

Flash

ÉCO

AVRIL 2025

ÉDITO

Concurrence ferroviaire régionale, à qui profite le voyage ?

Depuis l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional, une nouvelle ère s'est ouverte pour les usagers des TER et les cheminots de PACA. Longtemps monopole de la SNCF, l'exploitation des lignes régionales voit désormais arriver de nouveaux acteurs, censés insuffler dynamisme, innovation et baisse des coûts.

Mais derrière ce discours prométhéen, une question demeure : la concurrence profite-t-elle réellement aux voyageurs, ou cache-t-elle des effets pervers qui fragilisent le service public ?

Dans plusieurs régions, les premiers appels d'offres ont donné lieu à des victoires d'opérateurs privés ou de filiales de la SNCF, comme SUDAZUR et TRANSDEV dans notre région, ce qui annonce une refonte en profondeur du paysage ferroviaire. Les promesses sont alléchantes : plus de trains, des tarifs ajustés, un meilleur service.

Pourtant, les expériences européennes, notamment en Allemagne ou en Suède, montrent que la concurrence dans le ferroviaire ne rime pas nécessairement avec amélioration. Dégradation des conditions de travail des cheminots, opacité des coûts réels, complexité accrue pour les usagers... autant de risques qui pèsent sur cette libéralisation.

Autre écueil : la cohérence du réseau. La logique du service public impose une vision d'ensemble, où les

lignes les plus rentables compensent celles qui sont déficitaires, garantissant ainsi un maillage territorial équilibré. Or, la mise en concurrence fragmente cette organisation et pourrait conduire à la suppression de dessertes jugées non rentables, au détriment des petites villes et des zones rurales.

Loin d'être une fatalité, cette mutation du ferroviaire régional doit être scrutée de près par les citoyens et les élus. La concurrence ne doit pas devenir un prétexte à la réduction des coûts sur le dos des usagers et des travailleurs du rail.

Au contraire, elle devrait être l'occasion d'un vrai débat sur le modèle ferroviaire que nous voulons : un service de qualité, accessible à tous, et qui réponde aux défis écologiques et sociaux de notre époque.

Le train est un bien commun, un maillon essentiel de la mobilité durable et de l'aménagement du territoire. À nous de veiller à ce qu'il ne devienne pas une simple marchandise soumise aux seules logiques de rentabilité, au détriment du service public et des usagers.



Jean-Marie VALENCIA
Secrétaire du CSE TER PACA



SOMMAIRE

Une filialisation à tout prix !! Rappel des faits :
le calendrier..... p. 3-5

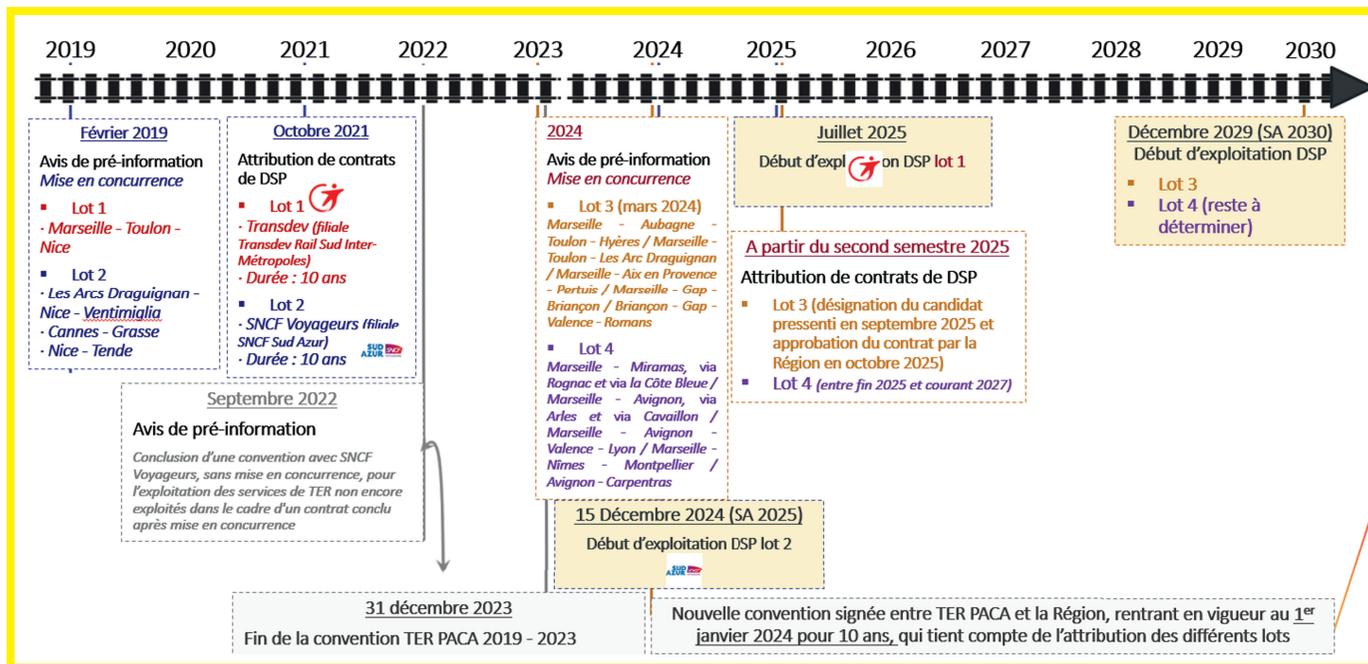
Annexes : les 4 lots TER en région PACAp.6

