

Commission 1 "Dynamiques territoriales et mobilités"

Rapporteurs : Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional

« Participation de la Région Bretagne à la Société Publique Locale – Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (« SPL SPIIT ») »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Créée en 2023 par les Régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, puis rejointe par la Région Centre-Val de Loire en 2025, la SPL Société publique interrégionale des investissements en faveur des transports (SPIIT) a pour objet de participer au développement du système de transport ferroviaire de voyageurs pour le compte de ses actionnaires. Composée aujourd'hui de 16 collaborateurs-ices, la Société publique locale (SPL) gère 455 rames ferroviaires pour le compte de ses 3 actionnaires historiques. La Région Bretagne prévoit d'y adhérer pour gérer ses actifs ferroviaires, sécuriser sa maîtrise publique, préparer l'ouverture à la concurrence et financer ses investissements. Le Conseil régional transférera ses matériels existants, participera à l'augmentation du capital, et lancera une procédure de concession pour la gestion patrimoniale, tout en assurant la gouvernance et la gestion des risques liées à l'exploitation.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER a, dans ses diverses contributions et avis, exprimé les bénéfices tant pour le Conseil régional que pour les usagers-ères, des effets de la régionalisation de l'organisation de l'offre de transport express régional (TER). Depuis 2002, le CESER soutient et salue l'effort et la cohérence des investissements portés par l'exécutif régional qui, couplé à l'expertise et le savoir-faire de la SNCF, ont permis un développement sans précédent de l'offre de transport ferroviaire en Bretagne, à un coût maîtrisé et parmi les plus faibles de France.

Le dossier met en avant la nécessité de faire évoluer cette relation entre autorité organisatrice et opérateur « historique », ceci afin de satisfaire aux exigences de l'ouverture à la concurrence, au plus tard en 2034, de l'activité ferroviaire régionale. Le Conseil régional semble vouloir faire preuve de pragmatisme sur le sujet en intégrant à son tour la SPL SPIIT, dans laquelle figure déjà pour rappel les Régions Occitanie, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire. Le CESER considère, compte tenu des enjeux, notamment financiers, et ceci dans un environnement attendu comme fortement concurrentiel, qu'il s'agit de la moins mauvaise solution, bien qu'une régie aurait été de nature à donner encore plus de gages sur la maîtrise publique à long terme. En tout état de cause, pour le CESER, à date du dossier, ce montage semble toutefois donner des garanties sur la maîtrise publique via notamment la mutualisation des investissements, gage d'une meilleure utilisation de l'argent public.

Concernant le périmètre d'intervention de la SPIIT, la lecture du dossier présenté par le Conseil régional n'apporte pas de vision très précise en termes de consistance et d'horizon temporel de transfert. Le CESER s'interroge donc sur le devenir et la maîtrise de certains pans d'activités, notamment la gestion de la maintenance lourde, de l'organisation des opérations à mi-vie qui à ce jour faisait l'objet d'un suivi sans faille de la SNCF. En outre, dans un contexte de tensions très fortes sur les ressources financières du Conseil régional, le CESER craint que cette délégation ne soit l'occasion, en l'absence de moyens propres suffisants, de transiger sur le niveau et les seuils de qualité propres aux missions confiées à cette SPL. Dans le prolongement de cette réflexion, il craint une dilution voire un appauvrissement de la culture de la sécurité ferroviaire que pourrait avoir notamment une sous-traitance en cascade, dans un contexte financier sous contrainte.

Cette réflexion s'étend aussi aux modalités de réalisation des audits dont le dossier indique « *qu'ils pourront être réalisés* », sans affirmer que cela sera bien effectué en interne. Sur ce point, le CESER alerte sur la nécessité de

garder l'expertise et le savoir-faire aujourd'hui présents au sein de l'opérateur historique. A ce titre, le CESER ne peut que s'inquiéter d'un éventuel recours, là aussi, à une sous-traitance qui pourrait avoir des conséquences sur l'efficacité, la pertinence et l'utilité desdits audits.

Le CESER relève qu'à date, les modalités de transferts des ateliers et *in fine* des personnels, ne sont pas non plus définies. C'est pour lui étonnant voire inquiétant car cette évolution ne sera pas neutre tant pour le maintien de la maîtrise publique que le devenir des personnels et du savoir-faire qui s'y rattache. Le CESER suivra avec beaucoup d'attention ce pan du dossier.

Plus globalement, le CESER s'interroge sur les effets de cette évolution organisationnelle notamment en termes de service rendu pour les usagers·ères, s'appuyant sur les bons résultats du TER en Bretagne avec un taux de régularité et une qualité de service régulièrement soulignés. A ce titre, il appelle de ses vœux, qu'au niveau national, un observatoire de l'ouverture à la concurrence des marchés de transport ferroviaire voyageurs soit mis en place pour tirer les enseignements des premières attributions et mises en exploitation des différents lots dans ce cadre. La gestion des interfaces créées entre ces exploitants, les gestionnaires de matériel (cas de la présente SPL), des distributeurs de titres et d'information client pourraient aussi en être l'objet. Cet observatoire pourrait utilement proposer des constats, des analyses et des orientations utiles aux régions, et notamment au Conseil régional de Bretagne, pour mener à bien, et au profit des habitant·es, cette transition.

