



400 cheminots devant le Conseil Régional BFC à Dijon pour combattre le lancement de l'ouverture à la concurrence

A l'appel de la CGT et d'autres O.S., 400 cheminots dont plus de 200 sous les bannières de la CGT s'étaient donnés rendez-vous au Conseil Régional à Dijon.

Les cheminots ont exigé la renégociation d'une convention TER 2023/2033 entre la région BFC et la SNCF. Non pas pour faire du statu quo mais pour faire plus et mieux de service public avec notamment plus de présence humaine dans les trains et dans les gares.

Le vote tardif dans la soirée a donné 55 voix sur 100 votants pour l'ouverture à la concurrence du TER en 2026 ce qui est loin d'être une large majorité.



Le groupe Notre Région par cœur composée du PS et du PRG (sauf deux d'entre eux), les écologistes et LREM ont voté pour lancer la procédure pour :

- La totale ouverture à la concurrence en 2026 ;
- Un morcellement de la région en 4 à 8 lots ;
- Une maintenance du matériel confiée aux opérateurs ;
- Poursuivre la digitalisation des ventes ;
- Déterminer le rôle et les conditions pour confier à un ou plusieurs opérateurs de services la distribution des billets.

Les conseillers régionaux s'étant prononcés favorablement pour l'ouverture à la concurrence devront rendre compte de leur choix politique aux citoyens, aux usagers et aux cheminots.

Dans les différentes interventions médiatiques ou en séance plénière, Marie-Guite DUFAY, Présidente de la Région BFC, indiquait qu'il y aurait des garde-fous en l'occurrence un cahier des charges. Quelle médiocrité dans ces propos ! Encore heureux que, pour confier l'exploitation d'une ou plusieurs lignes à un opérateur, un contrat soit rédigé !



La Présidente se cache derrière la loi ; les experts-juridiques payés par le Conseil régional avaient comme objectif de trouver des arguments juridiques pour conforter le Conseil régional dans ses choix politiques. Le juridique n'est qu'un alibi.

« Article 19-III de la loi NPF : – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application des articles L. 2121-4 ou L. 2121-6 du code des transports se poursuivent jusqu'au terme qu'elles ont fixé, leur durée ne pouvant excéder dix ans ».

Aimé CESAIRE, écrivain, fustigeait l'hypocrisie habile à mal poser les problèmes pour mieux légitimer les odieuses solutions qu'on leur apporte.

Une renégociation avec la SNCF est donc possible. C'est ce que font d'ailleurs des Régions telles la Bretagne ou l'Occitanie en ce moment. Globalement en Europe des décisions remettant en cause l'ouverture à la concurrence se multiplient comme en Grande-Bretagne, en Belgique, en Norvège.

Il y aura encore de nombreuses délibérations qui devront faire l'objet de votes de l'assemblée d'ici la validation possible des candidats retenus pour l'exploitation des lignes au 2^{ème} trimestre 2024.

Ils nécessiteront une pression et une mobilisation forte pour faire pencher la balance vers plus de service public ferroviaire.