

## OUVERTURE À LA CONCURRENCE : LE COUPERET EST TOMBÉ !

L'Autorité Organisatrice aura réussi son effet médiatique en annonçant plus d'un mois avant le vote en plénière du Conseil Régional, le nom des deux attributaires des lots ouverts à la concurrence en région PACA.

La direction SNCF, qui semble se poser en spectateur des orientations libérales, aura joué son rôle de bon élève dans un contexte lui permettant de se réorganiser.

Pour rappel, le volet « ouverture à la concurrence » de l'ordonnance du 12 décembre 2018 a pour objet :

- de transposer la directive 2016/2370 du 14 décembre 2016 afin d'adapter le système ferroviaire français à l'ouverture à la concurrence, conformément à l'habilitation figurant à l'article 11 du projet de loi ;
- de préciser l'application des dispositions du règlement européen du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement « OSP » ;
- de préciser les modalités de transfert aux autorités organisatrices de transport des matériels roulants et des installations de service ;
- de déterminer les exceptions aux règles applicables aux services publics ferroviaires concernant le devenir des biens employés par une entreprise pour l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs concourant également à l'exploitation de services de transport ferroviaire librement organisés ;

- plus généralement, d'adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Pour « accompagner » cette ouverture à la concurrence, la loi entérine la création d'un Groupe Public Unifié organisé autour de trois sociétés anonymes en lieu et place du Groupe Public Ferroviaire constitué de ses trois EPIC. Elle définit également un « nouveau cadre social pour le groupe public et pour l'ensemble de la branche ferroviaire ».

Loin des effets d'annonce, il semble important de mettre en lumière quelques éléments d'ordre économique afin de mesurer l'impact de ce processus d'ouverture à la concurrence qui répond pour beaucoup à une vision dogmatique que peut avoir la région politique.

Ces éléments sont issus d'une expertise libre votée par les élus de l'instance commune du CCGPF sur l'ensemble des régions concernées et de sa déclinaison en région PACA.