Rapport du Sénat sur l'ouverture à la concurrence
dans le TER du 10 avril 2024 p.7-8

Consultez le site web du CSE :
<https://cse-ter-cheminots-paca.org/>



UNE FILIALISATION À TOUT PRIX !! RAPPEL DES FAITS : LE CALENDRIER

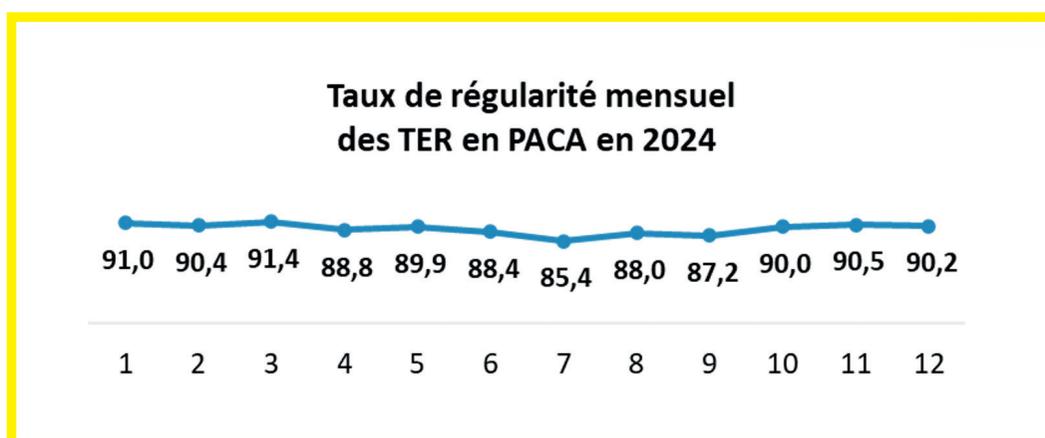


Depuis le 15 décembre 2024, la mise en production du lot 2 a débuté avec la filiale SNCF Sud Azur.

Dans un article de France 3 région, publié le 17 janvier 2025, la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) rappelait que concernant la qualité de service (ponctualité) « même avant que SNCF Sud Azur, le nouvel opérateur local, ne prenne les commandes, ce n'était déjà pas parfait ».