La mise en concurrence est désormais le cadre global qui s'impose au Conseil régional, au regard des économies d'exploitation espérées grâce à cette modalité de dévolution, à comparer au système monopolistique historique. A ce stade, le contenu du dossier ne permet pas de confirmer ces espérances. Dans un contexte de disette budgétaire durable, singulièrement pour le Conseil régional, et face au niveau des investissements à réaliser pour tenir le cap fixé par les scénarii de saut d'offre attendus et nécessaires pour décarboner les transports, le CESER considère que sans une vigilance accrue sur les effets notamment financiers et organisationnels en phase d'exploitation, cette évolution pourrait compromettre la forte dynamique de développement TER en Bretagne. Il suivra avec attention la mise en œuvre de ce dossier.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Participation de la Région Bretagne à la Société Publique Locale – Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (« SPL SPIIT »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Daniel TUNIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Nous comprenons la nécessité pour la Bretagne de préparer l'ouverture à la concurrence et de renforcer sa capacité à gérer son patrimoine ferroviaire.

Mais le dossier qui nous est soumis engage potentiellement la Région pour plusieurs décennies et sur des montants considérables. Il mérite donc davantage qu'une approbation de principe.

Première question : pourquoi ces partenaires ?

La Bretagne a discuté avec les Pays de la Loire et la Normandie avant de rejoindre une société réunissant Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Centre-Val de Loire.

Le rapport nous explique que les besoins immédiats sont différents. C'est un argument recevable.

Mais où est l'analyse comparative démontrant que, sur vingt ou trente ans, cette alliance est plus pertinente pour la Bretagne qu'une mutualisation avec nos voisins du Grand Ouest, avec lesquels nous partageons des lignes, des flux de voyageurs et des enjeux ferroviaires communs ?

Deuxième question : combien cette opération va-t-elle réellement coûter à la Bretagne ?

Les montants sont considérables : 89 rames existantes représentent déjà une valeur nette comptable de 259 millions d'euros et les investissements futurs évoqués atteignent 924 millions d'euros.

Le mécanisme retenu repose par ailleurs très largement sur l'endettement de la SPL : environ 90 % du financement des droits d'entrée.

Cela peut permettre de lisser l'investissement dans le temps. Mais cela ne le rend ni gratuit ni nécessairement moins coûteux.

Nous demandons donc une donnée essentielle : quel est le coût complet actualisé de ce montage sur sa durée, dette, intérêts, frais financiers et coûts de fonctionnement compris, et comment se compare-t-il aux autres solutions possibles ?

Troisième question : qu'advient-il de la dette « ferroviaire » de la Région ? Sera-t-elle transférée à cette société publique ? Les ratios d'endettement de la Région s'en trouveront-ils améliorés d'autant mais de façon cosmétique ?

Quatrième question : où est réellement le risque ?

Le rapport nous explique que la SPL supportera des risques liés au financement, aux loyers, à la maintenance lourde ou encore à l'acquisition de nouveaux matériels.

Mais cette société est détenue par les Régions elles-mêmes.

Si demain un risque important se matérialisait, qui paierait in fine ? La SPL ? Les exploitants ? Les Régions actionnaires ? Et selon quelle clé de répartition ?

Cinquième question : quelle maîtrise conservera réellement la Bretagne ?

Nous aurons initialement un siège sur neuf au conseil d'administration.

Dans le même temps, la participation bretonne pourrait atteindre 45,2 millions d'euros et le périmètre de la SPL pourrait progressivement s'étendre à la maintenance lourde, aux ateliers, à l'acquisition des matériels neufs, voire à l'audit et au contrôle de la maintenance.

Nous ne parlons donc plus seulement d'un outil financier. Nous parlons potentiellement du transfert à une structure interrégionale d'une partie importante de la maîtrise patrimoniale et de l'expertise ferroviaire de la Bretagne.

Enfin, ce débat intervient au moment où les entreprises bretonnes sont mises à contribution à travers le versement mobilité régional et rural, assis sur leur masse salariale.

Dès lors que l'on demande un effort supplémentaire aux entreprises pour financer les mobilités, nous considérons qu'il existe en contrepartie une obligation renforcée de transparence et d'efficacité de la dépense. A cet égard, et ce sera notre sixième question, nous voudrions savoir comment seront affectés les 35 millions de recettes escomptés en année pleine par la Région ?

Nous ne contestons donc pas la nécessité de préparer l'avenir du ferroviaire breton, ni même le principe d'une mutualisation entre Régions.

Nous posons une question beaucoup plus simple :

Pouvez-vous nous démontrer, chiffres à l'appui, que cette SPL, avec ces trois Régions partenaires, Occitanie, Nouvelle Aquitaine et Centre Val de Loire, cette gouvernance et ce schéma de financement, constitue la solution la plus efficace pour la Bretagne ?