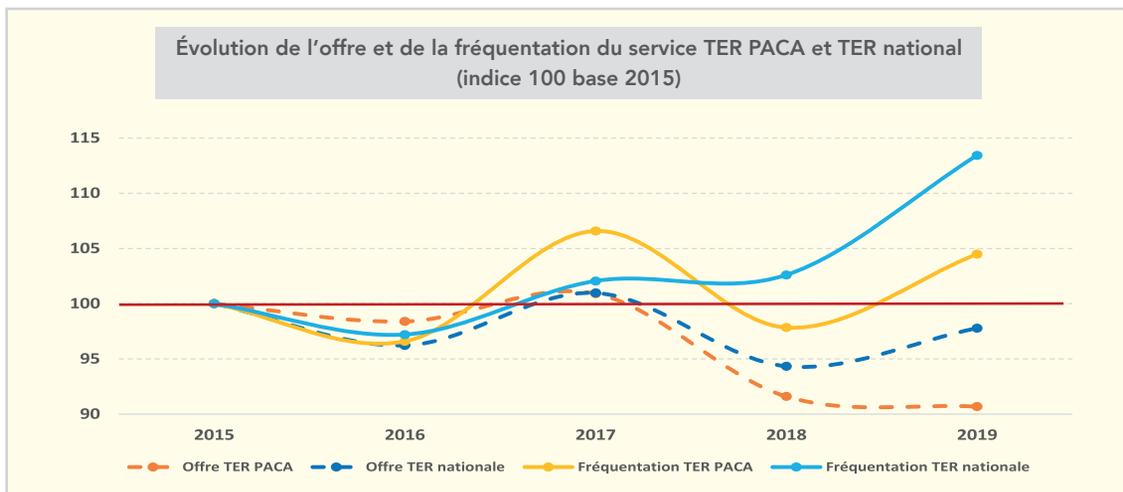


Sébastien Gronnier  
Secrétaire du CSE TER PACA

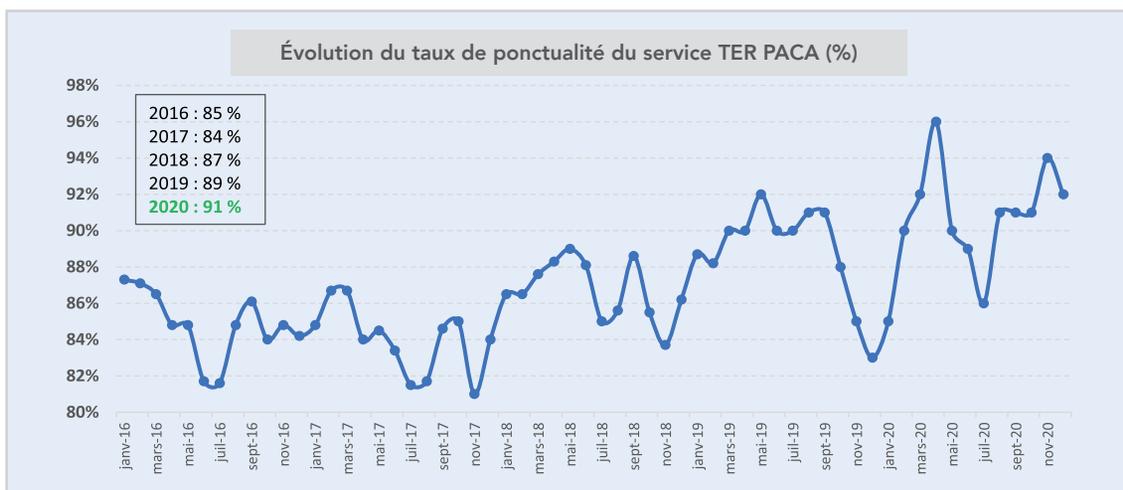


# L'ACTIVITÉ TER EN RÉGION PACA

Une offre TER en Région PACA en repli depuis 2017, malgré l'attrait du ferroviaire dans la Région.



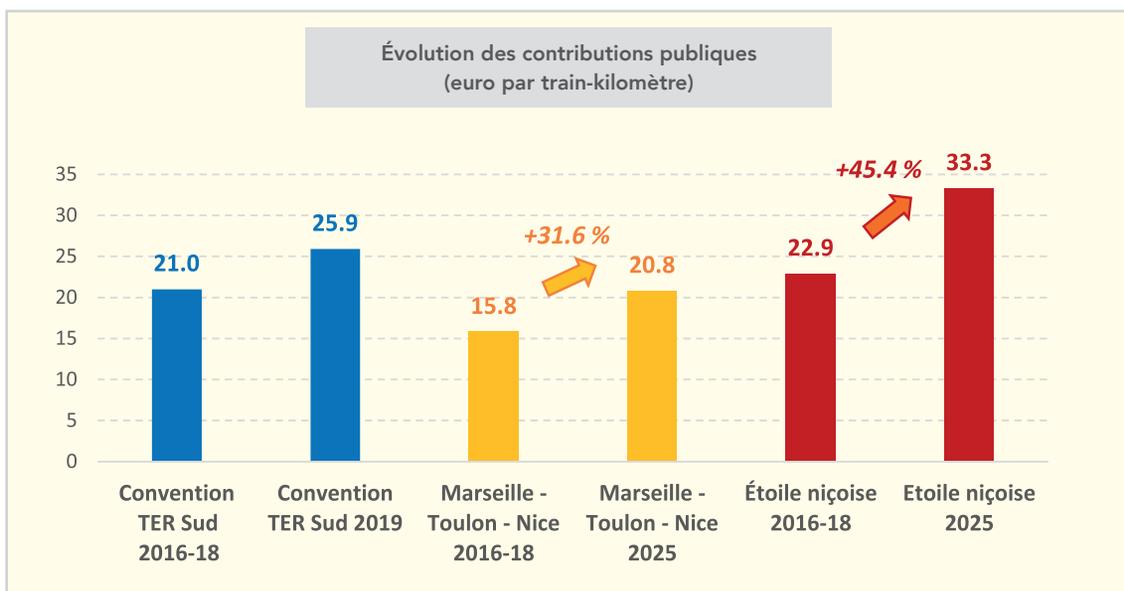
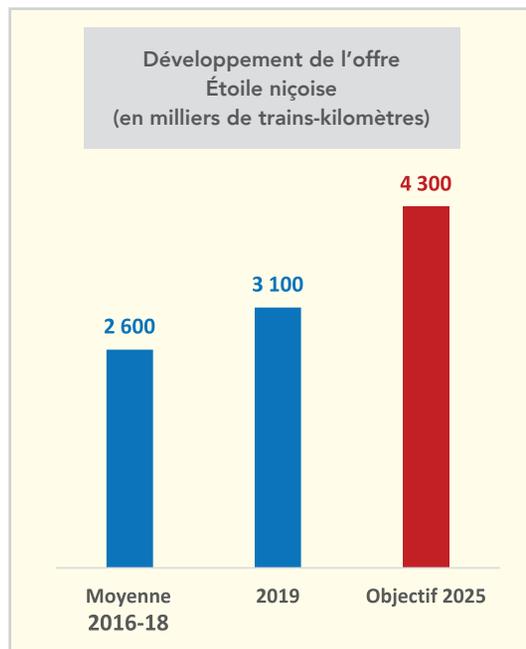
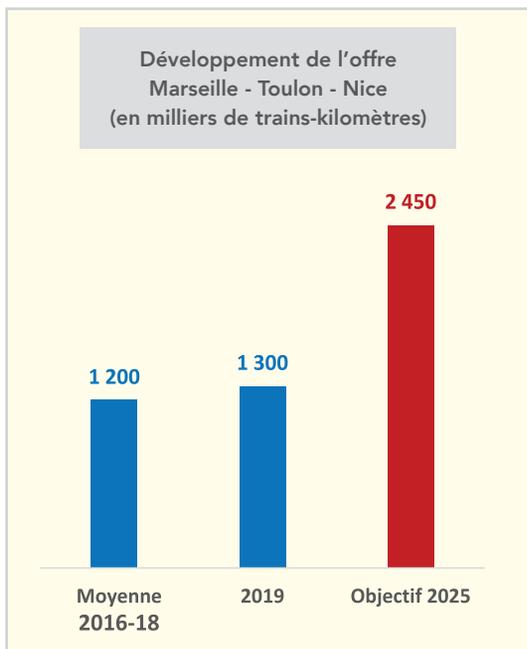
Synthèse de l'offre					
Milliers de trains.km commerciaux	2015	2016	2017	2018	2019
Région PACA	12 867	12 660	12 984	11 785	11 667
Global TER	173 363	166 820	175 055	163 541	169 517
Indice 100 base 2015					
Offre TER PACA	100	98,4	100,9	91,6	90,7
Offre TER nationale	100	96,2	101,0	94,3	97,8
Synthèse de la fréquentation					
En millions de passagers.km transportés	2015	2016	2017	2018	2019
Région PACA	1 164	1 124	1 241	1 139	1 216
Global TER	13 418	13 042	13 693	13 767	15 221
Indice 100 base 2015					
Fréquentation TER PACA	100	96,6	106,6	97,8	104,5
Fréquentation TER nationale	100	97,2	102,0	102,6	113,4