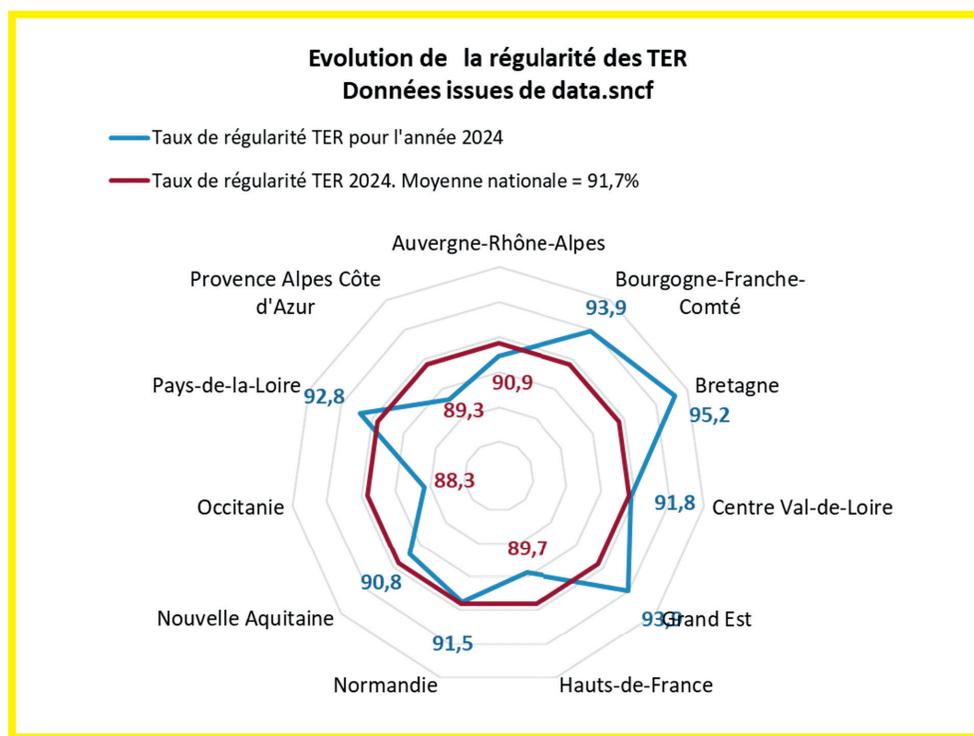
Qu'en est-il des indicateurs de régularité des TER en PACA ?

À date, il est trop tôt pour évaluer s'il y a des modifications dans la régularité des TER, depuis la mise en production de la filiale SUD Azur.



Toutefois, sur l'année 2024, la régularité des TER en PACA reste autour de 90%. Celle-ci a relativement progressé entre 2013 (83%) et 2021 (92%), pour se stabiliser autour de 90% les années suivantes.

Par ailleurs, en 2024, la région PACA reste la deuxième région après Occitanie à avoir les taux de régularité les plus dégradés. Elle affiche en effet un taux de régularité moyen de 89,3% (88,3% pour Occitanie). De plus, quatre régions ont un taux de régularité plus dégradé que la moyenne (91,7%).



Pour rappel, la nouvelle convention du 1^{er} janvier 2024 pour une durée de 10 ans, qui détermine l'offre de transport, intègre les sorties des lots 2, et 1 puis 3 et 4.

Celle-ci prévoit notamment, et cela dès 2024, au périmètre de la BU TER (c'est-à-dire sans compter les lots qui ne seront plus exploités par la BU), 13,3% d'offre ferroviaire complémentaire, 15% de suppressions de trains en moins et 13% d'irrégularité des TER en moins.

Donc des exigences d'amélioration de la qualité de service sont actées entre TER PACA et la région.

Avec la privatisation, les trains vont mieux fonctionner : FAUX

La filialisation n'est pas la réponse à une meilleure qualité de service : s'il y a des perturbations sur une ligne à cause de perturbation, un train, qu'il soit privé ou pas, ne peut pas passer au-dessus des autres !

2/3 des suppressions de trains sont la conséquence de causes externes.

L'irrégularité des TER, tout comme leur suppression par rapport à une offre établie, est due, en grande partie, à des causes externes à TER.

En effet, sur les données de janvier à août 2024, plus de deux tiers des suppressions de TER sont dues à des situations externes. Et sur les 30% des suppressions pour causes internes à TER, la moitié est due à des problèmes de matériel.

La justification de privatisation pour améliorer la qualité de service pour les usagers est donc sans fondement !

En effet, c'est bien l'entretien de l'infrastructure qui reste réponse à une meilleure qualité de service.

Mettre un autre opérateur ferroviaire que la SNCF : une la fausse bonne idée

Concernant le lot 1, attribué à Transdev, la mise en production démarre en juillet 2025. Les livraisons des rames neuves, nécessaires pour réaliser l'offre de transport, ont pris du retard.

Or, si l'opérateur Transdev n'a pas le nombre de trains suffisants, l'offre de transport ne pourra pas être honorée au démarrage, et ce seront des pénalités à la clé.

De quoi ne plus inciter les autres opérateurs à se positionner sur des appels d'offres demain.

