



CESER Bourgogne Franche-Comté Séance plénière du 27 juin 2023

Avis sur le rapport 4.4 de l'exécutif : point d'avancement de la renégociation de la convention TER :

Avis sur le rapport 4.5 de l'exécutif : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs : Procédure d'ouverture à la concurrence du lot 1

Déclaration de Guy Zima au nom de la CGT

Les rapports soumis par l'exécutif au CESER rentrent maintenant dans le concret et après Rail 2026 devenu 2027, nous avons 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, il nous est proposé d'entrer à notre tour 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 confirme par écrit que l'ouverture totale prévu dans Rail 2027 se mue officiellement en ouverture partielle. Pour autant notre hostilité reste la même et notre opposition se confirme.

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 en 4 lots semble acté. 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 ? Comment avec le découpage du lot 1 présenté, penser que des voies et installations techniques pourraient être mis à disposition en gare de Dijon notamment ?
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 ?
- Les sommes annoncées dans les rapports (30 M€, prix de l'électricité, inflateur RH) mériteraient, pour être crédibles et transparentes, d'avoir un point 0 de départ pour regarder ce qu'il en est factuellement.
- Cette vente à la découpe pose aussi avec force le problème du matériel ferroviaire, de sa maintenance, de son affectation et des pertes de possibilités de mutualisation une fois ces choix faits
- La multiplicité des opérateurs ou des contrats engendrera 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.



- Les objectifs annoncés tant financiers auront une contrepartie sur les moyens humains et les organisations mises en place et seront difficilement compatibles avec les objectifs de régularité visés à 97,5% dont il sera important derrière les annonces de vérifier les clauses exonératoires avant d'en valider le principe et ses dangers.

-

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 maintien de l'ouverture à la concurrence proposé le met en place explicitement, impliquant la responsabilité de ses approuvateurs. Car je le réaffirme haut et fort, affirmer que le statut est maintenu pour les personnels transférés est vide de sens car l'essentiel de la réglementation sera remis en cause par les accords d'entreprises à renégocier.

Pourtant la voie n'est pas sans issue, des régions telles la Bretagne ou l'Occitanie, ont reporté 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 toujours la renégociation d'une convention longue sans ouverture, 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 ces rapports. 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. La demande de la ville de Dijon de la réouverture de la liaison directe avec Lille est sur ce sujet éclairante et dans ce cadre, il faut être logique dans sa démarche quand on appelle à signer des pétitions d'un côté et voter des textes de l'autre. Schizophrénie ordinaire du libéralisme quotidien.

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 pourtant nécessaires à son développement.

Notre responsabilité collective est historiquement grande sur ces avis et sur ces rapports et la CGT prendra la sienne.

Nous considérons que les avis du CESER ne peuvent se contenter de pointer des risques et des points d'attention et qu'ils sont à ce titre, insuffisants pour répondre aux enjeux. Nous ne les validerons pas en l'état à regret, pas plus que les rapports présentés mais ceux-ci sans regrets.

