



Avis sur le rapport 4-5 de l'Exécutif régional
**Ouverture à la concurrence du réseau
du transport ferroviaire de voyageurs :**
Procédure d'ouverture à la concurrence du lot n° 1

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

L'objectif est de faire de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires le symbole d'un engagement fort en faveur des usagers du transport ferroviaire de voyageurs par l'amélioration significative de la qualité de service, tant en termes de ponctualité et de fiabilité de l'offre ferroviaire que de régularité de la desserte (fréquence, nombre de trains et amplitude horaire), facteur déterminant d'attractivité et de report modal ferroviaire.

La démarche de l'ouverture à la concurrence s'accompagne d'un véritable enjeu d'ordre financier. Du fait des économies escomptées, la Région espère gagner en latitude financière lui permettant de maintenir l'intégrité de son réseau et de développer la performance du service rendu aux usagers.

Le calendrier d'ouverture à la concurrence du 1er lot est fixé au Service annuel 2027 (12 décembre 2026).

Le premier lot identifié est le lot dit "Bourgogne Ouest Nivernais" correspondant à la mise en œuvre des circulations ferroviaires majoritairement dans la Nièvre et la Saône-et-Loire, dont les matériels roulants sont rattachés pour leur maintenance à l'atelier de Nevers. Il comprend les circulations suivantes :

- Dessertes intervilles
 - Dijon - Nevers
 - Lyon - Paray-le-Monial - Nevers
- Dessertes périurbaines
 - Dijon - Chalon-sur-Saône - Mâcon
- Dessertes locales
 - Montchanin - Paray-le-Monial
 - Nevers - Cosne-sur-Loire
 - Nevers - Decize
 - Nevers - Moulins
 - Étang - Autun (ligne ferroviaire suspendue, desserte assurée par autocar)

Avis du CESER

Le CESER note que le **périmètre de desserte** choisi pour ce premier lot est loin d'être négligeable, il correspond à 23% de l'offre régionale. Néanmoins, ce choix peut répondre à la fragilisation actuelle du Sud-Ouest de la région à condition qu'une augmentation de l'offre soit envisagée à la suite de cette ouverture à la concurrence.

Un point majeur interpelle le CESER : il s'agit du **transfert du personnel** qu'engendrera cette mise en concurrence. Le CESER s'inquiète concernant l'évolution des droits actuels des salariés concernés, la durée de cette prise en compte dans le temps par le futur opérateur. Ainsi, le CESER ne peut qu'affirmer l'importance de tenir un dialogue le plus tôt possible entre la Région Bourgogne-Franche-Comté, la SNCF, le futur opérateur et les organisations syndicales, afin de communiquer une information transparente et lisible aux salariés transférés.

Il est indiqué, dans le document présentant les caractéristiques des prestations que doivent assurer le délégataire, que la charge de l'organisation de la commercialisation et de la distribution sera prise dans un premier temps par la Région avec l'appui de l'exploitant historique SNCF et dans un second temps, elle fera l'objet de contrats spécifiques. De plus, l'enjeu financier justifiant notamment cette ouverture à la concurrence (économies escomptées, productivités demandées) combiné à la volonté du "tout numérique" dans la gestion du transport sur laquelle le CESER s'était exprimé¹, nous amène à nous interroger sur la pérennité du **maintien de personnel au sein des guichets des gares**.

(1) 23 janvier 2023, Avis sur le rapport 1-1 de l'Exécutif régional "Budget primitif 2023 du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté" (page 8).

Comme indiqué dans son avis du 13 décembre dernier portant sur le bilan d'étape vélo², le CESER réitère sa position concernant la **stratégie adoptée sur l'emport des vélos dans les trains** et son choix politique porté sur l'intermodalité train-vélo. Ce choix pourra être efficace si le territoire dispose d'un volume suffisant d'abris sécurisés et d'un accès à des moyens cyclables à proximité des gares. De plus, l'option retenue reste pour le CESER un parti pris qui pourrait s'adapter au regard d'offres différenciées (saisonnalité, fréquentation touristique..).

Vote du CESER : adopté à la majorité - 35 contre, 6 abstentions.

(2) CESER BFC, 13 décembre 2022, Avis sur le rapport 4-1 de l'Exécutif régional "Bilan d'étape du développement des pistes d'actions pour le vélo en Bourgogne-Franche-Comté".

Déclarations

Fabrice Chambelland, au nom de la CFDT

Le CESER est saisi ce jour à travers le rapport 4.5 de l'exécutif, d'un avis sur un "Processus d'ouverture à la concurrence du lot n°1".