# LA CONCURRENCE EN RÉGION PACA

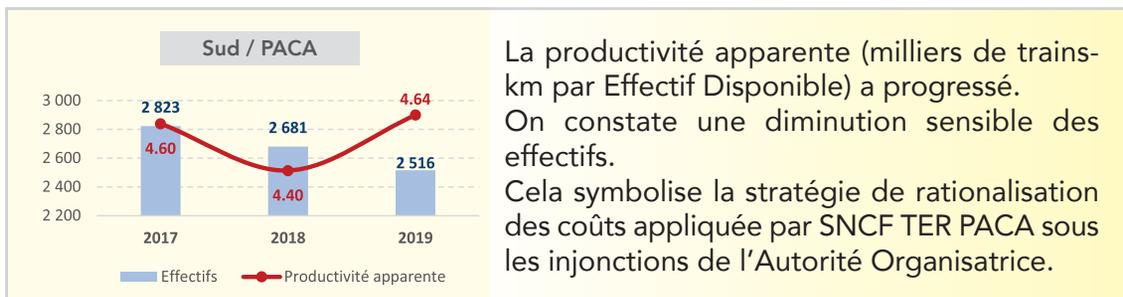
## Un développement de l'offre... qui sera financé par le contribuable.

L'ouverture à la concurrence est vue par la Région comme un levier pour accroître l'utilisation du service...



L'analyse du subventionnement de l'offre des lots concernés par la libéralisation fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable, qui financera in fine la volonté des Régions "d'appâter" les entreprises privées... et les marges de ces dernières.

La réduction des coûts opérationnels est avancée par la Région, la productivité apparente des effectifs a déjà largement été utilisée comme levier de « performance ».



