

Pour une nouvelle Convention TER BFC avec la SNCF dès 2023

A l'ordre du jour de la séance du Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté du 26 et 27 janvier 2022 figure un rapport sur la future Convention TER 2026. Le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté se met en ordre de bataille techniquement, budgétairement mais surtout politiquement afin de rendre effective l'ouverture totale à la concurrence dans le ferroviaire au TER sur BFC en 2026, l'actuelle convention se terminant en décembre 2025.

Des réflexions sont déjà bien engagées.

Organisation : un découpage des lignes en onze lots est envisagé. Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort, régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire.

Comment en cas de situation perturbée avec une désimbrication de la production serait-il possible de mutualiser personnels et matériels ? Chaque lot devrait avoir sa réserve de moyens (humains et matériel) entraînant un surcoût évidemment ou pire, des renoncements au moindre aléa.

Quelle correspondance entre un TER d'un opérateur différent de la SNCF avec un TGV ou un TET, ou entre opérateurs TER différents ? Rappelons-nous que la SNCF a précisément été créée en 1937, par décret ! Pour rationaliser le chemin de fer jusqu'alors laborieusement exploité par des entreprises privées sans cohérence et pour réduire les coûts.

Vente : la billetterie serait déléguée à un opérateur de service. Quid des vendeurs SNCF, de leur professionnalisme, quid des guichets dans nos territoires y compris ruraux ?

Matériel : Par qui, comment, à quel coût, et dans quels ateliers serait entretenu le Matériel ferroviaire ? Chaque exploitant souhaitant œuvrer en autonomie devra-t-il posséder son propre atelier ? Qui les financerait ? Que deviendraient ateliers et personnels SNCF ?

Réseau : la multiplicité des opérateurs engendrerait des difficultés de cohérence des sillons, de gestion opérationnelle des circulations (quelle priorité ?) et pourrait impacter les planches-travaux.

QU'A DONNE LA CONCURRENCE AILLEURS ?

Après le constat d'échec de la privatisation du service public ferroviaire en Angleterre, le gouvernement a choisi de renationaliser ses concessions.

Nous sommes directement concernés par l'expérience anglaise car la plupart des compagnies qui ont été impliquées dans la déliquescence du rail anglais et finalement expulsées, s'annoncent futures concurrentes de la SNCF en France !

L'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs a conduit à l'abandon de certaines dessertes internationales telles que Paris/Rome ou Paris/Venise pour lesquelles la filiale de Trénitalia a jeté l'éponge aux dépens des enjeux de dessertes de notre territoire.

L'Etat Belge a fait le choix que tous les transports intérieurs de trains voyageurs resteront hors du champ de la concurrence en signant une convention avec la SNCB pour dix ans. Il en est de même récemment en Norvège.

FOCUS SUR PACA

Récemment la région PACA a annoncé que le premier lot de transport ferroviaire de voyageur (Marseille / Nice) sera attribué à l'opérateur Transdev.

Le subventionnement de l'offre du lot concerné fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable qui financera in fine, la volonté des régions « d'appâter » les entreprises privées et d'augmenter les marges financières.

La Région PACA financera :

- L'achat de matériels roulants (10 à 12 rames) ;
- La construction d'un atelier de maintenance alors que des ateliers SNCF existent déjà.

Cela représentera un investissement de 270 millions d'euros dont seulement 4 millions à la charge de Transdev.

QUANT AU FRET

Après plus de quinze ans d'expérience, le résultat est catastrophique. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France (moins de 10 % de part modale aujourd'hui). Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent. Certaines ont jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combiwest, ...) d'autres sont en difficulté (Eurocargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn, a supprimé 300 emplois récemment). Les entreprises privées sont donc confrontées aux mêmes difficultés que l'entreprise publique et ne font pas mieux.

Ces choix politiques ont conduit à la fermeture de sites ferroviaires comme le triage à la gravité de Gevrey et à une augmentation très significative du nombre de camions empruntant le réseau routier et autoroutier de la région BFC aux dépens notamment des enjeux de transition écologique et de sécurité routière.

CONSEQUENCE SUR LES SALARIES

Nationalement, la SNCF a décidé de répondre à tous les appels d'offres qui seront lancés par les Régions. Cependant, elle le fait via des filiales de droit privé du groupe SNCF. Les cheminots qui opèrent aujourd'hui dans le service public se verraient dans l'obligation d'être transférés dans une filiale ou chez un autre opérateur, et avec bien sûr une réduction de droits. C'est ce que l'on appelle le dumping social !



UNE AUTRE VOIE EST POSSIBLE

Des régions telles la Bretagne ou l'Occitanie dressent des obstacles pour reporter l'échéance de l'ouverture à la concurrence. La CGT, l'UNSA et SUD-Rail demandent la renégociation d'une convention longue avant décembre 2023, avec la SNCF.

Cela est possible légalement mais surtout nécessaire socialement et socialement pour un réel service public ferroviaire de qualité pour les usagers de BFC.

L'intersyndicale CGT-UNSA-SUD Rail appelle à agir par la grève le 27 janvier 2022 et à un rassemblement au Conseil Régional BFC à Dijon le jeudi 27 janvier 2022 de 10h30 à 14h00.