



# Communiqué

## De presse

# 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 sur les allotissements, la billetterie, la maintenance du matériel sont déjà bien engagées.

Les quatre OS CGT/UNSA/SUD-Rail/CFDT rappellent que l'ouverture à la concurrence du transport de Voyageurs ne fait qu'accentuer les défaillances de l'offre aux transports.

Au Fret, après 10 ans d'expérience, le résultat est catastrophique. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France (moins de 10 %). Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent et certaines ont jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combiwest, ...)

Au niveau transport de voyageurs, un rapport d'expertise non démenti par quiconque sur l'analyse du subventionnement de l'offre de lots concernés par l'ouverture à la concurrence montre un différentiel de : 20,5 % en Hauts-de-France, + 63,5 % dans le Grand-Est par rapport au reste de la convention.

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

Pourtant, SNCF TER Bourgogne-Franche-Comté compte parmi les meilleurs élèves en France.

- En 2019, plus de 93 % des trains sont arrivés à l'heure, et une augmentation sur la fréquentation et les recettes avec une hausse de près de 20 % par rapport à 2018 (Données à fin novembre avant conflit retraites).
- En 2020, en dépit du contexte sanitaire, un taux de régularité de 93,3 % a été atteint.
- Le taux de régularité en 2021 était à 93,7 %
- Enfin, la région BFC se place en deuxième position en ce qui concerne le moins grand nombre de trains supprimés derrière la Bretagne en 2021.

La concurrence coûte plus cher aux citoyens car 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. Eclater la région en lots, multiplier les opérateurs ferroviaires que cela soit pour le transport, la vente de billets, la maintenance du matériel et de l'infrastructure complexifiera le système et n'améliorera pas le quotidien des usagers et coûtera plus cher aux contribuables.

Aussi, les quatre OS, **CGT/UNSA/SUD-Rail/CFDT**, demandent la renégociation d'une convention longue avant décembre 2023 avec la SNCF. Elles vous invitent à une conférence de presse le mercredi 26 janvier 2022 à 9h15 devant le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté à Dijon et sont à disposition pour répondre à vos questions.

Dijon, le 21 janvier 2022

### Contact presse :

<b><u>CGT Cheminots de DIJON</u></b> :	<b>Jean-Christophe GOSSART</b>	- 06 17 35 72 67 - 03 80 41 78 23
<b><u>UNSA</u></b> :	<b>Didier GARRIDO</b>	- 06 27 03 40 51 -
<b><u>CFDT cheminots BFC</u></b> :	<b>Fabrice CHAMBELLAND</b>	- 06 27 70 45 58 -
<b><u>SUD-Rail</u></b> :	<b>Alexandre VOGEL</b>	- 06 25 04 43 31 -