



Ouverture à la concurrence du TER sur la région Bourgogne Franche-Comté ... en mode « brutal » !

La Région Bourgogne-Franche-Comté, présidée par Madame Marie-Guite DUFAY (PS), n'y va pas par quatre chemins sur son projet d'ouverture à la concurrence pour l'exploitation des trains régionaux. La région ambitionne de redéfinir l'ensemble de son réseau TER d'ici le 1^{er} janvier 2026, avec pour objectif l'exploitation de LA TOTALITÉ du réseau par un ou plusieurs exploitants privés. Concrètement, cela signifie que le lancement des appels d'offres interviendra dès 2023 pour une attribution en 2024.

Alors que d'autres pays européens font marche arrière sur le sujet, que les autres régions de France, y compris les plus libérales, expérimentent progressivement et avec prudence l'ouverture à la concurrence, ouvrant ainsi 10 à 30% maximum de leur réseau respectif, la Bourgogne Franche-Comté, elle, prévoit à l'ordre du jour de la séance du 26 et 27 janvier 2022, l'adoption d'un rapport sur la future convention TER 2026.

Ce rapport propose aux élus d'acter une ouverture totale du réseau TER à la concurrence, découpant le réseau ferroviaire en 4 à 8 lots distincts, chacun faisant l'objet d'un appel d'offres retirant potentiellement de l'activité économique à l'opérateur historique SNCF !

NON, l'allotissement du réseau TER en « 4 à 8 lots » ne conduira pas à une baisse des prix pour les usagers et ne garantira en rien l'amélioration de ce service ! D'ailleurs, le TER Bourgogne Franche-Comté figure parmi les 3 meilleurs TER de France, les chiffres le prouvent et les politiques en conviennent. Plus de 9 trains sur 10 sont à l'heure, conformément aux objectifs fixés par la Région, malgré la vétusté de certains matériels et de certaines de lignes.

NON, nous n'avons pas besoin de concurrence ni d'une multiplicité d'acteurs sur un réseau fermé ! Le découpage du réseau ferroviaire ne s'inscrit AUCUNEMENT dans une logique de service public ! A contrario, cette démarche contribue à l'émergence d'un TER à plusieurs vitesses et à une rupture de la chaîne de voyage pour les usagers (hétérogénéité de l'information voyageurs et de leur prise en charge en situation perturbée, des conditions commerciales, de la politique de correspondances, etc...).

Et l'actualité ferroviaire, dans un contexte de crise sanitaire, nous donne raison !

Les opérateurs privés, il y a encore trois ans, se montraient agressifs en prétendant être compétitifs à hauteur de 30% par rapport à la SNCF. Qu'en est-il aujourd'hui ? Des opérateurs se retirent peu à peu des différents appels d'offres TER et trains d'équilibre du territoire (TET), ne trouvant pas de modèle économique adapté à leurs objectifs financiers... alors que SNCF Voyageurs, dans la poursuite de ses missions de service public, répond À TOUS LES APPELS D'OFFRES EXISTANTS!

Cette situation nous démontre que la SNCF en situation de monopole, permet la meilleure allocation des ressources possibles, dans un secteur ferroviaire défini comme "monopole naturel". La péréquation économique (les lignes rentables financent les lignes déficitaires) est respectée et l'on se trouve bien dans une logique de service public, pour une population ayant accès au quotidien aux mobilités à un coût raisonnable.

Avec la SNCF, pas de politique de distribution de dividendes aux actionnaires, ni de rachat d'actions au détriment de la trésorerie de l'entreprise, de l'emploi et des investissements !

Non, la concurrence n'apportera pas de "*meilleures fréquences*", "*une baisse des prix des billets*", une "*amélioration de la qualité de service*" ou "*de l'information des voyageurs en cas de situation perturbée*", comme le prétendent certaines associations d'usagers ! La concurrence conduira à moins de dessertes, une hétérogénéité au niveau du réseau ferré national, une perte de dynamique de service public avec la fin de la péréquation économique et une croissance de la précarité des travailleurs du rail ! Alors comment expliquer ce choix périlleux, unique en France !, de se séparer d'un prestataire historique qui donne très majoritairement satisfaction ?

Nous défendons un Groupe Public Ferroviaire intégré, humanisé, acteur du progrès social et de l'aménagement des territoires ! Sans ces éléments, il n'y aura pas d'avenir pour le système ferroviaire français. Ce sont les conditions *sine qua non* pour assurer la sécurité des voyageurs, qui ont besoin chaque jour du train à un prix raisonnable !

Le 27 janvier 2022, de 10h30 à 14h00, rendez-vous devant le siège du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté à Dijon ! Venez nombreux ! Nous comptons sur votre mobilisation pour défendre un service public du ferroviaire de qualité et accessible à tous !

Dijon, le 25 janvier 2022