- En 2009, la SNCF est officiellement mise en concurrence sur le transport international de voyageurs et le « cabotage » entre deux villes françaises pour un train en provenance ou à destination de l'étranger.
- En 2014, une réforme est adoptée visant à regrouper Réseau ferré de France RFF et la SNCF au sein d'une seule et même entité. La nouvelle SNCF se composera de trois établissements publics à caractère industriel et commercial.
- En 2016, notre Président de Région, Monsieur Hervé MORIN et le Premier Ministre actent au Mont St Michel, une convention visant à reprendre la charge des Intercités Normands « Paris-Caen-Cherbourg », « Paris-Rouen-Le Havre », « Paris-Granville », « Paris-Deauville », « Caen-Le Mans-Tours » contre l'achat de 40 nouveaux trains. Ces trains d'équilibres du territoire passeront sous l'autorité du TER Normandie.
- En 2018, une nouvelle réforme acte la division de la SNCF en 5 sociétés anonymes ainsi que l'arrêt des embauches sous le statut des cheminots dès 2020.

Revenir sur ces dates est important pour comprendre l'histoire. Au cours des 40 dernières années, plusieurs générations de cheminots travaillèrent avec le spectre de l'arrivée de la concurrence. Une partie des salariés du FRET ont déjà subi la concurrence et le résultat est sans appel :

- En 1990, Fret SNCF avait transporté 140 millions de tonnes de marchandises, employait 50 000 cheminots, comptait 10 000 clients et réalisait un chiffre d'affaires de 13 milliards de francs.

- En 2018, SNCF a annoncé son intention de filialiser l'activité Fret SNCF, il ne reste plus que 5400 cheminots, la dette de l'activité est de 4 milliards d'Euros. À cette date, aucune société de fret ferroviaire ne fait de bénéfice en France. La part de marché du fret ferroviaire en France n'a cessé de s'éroder au profit du transport routier de marchandises, pour tomber à 9 % en 2019, soit cinq fois moins qu'en 1974 et environ la moitié de la moyenne européenne.

Pour notre organisation syndicale, l'exemple du FRET devrait alerter les autorités organisatrices à l'heure où certains pays renationalisent les transports ferroviaires de voyageurs. Les enjeux climatiques justifieraient ce choix pour un service public de qualité. La CFDT rappelle que tous les marchés ouverts à la concurrence débouchèrent vers une dégradation du service et une augmentation des prix. Oui, le dossier présenté risque d'engendrer une envolée des prix pour les usagers et pour les contribuables Normands parce que nous le rappelons, les entreprises qui se positionneront sur ces marchés n'auront qu'un seul but : dégager des bénéfices.

La CFDT et les cheminots dénoncent une décision injuste. Le lot « Étoile de Caen » présenté figure depuis de nombreuses années parmi les lignes TER « les plus performantes de France ». Rappelons-nous que le TER Basse-Normandie était à l'époque dans le top 3 national sur plusieurs années. La qualité de service des lignes « Caen-Rennes », « Caen-Rouen », « Deauville-Lisieux », « Caen-Lisieux » et « Deauville-Cabourg » est reconnue même si certains choix de l'autorité organisatrice laissent à désirer comme par exemple le retrait des contrôleurs sur Lisieux-Deauville il y a quelques années.

La convention de 10 ans prévoyait des indicateurs de performance et une revoyure à mi-parcours. Comment continuer à demander aux salariés une confiance réciproque alors même qu'on change les règles en pleine convention puisque tous les indicateurs du lot sont bons. Même les usagers et abonnés en témoignent... La CFDT pointe du doigt les choix de la région et les conséquences de la signature de 2016 au Mont St Michel. Le pari du Président Morin est perdu puisque la crise sanitaire a bousculé les prévisions économiques. C'est ce qui explique les 58% présentés de recettes réalisées par rapport aux recettes escomptées. La CFDT avait alerté des risques de ce désengagement de l'État vis-à-vis des axes Intercités. Aujourd'hui, les usagers et cheminots payent quotidiennement le prix de ce désengagement. D'un côté via la déshumanisation des gares et des trains, de l'autre via le plan social déguisé, engagé depuis 2016. La CFDT dénonce des centaines d'emplois cheminots supprimés sur la région !

