



Ouverture à la concurrence de la totalité du TER en Bourgogne Franche-Comté

Le 27 janvier 2022 restera sans doute un jour historique pour les cheminots !
Pas de ceux que nous célébrerons à l'avenir, mais de ceux que nous pleurerons.

En effet, la Région Bourgogne-Franche-Comté entend confier l'exploitation de LA TOTALITÉ du trafic TER à des exploitants privés.

Se plaint-elle de nos services ? NON.

Se plaint-elle de nos résultats ? NON.

Mais alors pourquoi prendre le risque qu'aucune autre région de France n'a osé prendre, même parmi les plus libérales ? Risque que certains pays européens refusent catégoriquement ? Que d'autres ont pris par le passé et se voient aujourd'hui dans l'obligation de faire marche arrière pour cause d'échec ?

1^{er} argument avancé par l'AO :

« Pour une raison juridique », nous répond-on. « La législation européenne l'impose. »

La loi n°2018-515 « pour un nouveau pacte ferroviaire », dans son article 19 est on ne peut plus clair : toutes les conventions signées entre les AO et SNCF avant le 25 décembre 2023 devront se poursuivre jusqu'à leur terme, qui ne peut toutefois pas excéder 10 ans.

Autrement dit, cette loi nous laisse bien encore quasiment 2 ans pour rédiger une nouvelle convention qui pourrait courir jusqu'à fin 2033. Et les services du TER y travaillent déjà !

Cet argument ne tient donc pas. Il n'y a AUCUNE OBLIGATION LEGALE à ce jour.

2^e argument :

Pour développer « les services de transport ferroviaire au bénéfice des usagers en développant l'offre et en verdissant le parc matériel. »

Développer l'offre ?

Notre B.U. n'a cessé de le faire ces 12 dernières années, conformément aux demandes successives (et parfois contradictoires) de l'AO. De 2010 à 2016, tous les axes ont été cadencés. Les années suivantes, ils n'ont cessé d'être optimisés, les relations multipliées et accélérées. Aujourd'hui, la capacité en termes de sillons est arrivée à saturation aux heures de pointe. Il en va de même pour les principales gares du périmètre et c'est pire encore lorsqu'on s'imisce dans le trafic de la région parisienne ! Idem pour les lieux de stationnement du matériel. Sauf erreur, les normes d'exploitation du Réseau ne sont pas négociables.

Sur quelle marge peut donc compter l'AO ?

Que pourront donc espérer faire de plus les nouveaux entrants ?

Verdir le parc ?

Le parc n'a cessé d'évoluer dans le même laps de temps. Plus de 6 séries complètes de matériels ont été radiées. Aujourd'hui l'électrique est de mise partout où c'est possible.

Pourtant, la région ne voit que par l'hydrogène, plutôt que de financer les opérations à mi-vie de la soixantaine d'AGC qui leur garantirait une nouvelle longévité de 20 ans ! Sauf que voilà, ce type de matériel coûte extrêmement cher : plus de 3 fois le prix de l'électrique ! Les stations de production et de distribution ne sont pas encore développées.



Et de quel hydrogène parle-t-on ? Les divers procédés de fabrication diffèrent énormément, jusqu'à être très coûteux et polluants. Cherche-t-on à verdir le parc matériel ou l'image de l'AO ?

Pour 60% du prix des 3 rames hydrogène prévues (20M€ l'unité l), il aurait été possible d'électrifier la ligne Laroche-Auxerre (36M€), précisément la ligne à laquelle sera dédié ce micro-parc. Que c'est cher payer la nuance de vert !

D'autant que pendant ce temps, TER BFC innove en testant sur ses AGC le biocarburant B100 qui pourrait, à termes, intégralement remplacer le gazole et représenter un réel verdissement du parc.

3è argument :

Réduire les coûts.

En général, sur le plan économique, on rassemble, on fusionne des services ou des entreprises pour réaliser des économies. On supprime les doublons pour réduire les charges. Mais là, on veut nous convaincre qu'en atomisant le périmètre du TER BFC, avec pour objectif que chaque exploitant puisse être autonome avec son matériel, son atelier, ses effectifs, ses ressources, il y aurait moyen de réaliser des économies que la B.U TER n'a pas pu faire, malgré les efforts colossaux fournis ces dernières années en termes de productivité ? Depuis 2 ans, on voit des opérateurs privés se retirer peu à peu des différents appels d'offres TER et TET, ne trouvant pas de modèle économique adapté à leurs objectifs financiers. Rappelons-le, ils ne viendront pas travailler à perte et ils exigeront de dégager des marges... sur le dos de qui ? De leurs salariés ? des usagers ? des contribuables ?

- Quels efforts supplémentaires l'Entreprise va-t-elle encore demander aux agents pour y parvenir ?

- Comment faire encore adhérer les cheminots qui ont déjà dû consentir tant d'efforts ?

Concernant la billetterie et la distribution, secteur très impacté par la productivité récente, [l'UNSA-Ferroviaire](#) veut savoir quelles perspectives vont être offertes aux vendeurs actuels si notre Entreprise se voit attribuer un ou plusieurs lots.

Concernant la maintenance du matériel roulant, [l'UNSA-Ferroviaire](#) pense logiquement qu'en éclatant volontairement les établissements de Maintenance, l'Autorité Organisatrice se prive irrémédiablement de possibilités d'économies d'échelle induisant donc de sévères augmentations des coûts.

[L'UNSA-Ferroviaire](#) réaffirme son attachement à la signature d'une nouvelle convention longue sur le modèle de l'actuelle avec la SNCF.

Si toutefois l'Entreprise faisait le choix de ne répondre aux appels d'offres que par le biais d'entités dédiées, [l'UNSA-Ferroviaire](#) espère qu'elle acceptera de négocier des accords d'un haut niveau social pour les modalités de transferts et les droits des salariés. En tout état de cause, [l'UNSA-Ferroviaire](#) fera en sorte de peser de tout son poids dans les négociations, comme elle l'a fait jusqu'ici au national pour les nouveaux accords majeurs, comme l'accord de branche par exemple.

Il est temps que nos politiques, que nous élisons, acceptent une voie de prudence et de raison, en signant avec la SNCF une nouvelle convention suffisamment longue pour leur permettre :

1- d'observer ce qui se fera dans les régions déjà progressivement engagées dans ce processus,

2- d'analyser les résultats obtenus : statistiques, organisationnels et financiers,

3- de choisir, grâce à ces retours d'expérience, les meilleures modalités à appliquer en BFC pour se mettre en conformité avec ce qui sera alors devenu, et seulement à ce terme, une obligation légale,

4- éventuellement, au pire l, de lancer une expérimentation à petite échelle sur notre périmètre le temps de savoir si un modèle économique satisfaisant et pérenne peut être trouvé, avant de risquer une ouverture plus large.