

OUVERTURE À LA CONCURRENCE : SAISON 2 - ÉPISODE 1

NOUVELLE ÉTAPE CLÉ DANS LE PROCESSUS

L'UNSA VOUS INFORME

LE DOSSIER D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TER BFC ENTRE DANS UNE NOUVELLE PHASE. LES ANNONCES FAITES CES JOURS DERNIERS DESSINENT LES CONTOURS DES 10 ANS À VENIR. ATTENTION ! EN ATTENDANT LA SÉANCE PLÉNIÈRE DES 29 ET 30 JUIN PROCHAIN, TOUT EST À PRENDRE AU CONDITIONNEL.

Mai 2023 :
des résultats
records
comme
jamais
au TER !

CE QU'IL FAUT RETENIR :

Une nouvelle convention
TER/REGION de 10 ans

4 lots opérationnels
1 lot fonctionnel.

Mise en concurrence
progressive de tous les
lots de 2027 à 2033.

Signature d'une nouvelle convention de 10 ans :

SIGNATURE PRÉVUE À L'AUTOMNE 2023, ELLE PRENDRAIT RÉTROACTIVEMENT EFFET AU 1er JANVIER 2023 POUR FINIR

SUR CETTE PÉRIODE,

- * L'AO ouvrirait progressivement le périmètre à la concurrence sous la forme de 5 lots : un premier lot opérationnel serait « détaché » pour le SA 2027, un 2è pour 2030 et enfin les 2 derniers pour 2033. Entre temps, un lot fonctionnel serait ouvert pour 2029.
- * L'AO diminuerait sa contribution de 30M€/an tout en maintenant l'offre actuelle (580 trains/jour),
- * Elle mettrait au point son propre système de distribution pour 2029.

EN CONTRE-PARTIE,

- * TER devrait lui transférer la propriété du matériel roulant et des ateliers,
- * Il lui faudrait poursuivre l'amélioration de sa qualité de service (compos, info voy, régularité...),
- * Il devrait accroître ses recettes de 20%.
- * Des mécanismes incitatifs plus contraignants lui seraient imposés (pénalités...).
- * La baisse de contribution impliquerait « productivité et économies pérennes ».

AU 1 DÉCEMBRE 2032.



Composition théorique des 5 lots :

SI LA DATE DE MISE EN CONCURRENCE RETENUE POUR LE 1ER LOT OPÉRATIONNEL EST LE SA 2027 ET CELLE DU LOT FONCTIONNEL LE SA 2029, L'ORDRE DES 3 AUTRES N'A PAS ÉTÉ PRÉCISÉ

1^{er} lot opérationnel mis en concurrence:

› PREVU D'ÊTRE « DÉTACHÉ » AU SA 2027 (pour 7 ans + 3 ans optionnels), IL SERAIT COMPOSÉ :

- *de l'actuelle **Bourgogne Ouest**, des lignes **Dijon-Châlon-Mâcon** et **Nevers-Paray-Lyon**.
- *de l'atelier TER de NV
- *de voies de service à Nevers et Dijon-ville avec des éléments logistiques,
- *de 12 AGC 4 caisses, 11 AGC 3 caisses et 19 X73500. ●

Les 3 autres lots opérationnels

› SANS PRÉCISIONS SUR LEUR DATE RESPECTIVE D'OUVERTURE, ILS SERAIENT COMPOSÉS :

- *des étoiles de **Dijon** et **Besançon**,
- *de **Paris-Dijon-Lyon**,
- *des pieds du **Jura** et des **Vosges**.
- *On sait néanmoins que ce serait pour le SA 2030 pour l'un et 2033 pour les 2 derniers. ●

Création d'un lot fonctionnel

› RECOUVRANT DES MISSIONS TRANSVERSES AUX 4 AUTRES LOTS :

- *Il traiterait de la distribution et de la relation clients.
- ***la Région** se doterait de son propre système de distribution.
- *Mise en place pour le SA 2029.
- ***Jusqu'à 2029**, TER continuerait à fonctionner avec ses outils actuels ●

Pour l'UNSA-Ferroviaire BFC :

L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE SERA UNE ERREUR :

- **Industrielle** : désintégrer le périmètre TER et son exploitation ne peut qu'en rigidifier le fonctionnement quand, au contraire, les contraintes toujours plus nombreuses exigeraient toujours plus d'agilité. C'est la fin de la mutualisation des moyens, l'arrivée de la priorisation des circulations en situation perturbée, etc... ●
- **Économique** : en désolidarisant les territoires, elle entraînera une multiplication évidente des coûts, sans parler de l'attente des éventuels nouveaux entrants en termes de rentabilité/bénéfices ! Par ailleurs, le cumul d'une réduction de 30M€ de la contribution et d'un accroissement des recettes de 20% représentera une très forte pression sur notre budget, donc sur nos coûts, donc sur notre productivité et imposera de nouvelles économies. ●
- **Sociale** : faire encore mieux avec encore moins de moyens pourra-t'il vraiment profiter aux cheminots et à leurs conditions de travail, ou aux voyageurs et à leurs conditions de transport ? A quel point productivité et économies réalisées ces dernières années devront-elles s'accroître ? Au détriment de qui ? ●

QUOI QU'IL EN SOIT, L'UNSA-FERROVIAIRE BFC confirme sans ambiguïté qu'elle militera en faveur des garanties sociales les plus favorables aux salariés et qu'à date, les négociations sont déjà bien avancées dans le cadre de sociétés dédiées rattachées au groupe SNCF (maintien à 95% des conditions actuelles). Les échanges se poursuivent toujours au national sur ces thèmes.