

*les décryptages de Mobilettre***Meilleurs vœux...**

Nous sommes à mi-chemin du long parcours des cérémonies de vœux du mois de janvier. Jusque-là, les ambiances, les discours, les échanges étaient classiques, plutôt conventionnels, souvent prudents. Bien malin celui qui prédira de quoi sera faite cette année 2019... Et puis hier soir, la RATP a osé, dans un Trianon du boulevard Rochechouart superbement rénové, un spectacle original, gai, enlevé, débarrassé des codes habituels des vœux institutionnels: un «Live Magazine» soigneusement construit autour d'archives de l'INA, d'un reportage photo sur le chantier de la ligne 14, d'un témoignage d'expat' à Doha, d'un jeune musicien du métro.

Ce n'est que de la com, certes, à destination des décideurs et des professionnels. Mais c'est très dynamique et révélateur d'une intention. Et ça redonne de l'énergie pour la deuxième moitié des vœux de janvier: et s'il y avait d'autres bonnes surprises?

OUVERTURE A LA CONCURRENCE**Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux :
un calendrier très politique**

L'avis de pré-information relatif au contrat de service public pour la fourniture de services de transport de voyageurs sur les deux lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET) a bien été publié hier lundi au Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE). Le ministère en charge des Transports l'avait annoncé jeudi dernier.

Cela faisait un moment, avant même l'épisode des gilets jaunes, que l'Elysée s'interrogeait sur la date de lancement du processus d'ouverture à la concurrence des transports régionaux, point d'orgue de la « *réforme des chemins de fer* », comme dit le président de la République. **Des résultats tangibles et positifs à inscrire au bilan du quinquennat, cela a du bon dans une campagne électorale.** Mais voilà, pouvait-on faire confiance aux Régions pour se lancer dans l'aventure avec autant de diligence qu'elles manifestaient d'impatience tant que cela leur était interdit? Qu'à cela ne tienne, l'Etat n'avait qu'à engager la concurrence sur les services dont il était

directement autorité organisatrice, à savoir les Trains d'équilibre du territoire (TET). Deux lignes avaient été choisies : Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, principalement parce qu'elles venaient de bénéficier d'un **renouvellement complet de leur matériel** (rames Coradia Liner) financé par l'Etat. L'affaire trainait depuis l'automne, mais une fenêtre d'opportunité s'est ouverte en ce début janvier: alors que la ministre peine à se débarrasser du « mistigri » des péages autoroutiers (lire ci-dessous), le moment est paru opportun d'annoncer la bonne nouvelle de cette mise en concurrence.

L'avis de pré-information, succinct et très formalisé, indique que la date de début prévue pour le futur contrat de service public est le 1er avril 2022 et la durée de dix ans (120 mois). Néanmoins, si on avance dans la lecture de l'avis, cela devient plus souple ; cette date et cette durée ne doivent être considérées que comme « *indicatives* ». **La durée du contrat sera comprise entre 7 et 10 ans** et « *la date de début du contrat pourra être modifiée en fonction de la durée de la procédure d'attribution* ». A la veille de l'élection présidentielle de 2022, on devrait donc avoir les trains à hydrogène, dont Benoit Simian est devenu le héraut, et le premier contrat de service public ferroviaire attribué après mise en concurrence, à défaut de premiers résultats d'exploitation.

L'offre de service est susceptible d'être adaptée, en matière de desserte, de fréquence ou de terminus. Rien n'interdit de rêver

L'avis étant publié, la procédure de consultation peut maintenant commencer. Elle devrait durer un an. L'offre de service actuelle (2 AR quotidiens pour Nantes-Lyon et 3 AR quotidiens pour Nantes-Bordeaux) est susceptible d'être adaptée, tant en matière de desserte, de fréquence ou de terminus. Car rien n'interdit de rêver. Comme l'avait estimé en son temps **la mission Duron sur les TET**, « Agir pour l'avenir », en procédant à un examen des flux ligne par ligne, **certaines évolutions pouvaient se faire dans le sens d'un développement**. C'était notamment le cas de Bordeaux-Nantes où la commission préconisait (p. 104) de créer un Nantes-Rennes et de renforcer les fréquences pour aller à quatre trains par jour entre Rennes et Bordeaux. L'avis précise également que le matériel roulant sera apporté par l'Etat et que les règles de transfert de personnel seront bien entendu applicables en cas de nouvel opérateur.

