



CESER Bourgogne Franche-Comté
Séance plénière du 22 janvier 2022 – Visio-conférence
Avis sur le rapport 4.2 : Processus de mise en concurrence du service public ferroviaire
régional de transport de voyageurs à compter de 2026 – Démarche rail 2026
Déclaration de Guy Zima au nom de la CGT

Le rapport soumis par l'exécutif au CESER n'est pas qu'un calendrier de mise en œuvre de dispositions de lois et de textes contraignants imposées au nom d'un prétendu intérêt général, il est au contraire la confirmation d'un choix politique de soumission au mieux, de partage ou de soutien au pire, à une politique de démantèlement des services publics assurés par des entreprises publiques.

Alors que l'actualité de l'énergie devrait nous vacciner des ambitions libérales et de la mise en concurrence, que des pays font des choix inverses dans le ferroviaire (Angleterre, Norvège) ou confirme les monopoles (Belgique), il nous est proposé d'entrer dans cette danse mortifère.

Le projet proposé ne concerne que l'exploitation des services et exclut les sujets des Gares et des Infrastructures, ce qui est à souligner. Ainsi, le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté se mettrait en ordre de bataille techniquement, budgétairement et organisationnellement afin de rendre effective l'ouverture totale à la concurrence dans le ferroviaire au TER sur Bourgogne-Franche-Comté en 2026, l'actuelle convention se terminant en décembre 2025.

Sans trop aller dans la technique, le projet présenté, pose plus de problèmes à venir qu'il ne résout ceux qui existent et que nous ne nions pas. Pour autant, certaines questions se posent déjà :

- Un découpage des lignes entre 4 et 8 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 telle que celle présentée, serait-il possible de mutualiser personnels et matériels ?
Chaque lot devrait avoir sa réserve de moyens (humains et matériels) entraînant un surcoût évident ou pire, des renoncements / annulations au moindre aléa.
Quelle correspondance sera-t-elle assurée entre un TER d'un opérateur différent de la SNCF avec un TGV ou un TET, ou entre opérateurs TER différents ?
- La billetterie serait déléguée à un opérateur de service. Quid des vendeurs SNCF, quid de la présence humaine dans nos gares et trains, quid des guichets dans nos territoires y compris ruraux ?
-



- Cette vente à la découpe pose aussi avec force le problème du matériel ferroviaire. Quelle répartition, quelle maintenance, comment, à quel coût et dans quels ateliers ? Chaque exploitant œuvrant en autonomie devra-t-il posséder son propre atelier ? Qui les financerait ? Que deviendraient les savoirs, techniciens et ateliers mutualisés SNCF existants ?
- La multiplicité des opérateurs engendrerait des difficultés de mise en cohérence des demandes et traitements de sillons, de gestion opérationnelle des circulations notamment dans le choix des priorités entre les diverses entreprises ferroviaires.

Pourtant, les expériences des autres devraient à minima nous rendre circonspects au vu de leurs retours pour les citoyens, le climat et la planète. L'Angleterre sur les infrastructures comme les concessions, la Norvège et la Belgique sur les sujets voyageurs font des choix inverses au niveau national de la France. Ces pays qui ne sont pas des îlots de marxisme le font pour de bonnes raisons. En particulier, 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.

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 comme de futures concurrentes potentielles de la SNCF en France !

Même si l'exemple n'est pas dans le secteur du transport conventionné, l'abandon des liaisons assurées par Thello du jour au lendemain sur Paris/Rome ou Paris/Venise (via Dijon) ou Milan/Marseille se fait sur des critères économiques, pas sur des enjeux de dessertes de notre territoire.

Dans toute relation, il y aura cet impératif de rentabilité pour l'opérateur sinon ce sera la faillite avec l'exemple existant d'Abellio (filiale de la DB) en Angleterre.

De son côté, la région PACA a annoncé que le premier lot de transport ferroviaire de voyageur (Marseille / Nice) sera attribué à l'opérateur Transdev qui bénéficiera de matériel et d'ateliers neufs et spécifiques.

Le subventionnement de l'offre du lot concerné fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le concédant qui assumera la majorité des investissements (270 millions d'euros pour la Région PACA contre 4 seulement pour Transdev).

L'exemple du FRET est tout aussi probant : 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, d'autres sont en difficulté. 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.

Les salariés comme les usagers, seront impactés. 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 soit d'initiative, soit en réponse à une clause d'appel d'offre. 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 leurs droits. C'est ce que l'on appelle le dumping social et le rapport proposé le met en place explicitement impliquant la responsabilité de ses approbateurs.



Pourtant la voie n'est pas sans issue, des régions telles la Bretagne ou l'Occitanie, œuvrent pour reporter l'échéance de l'ouverture à la concurrence. Si cela est possible ailleurs, pourquoi la région Bourgogne-Franche-Comté s'entête-t-elle ? Les organisations syndicales proposent et 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 Bourgogne-Franche-Comté.

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 compagnies privées sans cohérence, pour mutualiser, uniformiser et ainsi mieux répondre aux besoins des populations et de développements économiques des territoires.

Maintenant, il nous faut évoquer la responsabilité sociétale issue de ce rapport. Sans noircir le trait, si toutes les régions se positionnent sur les mêmes objectifs, la SNCF telle que nous la connaissons va vivre de mauvais jours et c'est un doux euphémisme. Ce n'est pas du catastrophisme, mais pour qui connaît le modèle économique du ferroviaire français, son équilibre ne peut reposer sur les seules liaisons TGV elle-même mises en concurrence. Quel aménagement du territoire restera-t-il, lorsque l'on sait que 60% des liaisons sont déficitaires ? Notre région pourrait être victime collatérale des effets de ses propres choix.

Dernier point, qui reprend l'introduction, à trop segmenter nos entreprises publiques, les conséquences ne sont pas neutres comme c'est le cas d'EDF fortement endettée et obligée de mettre plus d'électricité issue de l'ARENH à disposition de ses concurrents, la privant ainsi de ces ressources financières.

Notre responsabilité collective est grande sur cet avis et sur ce rapport et la CGT prendra les siennes.

Nous considérons que l'avis ne peut se contenter de pointer des risques et des points d'attention et qu'il est à ce titre insuffisant pour répondre aux enjeux. Nous ne le validerons pas en l'état à regret, pas plus que le rapport présenté mais celui-ci sans regret.