À la lecture du dossier qui nous est présenté aujourd'hui, cette démonstration reste, selon nous, à apporter.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Jean-Luc PELTIER

Comité régional CGT de Bretagne

Ce dossier qui est soumis à notre assemblée et pour lequel le CESER formule un avis critique et des réserves légitimes, peut paraître anecdotique voire à la marge des enjeux socio-économiques et environnementaux auxquels est confrontée notre région. Pourtant il est loin d'être anodin et il est symptomatique du dogmatisme de nos dirigeants à maintenir coûte que coûte le cap de la financiarisation des services publics.

Aucune leçon n'est donc tirée de la crise profonde dans laquelle s'enfonce un peu plus chaque jour le pays et qui n'épargne pas la Bretagne et pour laquelle notre assemblée a fait tant de propositions... La détérioration planifiée des services publics n'inspire finalement aucune réflexion politique tant au niveau national qu'europpéen. Absolument aucun retour d'expérience ne vient nourrir la réflexion politique quelle qu'en soit le niveau.

Pourtant d'aucun ne contestera que l'ouverture à la soi-disant concurrence de l'ensemble des activités de réseaux notamment, a des conséquences catastrophiques pour les territoires et in fine les populations. Les exemples de la téléphonie et du secteur de l'énergie est d'ailleurs révélatrice avec un renchérissement des coûts pour les usagers aux bénéfices des détenteurs de capitaux de ces entreprises... C'est d'ailleurs, outre le problème de la répartition des richesses, ce qui explique largement la montée de l'extrême droite dans ce pays symptôme de la financiarisation de toutes les activités économiques. La CGT observe d'ailleurs que si la Bretagne fut une terre de modération celle-ci vit désormais sous cette menace...

C'est donc cette logique qui prévaut concernant plus singulièrement le dossier qui nous est soumis pour avis. Comme toutes les régions françaises, la Bretagne doit ouvrir l'activité TER à la concurrence sous couvert de soi-disant économies que le dossier ne permet d'ailleurs pas d'évaluer ; Cela est d'autant plus étonnant que le TER Bretagne fonctionne bien, même plutôt très bien en dépit du désengagement de l'Etat notamment sur la question de l'accompagnement financier du saut d'offre nécessaire pour décarboner les transports qui régionalement pèsent très lourd dans le bilan GES.

En dépit des multiples réorganisations à la SNCF, l'engagement des cheminots, pour la plupart au statut, a régulièrement été plébiscité et a permis de hisser les résultats de qualité de services et de régularité du TER Bretagne au plus haut rang national. C'est de notre responsabilité que de le rappeler.

Finalement c'est ce qui est le plus sournois dans cette affaire puisqu'aucune communication n'émane vers les usagers et la population sur ces évolutions qui auront pourtant des répercussions sur leur quotidien et non des moindres. D'une part parce qu'au nom de la rentabilité ce sont les fondamentaux notamment de la sécurité qui seront impactés avec une qualité de service qui en fera les frais tout comme la tarification à l'instar de ce que l'on peut observer dans de nombreux pays européens.

Si en apparence le montage proposé peut rassurer par la maîtrise publique du capital de cette SPL cela ne donne aucun gage, bien au contraire, sur le maintien du système intégré qui faisait la force du ferroviaire français. Isoler la maintenance n'est pas anodin et c'est évidemment ouvrir la porte à la sous-traitance afin d'optimiser la rentabilité et au passage détériorer les conditions de vie et de travail des salariés du secteur. C'est aussi la perte des compétences et de l'expertise de la SNCF qui est posée en grand dans ce dossier.

Pour la CGT, ce dossier ne répond pas à une logique d'amélioration du service de transport ferroviaire, mais à une injonction idéologique dans une logique de prédation du bien public.

Pour la CGT les économies qu'espère réaliser le Conseil régional se perdront dans des études, des recours à des cabinets de conseil, des droits d'entrée dans la SPL et peut-être d'autres structures, dans des procédures d'appels d'offres, des indemnisations des opérateurs candidats malheureux non retenus, etc. L'exemple du Fret ferroviaire français est à ce titre parlant...

Les alertes ont d'ailleurs déjà été portées par des sénateurs, par la SNCF elle-même et par des experts spécialistes des questions de financement du système ferroviaire et d'ouverture à la concurrence.

A l'heure où les populations à chaque suffrage populaire expriment le besoin de services publics, et de leurs nécessaires proximités avec les territoires, c'est bien dans le processus inverse que s'inscrit notre région en acceptant ce processus dogmatique d'ouverture à la concurrence des activités ferroviaires régionales.

Alors que nous avons tous besoin d'un système ferroviaire performant en réponse aux besoins de transport des usagers et dans un souci constant d'aménagement et d'équilibre du territoire, la CGT regrette et condamne un changement d'orientation politique qui aura des conséquences néfastes sur la dynamique du développement de l'offre TER porté par la SNCF, sous l'impulsion du Conseil régional.