**Pourtant, la présence humaine est un facteur de satisfaction des usagers...**

## LE LOT MARSEILLE – TOULON - NICE

La valeur estimée du contrat atteindrait 870 M€ sur 10 ans, soit un montant particulièrement important, qui englobe plusieurs éléments :

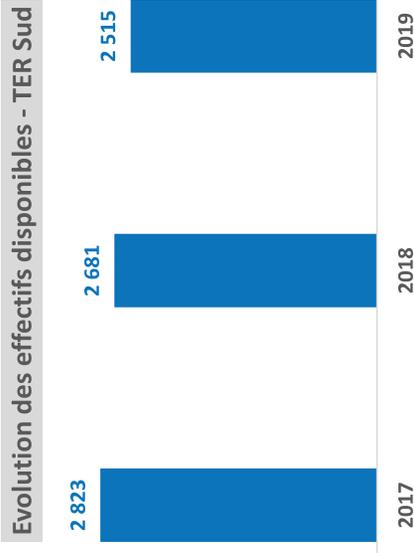
L'atelier de maintenance de Nice-Ville : entre 26 et 90 M€	La fourniture du matériel roulant : entre 180 et 260 M€	La couverture du déficit d'exploitation : environ 380 M€
<p>Le contrat prévoit la création par le concessionnaire d'un atelier de maintenance à Nice-Ville.</p> <p>Pour l'heure, le coût estimatif du projet n'a pas été officiellement communiqué, chaque candidat devant proposer sa solution.</p> <p>Cependant, le nouvel atelier de Marseille-Pautrier (compris dans le lot), au coût de <b>26 M€</b> (dont 2.6 M€ pris en charge par SNCF Voyageurs) ou encore celui de Montigny-lès-Metz dans le Grand Est (<b>90 M€</b>) constituent des indicateurs estimatifs hauts et bas.</p>	<p>Le détail du contrat n'étant pas officiellement communiqué, nous pouvons estimer le coût d'acquisition du matériel roulant neuf entre 180 M€ (acquisition de 10 rames neuves sur la ligne d'ici 2025, selon le Président de Région cité par <i>La Provence</i>) et 260 M€ (selon l'appel d'offres réalisé par Transdev fin 2020 pour l'acquisition d'environ 20 à 30 rames pour l'exploitation du lot).</p>	<p>La perte opérationnelle liée à la ligne est d'environ 19 M€ en moyenne annuelle sur la période 2016-18 (17 M€ de recettes liées au trafic, 36 M€ de charges opérationnelles), soit un montant sur 10 ans de 190 M€. Toute chose étant égale par ailleurs, le doublement de l'offre pourrait donc faire doubler ce montant, qui pourrait atteindre environ 380 M€ (la baisse des coûts marginaux étant par hypothèse compensée par un certain tassement des recettes commerciales).</p>

L'offre relative au lot Marseille – Toulon – Nice représenterait plus de 11 % de l'offre globale TER Sud en 2019 (17 % en 2025), moins de 10 % des effectifs totaux seraient dédiés au lot.

Serait-ce une nouvelle marque de productivité après une fonte historique et constante des effectifs ?

## Décomposition des effectifs transférables - activité de transport seulement

Groupe d'emploi	Catégories d'emploi associées	
<b>Groupe 1 :</b>	Conduite ligne et conduite manœuvre	
<b>Emplois opérationnels concourant directement à la production du service de transport</b>	Accompagnement train et lutte anti-fraude Services en gare relevant du transporteur Maintenance courante du matériel roulant (maintenance, mouvement, contrôle nettoyage, logistique approvisionnement et manutention des pièces, entretien des installations et des outillages)	<b>195</b>
<b>Groupe 2 :</b>	Matériel (suivi du matériel, organisation et planification des opérations de maintenance en lien avec le plan de transport)	
<b>Emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production du service</b>	Exploitation (conception de plan de transport, gestion des ressources et gestion des aléas d'exploitation, traitement des incidents, coordination des différents services, QSE, autres, encadrement)	<b>34</b>
<b>Groupe 3 :</b>	RH, Comptabilité, Contrôle de gestion, Achats, SI, Communication / Marketing, Contrat	<b>15</b>
<b>Total</b>		<b>244</b>



Soit 9.70 % des effectifs disponibles totaux TER Sud

# LE LOT ÉTOILE NIÇOISE

## Ce que devra faire le concessionnaire selon l'avis de concession (liste non exhaustive)

Exploitation des circulations ferroviaires sur l'axe les Arcs-Draguignan-Nice-Vintimille, Cannes-Grasse, Nice-Breil-Tende.