Que dit justement l'opérateur actuel? La SNCF, « *mobilisée pour l'emporter* », « *sera évidemment candidate et répondra à la consultation dans l'objectif de gagner* ». « *Nous allons nous appuyer sur nos forces pour gagner cet appel d'offres* », a indiqué Delphine Couzi, directrice de SNCF Intercités, dans un « Temps réel » publié par l'entreprise. « *D'abord nos forces internes avec les équipes très engagées tous les jours sur le terrain et notre très bonne connaissance des clients. Ensuite, le recours à nos compétences les plus pointues dans le groupe pour faire la différence lors de la réponse à l'appel d'offres. Enfin, en sachant écouter et répondre aux mieux aux attentes de l'AO, que nous connaissons bien* ». Curieux, ce dernier argument. Ce n'est pas parce que l'on est entre connaissances que l'on peut remporter un marché, ou alors...

La SNCF se vante par ailleurs d'une régularité en net progrès (80,2% sur Nantes-Bordeaux et 80,3% sur Nantes-Lyon), en grande partie grâce au nouveau matériel roulant, mais **le ressenti client ne se mesure pas qu'en termes**

d'indicateurs, comme l'a montré le courrier d'un de nos lecteurs publié dans la précédente publication de *Mobilettre* ([lire 2019, l'année incertaine](#)). Pourquoi un nouvel opérateur pourrait-il faire mieux ? La régularité ne dépend pas d'un unique facteur, mais le seul fait de sortir l'entretien du matériel Intercités de technicentres multi-activités SNCF où il ne constitue pas une priorité, serait par exemple de nature à améliorer la situation. Il ne reste donc plus qu'à suivre la consultation et attendre les manifestations d'intérêt, ce que *Mobilettre* ne manquera pas de faire.

Déontologie: le cas Florian Weyer

Le directeur des Transports et de la Mobilité de la région Grand Est, Florian Weyer, aurait dû remplacer Bertrand Gosselin, parti à Thalys, comme directeur de la ligne RER C à Transilien au sein de l'Epic SNCF Mobilités. Mais c'était compter sans la Commission de déontologie de la Fonction publique qui a refusé la mise en détachement de ce jeune ingénieur des Ponts, des eaux et des forêts. Explications

Le rôle de la Commission de déontologie de la Fonction publique est d'examiner **la compatibilité des activités exercées par le fonctionnaire pendant les trois dernières années avec de futures fonctions dans une entreprise privée**, sachant qu'est assimilée à une entreprise privée toute entreprise exerçant son activité dans un secteur concurrentiel, ce qui est le cas de SNCF Mobilités.

Pour la Commission, le directeur Transport de la Région Grand Est aurait pu tomber **sous le coup de l'article 432-13 du code pénal** qui réprime le fait pour un fonctionnaire d'exercer une activité dans une entreprise alors même qu'il a « formulé un avis sur des décisions relatives à des opérations réalisées par cette entreprise ». Ce qui, estime la commission, était bien le cas de Florian Weyer qui a été amené à « assurer la surveillance et le contrôle de la convention d'exploitation du TER Grand Est conclue avec SNCF Mobilités ». Il lui est donc interdit, conclut la Commission, d'exercer une activité professionnelle au sein de SNCF Mobilités.

Faut-il se priver d'expertises de plus en plus rares? Jusqu'où la précaution doit-elle aller ?

Les règles sont les règles et ce n'est pas *Mobilettre* qui va se plaindre que l'on soit scrupuleux dans le respect de la déontologie et le contrôle du « pantouflage ». **Mais l'excès en tout est un défaut et en l'occurrence, c'est un peu le principe du soupçon qui domine.** Certes, pendant trois ans, le directeur régional aurait pu faire preuve de bienveillance vis-à-vis de SNCF Mobilités dans le suivi de la convention TER

dans le seul but de se faire embaucher par l'entreprise... Mais n'est-ce pas aller chercher un peu loin, d'autant que le directeur Transport d'une grande collectivité n'est pas livré à lui-même et rend des comptes aux élus, notamment au vice-président Transport?