Pourquoi alors ouvrir à la concurrence si ce n'est que pour dégrader le cadre social des cheminots et des cheminotes ? Car oui, des accords historiques seront soumis à renégociation dans le cadre des transferts des cheminots et des cheminotes dans les filiales SNCF.

Une privatisation qui rime avec désorganisation !

L'ouverture à la concurrence n'est pas neutre dans l'organisation de TER PACA. En effet, la réponse aux appels d'offres nécessite du temps, et désorganise les fonctions support déjà fortement mises à contribution pour réaliser des économies. De plus, l'ouverture à la concurrence va multiplier les interlocuteurs que la Région PACA aura demain.

Justement, concernant les fonctions support, la note est salée !

La mise en production des lots 2 et 1 respectivement fin 2024 et 2025 va entraîner 30% de suppressions de postes dans les fonctions supports au périmètre de la BU TER PACA. 30% de suppressions de postes qui s'ajoutent à celles réalisées depuis des années. Outre une perte de compétence, le dimensionnement demain des fonctions support interrogent.

Le dimensionnement des fonctions support n'est pas une règle de 3 !

En effet, pour qu'un service fonctionne, il faut un nombre d'agents minimum, et cela quel que soit les opérationnels à épauler. Sans la prise en compte de cela, les risques sont multiples : désorganisation des fonctions supports, impacts sur les opérationnels et donc sur la production, pénalités pour non-respect de la qualité de service.



Rappelons que la nouvelle convention prévoit 13,3% d'offre de trains en plus sur 10 ans. Plus de trains, plus d'opérationnels au périmètre des lignes restantes dans la BU, donc des besoins de fonctions support qui vont mécaniquement augmenter.

Une privatisation qui reste un non-sens économique.

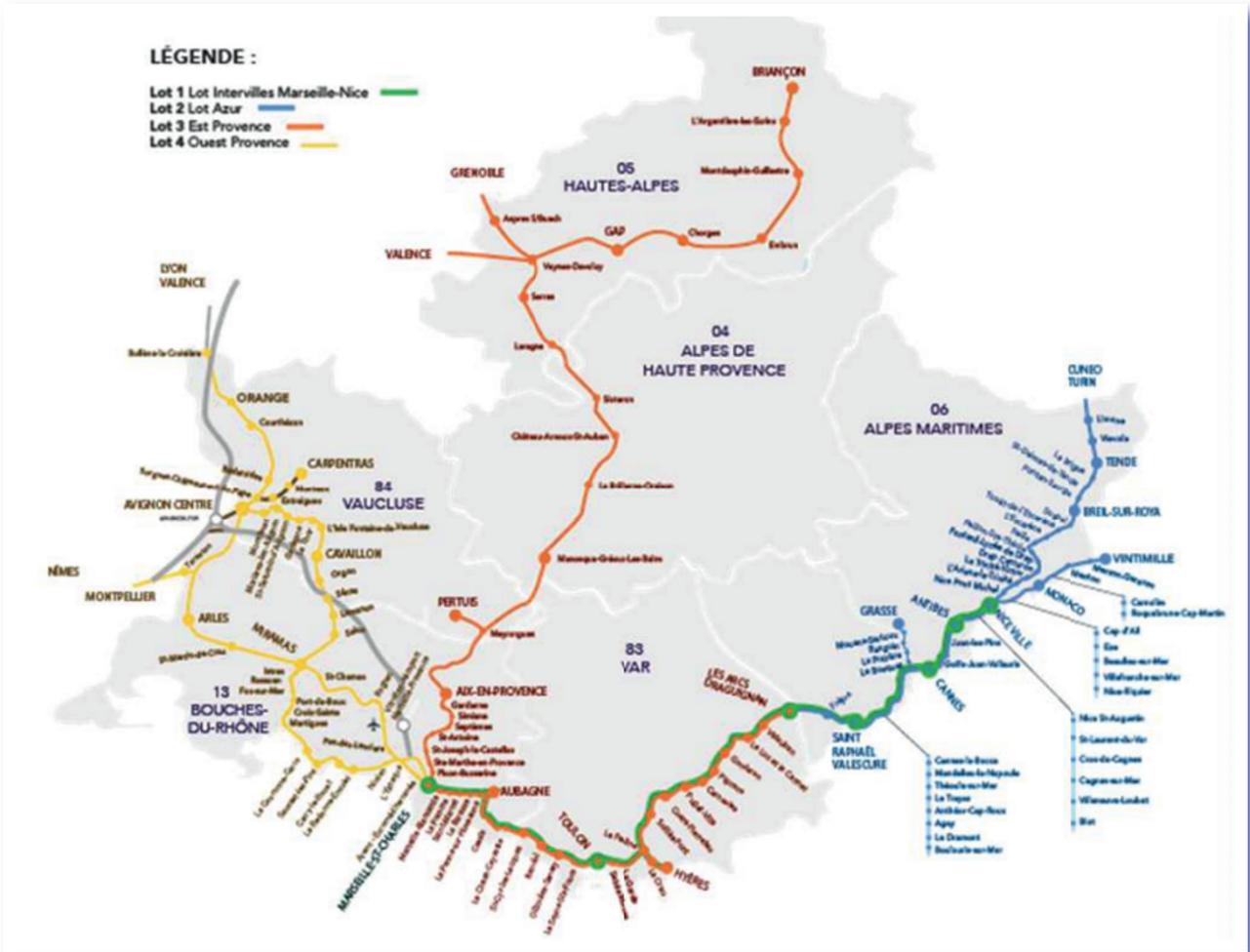
Au-delà du coût social, les coûts financiers pour la SNCF de cette privatisation ne sont pas à date connue : quels coûts pour les réponses aux appels d'offres ? Combien coûtent les désorganisations ?