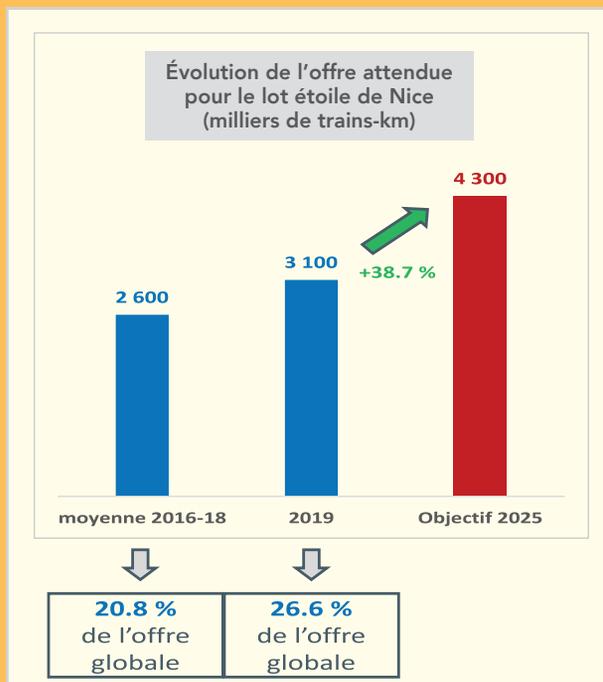
La conception, construction d'un atelier de maintenance sur le site de Nice St-Roch.

L'exploitation de ce site, ainsi que celle du site de Cannes-La Bocca, tous deux mis à disposition par la Région.

La garde et la maintenance du matériel roulant.

L'exploitation de la billettique / ventes de titres / encaissement et reversement de recettes pour le compte de l'AO, ainsi que des prestations commerciales en gare et à bord des trains.

La hausse de l'offre et la création d'un atelier de maintenance à Nice St-Roch constituent les éléments marquants du lot, dont la valeur sur 10 ans est d'1,5 milliard d'euros.



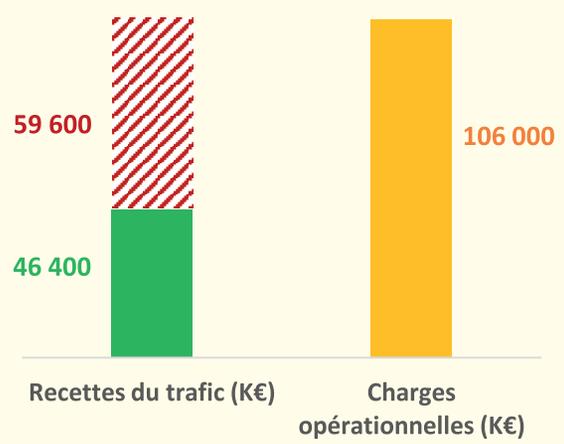
La création de l'atelier de maintenance sur le site de Nice St-Roch est un élément important du lot.

Sujet emblématique, qui devait initialement voir le jour en 2019 après un engagement de l'exécutif régional en 2016, il a finalement été intégré dans l'appel d'offres.

Pour l'heure, l'enveloppe consacrée à l'atelier ne semble pas avoir fait l'objet d'une modification ; pour rappel, la délibération de la Région à ce sujet prévoyait un investissement de 67 M€, qu'il faut donc englober dans le montant global du contrat.

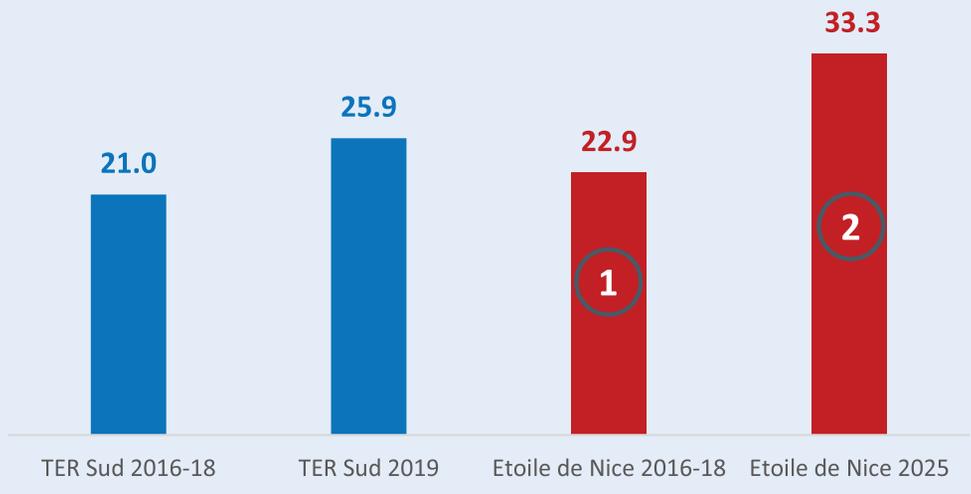
Le périmètre du contrat était fortement déficitaire sur la période 2016-2018 ; la valeur du contrat inscrite dans l'avis de concession laisse augurer un subventionnement public de l'offre largement supérieur à l'historique.