La période actuelle est-elle propice à ce genre de décision ? Dans une entreprise où le climat anxigène est permanent. Dans un contexte de tensions des métiers de la conduite et des postes d'aiguillages. À l'heure d'une réforme des retraites annoncée, d'une inflation record et d'une incertitude énergétique... Clairement pour la CFDT, ce n'était pas le moment de rajouter un sujet supplémentaire sur une table déjà bien chargée. Qu'on se le dise, pour les salariés concernés par le dossier ce sera perdants ou perdants puisque la SA SNCF Voyageurs ne positionnera pas l'entreprise historique mais une filiale dédiée contre les concurrents potentiels.

La CFDT craint une remise en cause des conditions sociales dans une entreprise où les salaires furent gelés pendant 8 ans avec des grilles inférieures au SMIC. Rappelons que le régime spécial des cheminots compensait des salaires historiquement bas et des conditions de travail décalés mais surtout dégradés. Depuis l'arrêt des recrutements au statut et la crise sanitaire, la SNCF peine non seulement à recruter mais

surtout à conserver ses salariés. De plus, les dizaines de réorganisations sur le territoire Normand n'arrangent rien au contexte cité.

Attachée à l'entreprise historique SNCF, la CFDT appelle les cheminots à un rassemblement devant le conseil régional le 17 octobre prochain et revendique le retrait du dossier de l'ordre du jour. La CFDT dénonce une décision injustifiée et le cout exorbitant d'un éventuel appel d'offre à une période où la Région se place une nouvelle fois, comme étant la région de France qui investit le plus par habitant. Quand les fournisseurs d'énergie du privé appellent leurs usagers à repartir chez l'opérateur historique par peur de ne pouvoir bloquer les prix, la Région doit faire le choix d'un acte politique fort et ne pas ouvrir les marchés Normands des services de transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence.

## **Déclaration de M. Patrick MOREL**

au titre de la Fédération nationale des associations des usagers des transports de Normandie (FNAUT)

M. le Président, M. le Vice-Président, chers collègues. Je vais vous faire part de la position de la FNAUT ainsi que de ma position personnelle.

La FNAUT s'interroge sur un retour à la concurrence même si elle n'y est pas opposée par principe. Néanmoins, elle suit le constat de la situation du réseau ferroviaire en Normandie. Des éléments qui ont déjà été cités : la baisse de la fréquentation ces 5 dernières années, l'augmentation des coûts des services, l'offre parfois inadaptée et un cadencement insuffisant. Des correspondances pas toujours correctement organisées, la tarification complexe. J'insiste sur ce point, il n'est pas évident aujourd'hui d'avoir une lecture simple des tarifs proposés. Ainsi qu'une distribution qui efface un peu la présence humaine dans les gares. Il s'agit d'un constat que tout le monde peut faire, et ce malgré les efforts de la Région sur les investissements durant plusieurs années.

Dès 1983, des investissements avaient déjà été réalisés sur la ligne Paris-Normandie. On voit bien qu'un sursaut des services offerts et des coûts sont indispensables. Compte tenu de tous ces enjeux, l'ouverture à la concurrence sera-t-elle en mesure de régler les problèmes posés ? Au vu des échanges qui viennent d'avoir lieu, nous pouvons conclure que rien ne l'assure.

La FNAUT partage les arguments énoncés par mes collègues. Elle partage également les arguments repris dans la commission 3 puisque ces arguments sont mis en avant par la Région pour justifier le retour à la concurrence. Ce ne sont pas les bons arguments. Notamment la baisse des recettes pendant la période COVID. Nous ne pouvons pas nous baser sur de telles données pour analyser l'évolution des recettes et la fréquentation du réseau ferroviaire.