Et pendant ce temps, la Grande-Bretagne démarre le chantier de renationalisation de ses chemins de fer !

Pendant qu'en France, de plus en plus de lignes de chemin de fer s'ouvrent à la concurrence, la Grande-Bretagne met fin à 30 ans de privatisation des opérateurs de trains. Ces 30 années de privatisation ont mis en exergue des retards de trains nombreux (30% de retards en moyenne), des correspondances impossibles, une tarification incompréhensible. Mais également la multitude d'entités et de fait, des négociations salariales, ont amené à une surenchère des opérateurs les uns par rapport aux autres pour faire face à la pénurie de main d'œuvre.

L'exemple anglais démontre donc du non-sens économique d'une privatisation d'un opérateur ferroviaire.

ANNEXES : LES 4 LOTS TER EN RÉGION PACA



RAPPORT DU SÉNAT SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DANS LE TER DU 10 AVRIL 2024

D'après le document fourni, plusieurs facteurs limitent l'ouverture à la concurrence des services TER (transports express régionaux) en France :

- 1) Approches régionales disparates de la concurrence :** Les régions adoptent des approches différentes concernant l'ouverture de leurs services TER à la concurrence, allant de celles qui ont déjà entièrement ouvert certaines lignes à celles qui prévoient de le faire seulement après l'expiration des contrats actuels en 2034. Cette approche incohérente crée une inégalité de chances pour les entreprises souhaitant concurrencer SNCF Voyageurs.
- 2) Transparence insuffisante des données de la SNCF :** Le document souligne les difficultés rencontrées par les régions pour obtenir des données complètes de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) nécessaires à la préparation d'offres compétitives. Le manque de données accessibles et fiables sur l'état technique des infrastructures et d'autres informations financières pertinentes entrave une concurrence équitable et efficace. Cette asymétrie de l'information favorise l'opérateur historique SNCF Voyageurs.
- 3) Contraintes de ressources dans les régions :** Si de nombreuses régions ont renforcé leurs compétences internes et recruté des experts, elles rencontrent encore des difficultés à recruter et à retenir des profils expérimentés, en particulier dans le domaine technique du matériel roulant. Le manque de personnel qualifié et l'accès limité à des cabinets de conseil spécialisés dans le secteur ferroviaire constituent un obstacle supplémentaire à la mise en œuvre efficace de la concurrence.

Voici un résumé du rapport de la Cour des comptes sur les transports express régionaux (TER) à l'heure de l'ouverture à la concurrence :

Contexte : La loi de 2018 a ouvert l'exploitation des TER à la concurrence, permettant aux régions d'attribuer les contrats d'exploitation via des appels d'offres. Ce rapport suit la mise en œuvre des recommandations formulées par la Cour des comptes en 2019.