On est loin du cas du haut fonctionnaire qui a exercé la tutelle sur une entreprise ou y a représenté l'Etat et qui s'y fait recruter. Faut-il se priver d'expertises de plus en plus rares? Jusqu'où la précaution doit-elle aller? Le directeur Transport de la région, qui en assurant la surveillance et le contrôle de la convention TER a nécessairement dû se pencher sur la tarification du toucher de gare, serait-il passible de la même interdiction de détachement à SNCF Réseau puisque Gares & Connexions y est maintenant rattaché? Nous aurions aimé poser cette question et d'autres à Florian Weyer que nous avons tenté de joindre, en vain.

COMMENTAIRE

La règle et le soupçon

Le droit est une affaire compliquée; son application peut l'être encore davantage... En l'occurrence, l'application stricte de la règle intègre le soupçon: tous les fonctionnaires territoriaux ayant à exercer un contrôle sur la SNCF pourraient se montrer trop indulgents de façon à faciliter leur recrutement futur, donc mieux vaut leur interdire toute tentation d'un transfert. C'est un tantinet radical comme disposition, si l'on n'envisage pas d'autres critères comme la géographie des postes ou les types de contrôle exercés.

Pendant qu'on y est, étendons le soupçon à la SNCF, qui recruterait donc non pas des cadres fiables et compétents, mais des hommes et des femmes faibles et influençables, voire déjà influencés. Absurde. On a la faiblesse de penser que quatre ans passés au sein d'une autorité organisatrice, ça pèse surtout son poids d'expérience. Mais la règle est la règle...

On constate pourtant qu'au final une directrice de cabinet d'une ministre des Transports (Elisabeth Borne) a pu devenir sans coup férir PDG de la RATP, entreprise en situation concurrentielle, quand un directeur Transport et mobilité à Strasbourg est empêché de venir gérer le RER C à Paris. Cherchez l'erreur?

Autoroutes: drôle de négociation

Quand, décidément, tout ramène à la ministre... Imaginez la situation: en pleine crise des gilets jaunes, le gouvernement et la ministre des Transports s'aperçoivent avec effroi que le 1er février prochain, **les tarifs des péages autoroutiers vont augmenter du fait de contrats négociés il y a trois ans... par elle-même**, pour, entre autres, compenser le gel des tarifs. Elisabeth Borne était alors directrice de cabinet

de Ségolène Royal, et travaillait de concert avec Alexis Kohler, alors dircab d'Emmanuel Macron aujourd'hui secrétaire général de l'Elysée.

Difficile, dans ces conditions, de reprocher aux négociateurs de 2015 du laxisme dans le rapport aux SCA Vinci, Eiffage ou Albertis, sauf à se montrer diablement schizo-phrènes. «*C'est pas nous, ce sont nos prédécesseurs*», ça marche quand il y a une vraie alternance...

Devant l'impasse, la ministre a donc demandé aux SCA de l'innovation tarifaire, avec des réductions à l'attention des navetteurs. Ou comment essayer de sauver la face vis-à-vis des automobilistes et de l'opinion. Acrobatique, pour le moins, quand le passé vous rattrape.

TER

Armistice entre la région Paca et la SNCF

La signature jeudi d'un protocole d'accord pour une nouvelle convention TER met à fin plusieurs années d'affrontements ouverts entre les élus régionaux et la SNCF. Pour la suite, chacun a sa lecture

Renaud Muselier l'a rappelé lors de ses vœux à la presse, le 11 janvier: la région Sud, anciennement PACA, est en « *conflit ouvert avec la SNCF depuis des années* ». Mais comme il était important de « *trouver une démarche d'avenir* », **le président de la région signera le 17 janvier un protocole d'accord en vue d'une nouvelle convention avec la SNCF** (attendue pour la mi-mars) « *pour améliorer la qualité de service des usagers* ». Selon nos informations sa durée serait de cinq ans, jusqu'en 2023. Mais ce réchauffement des relations ne signifie pas que les choses vont en rester là.

Si Renaud Muselier a accepté de signer ce protocole, c'est un peu contraint et forcé : depuis fin 2016, la Région fonctionnait avec des « *prescriptions unilatérales de service public* », ce qui est parfaitement légal, permet à la Région de ne payer que le prix qu'elle considère devoir payer et uniquement pour les trains qui circulent effectivement, mais n'est pas renouvelable indéfiniment. Il fallait donc sortir de cet entre-deux et signer un nouveau texte.