**Déséquilibre opérationnel du lot étoile de Nice (moyenne annuelle 2016-2018)**



Le déséquilibre économique du lot s'élève à près de **60 M€/an** sur la période 2016/2018. Ce déséquilibre est compensé par la Région (contribution) mais aussi par la SNCF (pertes opérationnelles affichées par TER PACA sur la période).

**Subventionnement public de l'offre (€ par train-km)**



**1** Déficit d'exploitation de 59,6 M€ pour 2600 milliers de trains-km. Ce déficit est comblé par la contribution de la Région, ainsi que par SNCF Voyageurs (TER PACA), société détenue par la S.A. SNCF, elle-même détenue par l'État.

**2** La valeur du contrat est de 1500 M€ sur 10 ans, soit 150 M€ par an. Nous avons retraité le coût estimé de l'atelier de Nice St-Roch : 67 M€ (6,7 M€ annuels), soit une contribution de 143,3 M€ pour 4300 milliers de trains-km en 2025.

L'effectif Équivalent Temps Plein transférable dans le cadre du lot étoile de Nice représente environ 27,5 % des effectifs disponibles TER Sud en 2019, soit peu ou prou la part de l'offre relative au lot dans l'offre globale. L'ambition de la Région de renforcer l'offre pourrait induire de nouvelles pressions sur la productivité.

Décomposition des effectifs transférables - activité de transport seulement		
Groupe d'emploi	Catégories d'emploi associées	
<b>Groupe 1 :</b> Emplois opérationnels concourant directement à la production du service de transport	Conduite ligne et conduite manœuvre	
	Accompagnement train et lutte anti-fraude	
	Services en gare relevant du transporteur	
	Maintenance courante du matériel roulant (maintenance, mouvement, contrôle nettoyage, logistique approvisionnement et manutention des pièces, entretien des installations et des outillages)	554
<b>Groupe 2 :</b> Emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production du service	Matériel (suivi du matériel, organisation et planification des opérations de maintenance en lien avec le plan de transport)	
	Exploitation (conception de plan de transport, gestion des ressources et gestion des aléas d'exploitation, traitement des incidents, coordination des différents services, QSE, autres, encadrement)	95
<b>Groupe 3 :</b> Emplois concourant indirectement aux activités du service	RH, Comptabilité, Contrôle de gestion, Achats, SI, Communication / Marketing, Contrat	41
<b>Total</b>		690

**27.5 % de l'effectif disponible TER Sud 2019**

Le lot étoile de Nice symbolise les grandes orientations que pourraient suivre l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs, à travers :

- Une croissance de l'offre attendue par la Région (+38.7 %) qui serait permise par du matériel roulant totalement neuf ou rénové à horizon 2025, une refonte du cadencement...
- ... mais aussi une modernisation des infrastructures, qu'elle concerne le réseau ferré, avec des opérations de régénération particulièrement coûteuses entre Nice et Tende, qui met en évidence le surcoût de politiques d'austérité qui ont prévalu pour les petites lignes, dont l'entretien et la modernisation ont longtemps été abandonnés.
- La création d'un atelier de maintenance flambant neuf sur le site de Nice St-Roch.
- Ainsi, tous ces facteurs d'amélioration du service seraient permis par une valeur du contrat qui laisse supposer un subventionnement public bien supérieur au financement observable sur le reste de la convention. L'amélioration du service serait donc davantage la résultante d'un renforcement des moyens consacrés que le fruit d'une ouverture à la concurrence dont les marges de manœuvre seront limitées. En effet, la ligne Les Arcs-Grasse / Vintimille a déjà vu sa fréquentation progresser de 14 % entre 2017 et 2019, elle a gagné +13 % en fiabilité sur la même période, à 92 %, le taux de satisfaction atteint environ 90 %...
- La seule constante pourrait être la productivité une nouvelle fois demandée aux cheminots, qui, après avoir vu ses effectifs se réduire significativement au cours des dernières années, apparaît limitée pour faire face à la hausse de l'offre.

**Il constitue pourtant un maillon essentiel de la qualité de service.**