Tout d'abord la délégation CFDT rappelle son opposition au principe même de l'ouverture à la concurrence dans le monde ferroviaire, considérant que les équilibres économiques et les enjeux de sécurité des circulations sur une telle activité ne peuvent être atteints en l'absence de fonds publics. La recherche de rentabilité est l'objectif de toute entreprise qui répond à un appel d'offre. De gros efforts de productivité et d'économies ont été réalisés par la SNCF durant la convention 2018-2025, et le recours à l'opérateur historique avec un meilleur suivi et une meilleure objectivation des conditions contractuelles pourrait être un vecteur de développement et de performance à moindre coût, mais aussi à moindres risques pour la région Bourgogne-Franche-Comté et ses administrés.

Le CESER a rappelé dans son avis quelques éléments significatifs de l'ouverture de ce lot à la concurrence, notamment un lot qui correspond à 23% de l'offre régionale globale, et le transfert des personnels qu'engendrera cette mise à la concurrence.

Néanmoins, pour la CFDT, cet avis ne va pas assez loin dans les différents impacts et aspects induits, en cela il occulte de réelles questions soulevées par la mise en concurrence d'un lot.

- L'ouverture à la concurrence affaiblit l'opérateur historique qui propose une offre intégrée sur laquelle repose son équilibre économique et stratégique.

- Elle a des conséquences sociales directes et indirectes. Directes parce qu'elle engendre nécessairement un abaissement des conditions sociales offertes aux cheminotes et cheminots concernés. La CFDT rappelle à cet effet que la SNCF créera une filiale pour répondre à cet appel d'offre, et que les conditions sociales des salariés transférés ne sont à ce jour pas déterminées dans ce cas. Indirectes, parce que l'offre qui sera proposée aux voyageurs, dans un processus de concurrence, repose sur une forte productivité, et donc à terme sur une déshumanisation des gares et des trains.

- Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence d'un tel lot pose très clairement la question de la capacité des différents opérateurs à travailler ensemble et à produire une réponse régionale homogène et robuste aux questions de mobilité. On fait déjà le constat aux limites de la région d'un morcellement de l'offre, rupture de charge, rupture tarifaire. Il est probable que ce morcellement se reproduira en mode "macro" au sein de la région TER BFC post concurrence.

- Enfin, la création d'un lot en 2027, suivie plus tard par d'autres lots en 2030 et 2032, aura pour effet de partitionner les effectifs, et le matériel roulant ainsi que sa maintenance. La dédicace du parc du matériel roulant, des personnels et de la maintenance, risque à terme de diminuer les possibilités de réponses en période difficile sur un parc ou des effectifs.

Le CESER note que ce choix d'ouverture d'un lot peut répondre à la fragilisation actuelle du réseau sud-ouest de la région à la condition qu'une augmentation de l'offre soit envisagée à la suite de l'ouverture à la concurrence. La CFDT ne partage pas cet avis. L'hypothèse d'une augmentation de l'offre n'est pas envisagée dans le rapport présenté. La CFDT est en opposition avec l'idée même que ce choix d'ouverture à la concurrence d'un lot puisse être une réponse à cette fragilisation. La situation actuelle mérite d'autres réponses sur les vrais problèmes. C'est pourquoi la CFDT votera contre ce rapport.

Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

L'image du train est dichotomique : d'un côté, il est de plus en plus utilisé, de l'autre il est de plus en plus critiqué (retard, suppression, manque de places...). Dans ce contexte, la Région fait le choix de commencer à ouvrir à la concurrence l'exploitation des TER.

Rappelons que d'autres Régions ont déjà procédé à cette démarche comme Hauts-de-France ou Pays de la Loire, régions où SNCF a d'ailleurs remporté les marchés avec une augmentation annoncée de l'offre jusqu'à 25% !

La FNAUT a toujours été favorable à cette ouverture à la concurrence pour dynamiser le secteur tout en ayant un bornage politique afin d'éviter tout débordement néfaste à l'usager : suppressions de trains par exemple.

Un certain nombre de critères devront déterminer l'offre comme l'offre de service, les critères de qualité, l'information avant, pendant ou après le voyage. Il conviendra également d'être vigilant sur le maintien en qualité et quantité du personnel cheminot afin de répondre aux besoins des usagers quitte à faire évoluer les missions.

L'avenir nous dira si ce choix politique sera le bon. Pour ce faire, les CCSPL mises en place seront un bon outil pour mesurer cette décision politique en toute transparence.

La FNAUT votera pour l'avis.