Il faudrait quelques pastis et une bonne bouillabaisse pour identifier avec certitude les responsabilités respectives de l'AO, de l'Etat, du gestionnaire d'infrastructures et de l'opérateur dans la déconfiture ferroviaire en Paca

La SNCF aura donc quelques années devant elle pour rétablir **une situation encore très dégradée en terme de services**. En effet, si la Région, fin 2016, avait ouvert les

hostilités avec la SNCF, elle avait ses raisons : cette année-là, la SNCF avait accumulé en Paca 15% de trains en retard et 10% de trains supprimés, un enfer pour les usagers. L'année 2017 n'a pas été bien meilleure : toujours 15% de trains en retard, mais un peu moins de suppressions. Bon, il faudrait quelques pastis et une bonne bouillabaisse pour identifier avec certitude les responsabilités respectives de l'AO, de l'Etat, du gestionnaire d'infrastructures et de l'opérateur dans la déconfiture ferroviaire en Paca, toujours est-il que la crise était bien là.

Renaud Muselier, arrivé mi-2017 à la tête de la Région, est allé plus loin que Christian Estrosi, son prédécesseur : il a carrément lancé **un appel à manifestation d'intérêt**, « *simplement pour voir si des opérateurs privés pourraient s'intéresser à notre réseau* », explique un haut fonctionnaire de la Région. Six opérateurs et deux constructeurs se sont rapidement présentés et ont élaboré des propositions pour plusieurs lots « *indicatifs* » identifiés par la Région : Briançon-Marseille (qui passe par Aix-en-Provence), Marseille-Vintimille (la ligne du littoral qui passe par Saint-Raphaël, Nice, Cannes et Menton), et Nice-Breil (vers l'Italie). **De loin les plus belles lignes de la région**, loin de celles qui mènent à des villes bien moins touristiques comme Arles, Miramas ou Carpentras.

Les propositions en termes de distribution, de sécurité et de matériel ont afflué: la Région maintient donc officiellement son intention de lancer ses appels d'offre sans délai, en vertu du futur statut de coupons détachables de ces lignes dans la nouvelle convention SNCF. La Région a fait ses calculs : après une année d'information, une année de procédure et le temps de mise en action, des trains non-SNCF pourraient circuler en PACA dès 2022.

Deux dossiers pourraient sortir de l'ornière: la commande d'une dizaine de rames et la construction d'un nouveau centre de maintenance à Nice

Autre hypothèse: la SNCF gagne les appels d'offres. A la Région, on sous-entend qu'il lui faudra beaucoup négocier pour convaincre. Et d'abord régler deux dossiers majeurs pour les transports régionaux : une commande d'une dizaine de Regio2N et de Regiolis, d'une valeur de 170 millions d'euros financés par la Région (mais la SNCF bloquait jusqu'à maintenant le recours au contrat-cadre), et la construction d'un nouveau centre de maintenance à Nice pour soulager celui de Marseille. Là encore, la Région acceptait d'en financer 65 millions, mais la SNCF, du fait de la crise ouverte, a tout gelé depuis... 2016, et la fin de la dernière convention.

La signature du protocole jeudi prochain entre Renaud Muselier et Guillaume Pepy est considérée par la SNCF comme une sécurisation juridique et le début d'une nouvelle période. Elle pourrait permettre, selon nos informations, le règlement de ces deux dossiers auxquels la Région est attachée, et à l'entreprise ferroviaire de rentrer dans le jeu d'une future mise en concurrence.

RECOMPENSES

Ont été élevés au grade de chevalier de la légion d'honneur de la promotion du Nouvel an deux personnalités actives du secteur des transports, **Claude Faucher**, délégué général de l'UTP, sur le contingent du Premier ministre, et **Christiane Dupart**, vice-présidente de la Fnaut.

Abonnement à Mobilettre

Choisissez votre expérience de Mobilettre.
Livré par mail, disponible en lecture sur tous les supports.

EN SAVOIR PLUS


Suivre Mobilettre



[@Mobilettre](https://twitter.com/Mobilettre)

www.mobilettre.com

Les Editions de l'Equerre,
13 bis, rue de l'Equerre, 75019 Paris

 **Mobilettre**

[Se désinscrire](#)