Points clés du rapport :

- Ouverture à la concurrence parcellaire :** L'ouverture à la concurrence est inégale selon les régions. Certaines ont déjà lancé des appels d'offres, tandis que d'autres ont renouvelé des conventions avec SNCF Voyageurs jusqu'en 2034. La Cour souligne l'importance pour les régions d'acquiescer de l'expérience en matière de mise en concurrence.
- Conditions préalables à la concurrence :** La transmission d'informations par la SNCF aux régions pose problème, bien que le cadre juridique soit plus clair suite à des décisions de justice. Il reste des progrès à faire, notamment concernant la transmission d'informations par SNCF Réseau.
- Moyens mobilisés par les régions :** Les régions ont renforcé leurs compétences internes et externes, mais ce renforcement reste inégal et la Cour recommande qu'il soit poursuivi. Certaines régions ont créé des sociétés publiques locales (SPL) pour gérer les aspects techniques et financiers de l'ouverture à la concurrence.
- Réorganisation de SNCF Voyageurs :** SNCF Voyageurs s'est réorganisée pour s'adapter à la concurrence en créant des filiales par lot, rendant la recommandation de 2019 concernant la filialisation de l'activité TER caduque.
- Transfert des personnels :** Le processus de transfert des personnels de SNCF Voyageurs aux nouveaux opérateurs présente des points à améliorer, notamment au niveau de la précision des définitions des postes à transférer.
- Demande croissante, qualité de service à améliorer :** La demande en transports régionaux a fortement augmenté depuis 2019. Cependant,

la qualité de service reste insuffisante, avec des taux de ponctualité et de régularité préoccupants. Il est nécessaire d'améliorer les outils de mesure de la qualité de service et de renforcer les incitations financières.

- **Subventions** : Les TER restent largement subventionnés par les régions et l'État, malgré une augmentation de la contribution des voyageurs.
- **Hausse des coûts d'exploitation** : Les coûts d'exploitation des TER ont fortement augmenté, notamment à cause de la hausse des prix de l'énergie et des péages. L'optimisation des ressources humaines et la clarification des rôles de l'État et des régions en matière de financement

des travaux de régénération des lignes sont nécessaires.

- **Lignes peu fréquentées** : Les régions refusent majoritairement de fermer les lignes peu fréquentées, même si des études d'impact socio-économique et environnemental sont nécessaires.
- **Report modal** : Les régions doivent poursuivre leurs efforts pour encourager le report modal (voiture vers TER). Une meilleure connaissance des usagers et un suivi précis du report modal sont essentiels.

Conclusion du rapport : L'ouverture à la concurrence des TER est en cours, mais elle est inégale et pose encore des défis. Il est nécessaire de poursuivre les efforts d'amélioration de la qualité de service, d'optimiser les ressources, et de clarifier les rôles de l'État et des régions. Le report modal reste un enjeu majeur.

ZOOM POUR LA RÉGION PACA

Voici un résumé des points concernant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) dans le rapport :

1. Ouverture à la concurrence :

- La PACA a été la première région à lancer un appel d'offres (février 2020), pour deux lots.
- SNCF Voyageurs a systématiquement soumis des offres, et la région a attribué certains lots à SNCF Voyageurs et d'autres à Transdev.

2. Qualité de service :

- La région a souligné les difficultés pour obtenir des données détaillées sur les ventes et les tarifs de la SNCF, interrompant une étude sur les stratégies tarifaires.
- La région a indiqué des problèmes persistants d'accès aux données et a exprimé des préoccupations concernant les délais.

3. Financement :

- Les coûts TER de la région étaient supérieurs à la moyenne régionale.

- La région a souligné l'importance de maintenir ouvertes les lignes à faible fréquentation.
- La région a relevé le coût élevé de la mise en place d'une fréquence régulière des trains.

4. Lignes à faible fréquentation :

- La région a reconnu que le potentiel de fréquentation de certaines lignes était intrinsèquement limité en raison des facteurs démographiques et touristiques.
- La région a démontré son engagement à maintenir même les lignes à faible fréquentation.
- La région a mis en évidence les difficultés posées par les lignes à voie unique, qui limitent la fréquence des trains.

5. Transfert de personnel :

- Le rapport a mentionné que les données relatives au transfert de personnel étaient incomplètes.

Globalement : Le rapport montre que la région PACA s'est activement engagée dans l'ouverture de ses services TER à la concurrence, et que la région s'attache à améliorer la qualité de service tout en relevant les défis liés à la fourniture d'informations, à l'accès aux données et au transfert de personnel de la SNCF. La région est également déterminée à maintenir ses lignes les moins utilisées.