Je vais maintenant parler en mon nom personnel. Je suis très dubitatif sur le fait que l'ouverture à la concurrence soit susceptible de révéler des problèmes structurels de ce secteur. Je l'avais déjà évoqué lors du cinquantième anniversaire du CESER. Tout d'abord, un retour à la concurrence mettra d'un côté la SNCF comme l'un des opérateurs présents. Une SNCF qui, nous le savons, est plombée par une dette, avec la reprise partielle et tardive de l'État, qui s'est engagée à reprendre 35 milliards sur les 55 milliards de dettes. Il faut rappeler également que la dette de l'État est de 2 200 milliards, ça vous donne une proportion de l'effort qui a été fait. Cette reprise s'accompagne également de contraintes supplémentaires pour la SNCF. Tout d'abord, l'État ne se portera plus garant des emprunts contractés par la SNCF. Cela va donc se traduire par un renchérissement des emprunts que la SNCF pourra engager. D'autre part, le contrat de performance va limiter la SNCF dans sa capacité d'endettement. Cela se traduira dans sa capacité d'investissement. Nous pourrions nous dire que si l'État investit beaucoup en faveur du ferroviaire, cela compensera. Or, nous nous apercevons que l'État français s'est engagé à fournir 2,8 milliards d'euros par an dans la modernisation du mode ferroviaire. Il en faudrait pourtant 3,8 milliards d'euros, voire, selon la demande du président de la SNCF, 100 milliards en 15 ans.

Nous pourrions nous dire que ces chiffres étant donnés par le Président de la SNCF, il serait judicieux de relativiser ; pourtant, la comparaison de notre investissement avec ceux des pays voisins, exprime notre manque d'investissement.

L'Allemagne va investir 85 milliards d'euros en 10 ans, et l'Italie 150 milliards en 10 ans, tout en sachant que ce sera finalement 190 milliards puisqu'il y aura 40 milliards de l'Europe.

Le réseau français s'est dégradé ces dernières années. Il est plus ancien que celui de nos voisins qui vont pourtant investir trois fois plus que notre pays. L'État doit prendre et jouer son rôle dans le réseau ferroviaire français.

En somme, nous voyons bien que ce n'est pas l'ouverture à la concurrence, j'ai même envie de dire à seulement deux mois près, qui va répondre à la question des sous-investissements faits par l'État. Si nous continuons sur cette ligne, cela risque de conduire le réseau ferroviaire français dans une situation extrêmement dégradée.

De plus, concernant les opérateurs qui seront choisis s'il ne s'agit pas de la SNCF, ils emprunteront les infrastructures existantes. Les efforts déployés par ces opérateurs seront donc limités par ces sous-investissements que je viens de vous signaler. Je vous rappelle aussi qu'aujourd'hui l'investissement par habitant d'un pays comme la Grande-Bretagne est de 158 euros par habitant. L'Allemagne 124 euros, l'Italie 103 euros, l'Espagne 56 euros et la France arrive en dernière position avec 45 euros par habitant alors que nous sommes déjà sur réseau vieillissant méritant un effort très important. Je prends l'exemple du FRET, la France a pour ambition de doubler le FRET ferroviaire à l'horizon 2030. Elle s'est engagée à investir 170 millions par an pendant 3 ans. Comment voulez-vous qu'avec 500 millions d'euros en 3 ans on puisse moderniser le réseau ferroviaire français ? C'est une plaisanterie. La part du FRET en France est à la moitié de celle de l'Europe. Nous sommes totalement à côté de la plaque. La situation est donc préoccupante, d'autant plus si nous souhaitons réussir à atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour ce faire il faut investir massivement, voilà pourquoi il serait plus judicieux de ne pas se concentrer sur la concurrence mais sur l'investissement du matériel ferroviaire. Quant aux concurrents alternatifs, 66% sont possédés par la Caisse des dépôts, il s'agit donc d'un opérateur para-public. Que souhaitons-nous ? Une concurrence publique contre une concurrence para-publique ? Ça n'a pas de sens. Il faut donc se demander quels sont les nouveaux entrants de ce marché qui va ouvrir, tout en gardant en tête que les réponses apportées doivent répondre aux problématiques fondamentales soulevées dans ce débat. À savoir : le service et la tarification.

Quant à la tarification, déjà qu'avec la SNCF cela est compliqué, comment pouvons-nous penser qu'avec de nouveaux opérateurs cela sera simplifié ? Il existera donc plusieurs guichets ce qui rendra l'expérience compliquée. Pour conclure, regardons ce qu'il s'est produit lors de l'ouverture à la concurrence, dans les secteurs de la télécommunication et de l'énergie. Puisque nous l'avons vécu, demandons-nous quel bilan et quelle économie de coûts cela a procuré aux usagers et aux consommateurs ? Faisons le bilan, puisqu'on veut nous prouver qu'avec l'ouverture de la concurrence ça ira mieux. Il semble que la régulation pose plus de problèmes que l'inverse, l'État est même obligé d'intervenir pour réguler et soutenir ces secteurs qui arrivent à être en difficulté. Voici ce que je voulais vous partager aujourd'hui. Je pense véritablement que l'ouverture à la concurrence, au vu de l'état de la région, ne réglera pas les problèmes qui sont les nôtres.

## **Déclaration de M. Pierrick SALVI**

au titre du groupe Force Ouvrière de Normandie

La séance plénière du Conseil Régional doit délibérer le 17 octobre sur l'ouverture à la concurrence de dessertes ferroviaires, dans un premier temps sur « l'étoile de Caen », puis rapidement pour une mise en place à l'horizon 2030 sur l'ensemble des lignes de la Région.

Ce choix s'inscrit dans une politique de recul du service public sur le territoire normand. De nombreux guichets et gares ont été fermés, l'accompagnement des trains réduit, des arrêts ont été supprimés, rendant l'accès au train plus difficile pour une grande partie de la population.

Une déshumanisation choisie des gares et des trains, qui acte 150 suppressions d'emplois en à peine 6 ans ! Quid alors de la sécurité et sûreté des usagers, de l'accès aux personnes à mobilité réduite, de l'illectronisme...?

Le nombre de trains a également été diminué fortement sur tous les axes structurants la Normandie, ainsi la feuille de route promise par Messieurs Morin et Gastine à leur prise de fonction en 2015, intitulée « Normandie Trains 2020 », n'a jamais été respectée !

Dans le même temps, et contrairement à ce qui avait été annoncé, les prix des billets n'ont cessé d'augmenter en lien avec une multitude d'abonnements et une tarification de plus en plus complexe. A l'heure où la crise sociale et écologique s'accroît, cette politique est un non-sens. Il y a, au contraire, urgence à développer le service public ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation. Le règlement européen OSP le précise clairement. D'ailleurs plusieurs États européens, comme des Régions, continuent avec l'opérateur historique à investir dans le rail public par la réouverture de lignes et une tarification attractive, tout en maintenant les guichets ouverts et même en développant les services pour favoriser l'accueil de tous les usagers.

La concurrence n'est pas la solution, c'est le problème ! Preuve en est, elle est déjà en place depuis 16 ans en France pour le trafic de marchandises, et le constat est là : c'est le déclin constant du mode ferré qui s'est opéré ! Nous le constatons tous, notamment dans tous les services publics, l'ouverture à la concurrence se traduit toujours par un surcoût, soit pour les usagers, soit pour les contribuables, voire souvent les deux à la fois, sans que la qualité du service ne soit améliorée, bien au contraire.

La décision qui incombe aux élu.e.s du Conseil Régional est importante pour l'avenir. Le choix qui est proposé est purement idéologique, en opposition avec une efficacité économique, environnementale et sociale. Qui peut croire qu'une myriade d'opérateurs différents se partageant le réseau ferré serait plus efficace qu'un opérateur unique intégré ?

Tout devrait pourtant conduire à renforcer l'ensemble des dessertes sur le territoire normand pour répondre à la fois aux enjeux écologiques, au développement de l'ensemble des territoires et à l'égalité d'accès pour tous les usagers, par un projet mobilisateur avec de l'argent public pour le service public. Des propositions et engagements existent et sont d'ailleurs pris dans la période, à l'instar de la délibération



adoptée à l'unanimité le 4 octobre dernier par le Conseil communautaire de la Métropole Rouen Normandie, ou encore l'avis du CESER de Normandie en avril 2019 axé sur les mobilités au quotidien et mettant en avant le développement indispensable du mode ferré. Nous appelons les élus au Conseil Régional à refuser de livrer le ferroviaire normand aux intérêts privés.

Le 17 octobre, les organisations syndicales cheminotes, FO, CGT,CFDT, Sud rail et UNSA à l'occasion de la réunion plénière du conseil régional iront porter la nécessité d'un service public intégré avec tous les acteurs attachés à son développement et à son amélioration, notamment en exigeant un engagement financier plus fort de l'État pour sa modernisation .