



OUVERTURE À LA CONCURRENCE



L'**ouverture du marché ferroviaire** est une réalité politique depuis la création du 4^{ème} Paquet ferroviaire issue de la Commission Européenne. L'**UNSA-Ferroviaire** a toujours pris ses engagements en travaillant avec l'ensemble des acteurs (Direction du GPF, UTP, Autorités organisatrices, élus politiques, fédérations des usagers des Transports...) afin d'anticiper et **défendre les droits des travailleurs du rail et alerter sur les conséquences de la concurrence en termes de sécurité ferroviaire et de social.**

En France, la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire a inséré de nouvelles dispositions dans le Code des Transports. Si elle est encore une option, **la mise en concurrence par appel d'offres par les Régions sera OBLIGATOIRE, à partir du 25 décembre 2023 !**

L'**UNSA-Ferroviaire** a toujours été **CONTRE** l'ouverture à la concurrence du ferroviaire. Devant cette réalité politique et malgré ses combats, elle n'a pas d'autres choix aujourd'hui que de s'y préparer de manière pragmatique. Dans ce contexte, elle se mobilise pour une concurrence entre entreprises **ET NON ENTRE SALARIÉS !**

L'**UNSA-Ferroviaire** déplore d'ailleurs la **dénonciation par la CGT, FO et Sud Rail du volet « classification et rémunération »** de la Convention collective de la branche ferroviaire. Cette dénonciation **facilitera le Dumping Social au sein de la branche du ferroviaire.** A titre d'exemple les Entreprises Ferroviaire Privées dans lesquelles nous pourrions être transférés ne seront pas obligés de payer les heures de nuits, de dimanches, d'accorder une prime de fin d'année ou un 13^{ème} mois, etc.

Gestion de l'Infrastructure

Loi LOM du 24 décembre 2019



Le dispositif législatif a été complété par la loi LOM du 24 décembre 2019, notamment avec son article n°172. Celui-ci prévoit que les Régions peuvent se voir transférer par SNCF Réseau la gestion des lignes « *d'intérêt local ou régional à faible trafic* » et que « *les Régions peuvent confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion.* »

Le cadre réglementaire n'est pas encore défini et les décrets d'application définissant ce qu'est une ligne « *d'intérêt local ou régional à faible trafic* » (nombre de trains par jour par exemple) paraîtront à l'automne 2020. C'est donc **ces décrets qui fixeront les parties de ligne pouvant être confiées au nouvel opérateur** entraînant ainsi **les agents de SNCF Réseau dans le monde concurrentiel** prôné par nos politiciens libéraux.

La Région Grand Est souhaite dès à présent utiliser les nouvelles possibilités prévues par cette loi en confiant la gestion des circulations et la maintenance de l'infrastructure aux opérateurs qui remporteront les appels d'offres. **A terme, 12 000kms sur le périmètre national pourraient être concernés !**

La gestion des gares mono-transporteur

Gares&Connexions

Via ses appels d'offres, la Région souhaite **confier la gestion des gares mono-transporteur au nouvel opérateur**. Ainsi Gares&Connexions délèguera les bâtiments à la Région qui la confiera aux transporteurs (sauf équipements dont la gestion doit être télécommandée à distance de façon centralisée : ascenseurs, affichages de départs des trains, etc..). Selon la Région, « cela permet de responsabiliser au maximum le transporteur sur tout le service rendu aux voyageurs.

Distribution des billets !

Séparation de la distribution de la chaîne commerciale

Initialement, la Région prévoyait que la commercialisation du service, l'information des voyageurs, la distribution, le contrôle ainsi que la relation client et les actions de communication et de promotions seraient confiés au nouvel opérateur.

Dans son avis rectificatif du 17 avril 2020, la Région a décidé de **ne plus confier la distribution des billets à l'opérateur désigné**, laissant (dans un premier temps) SNCF Voyageurs s'en occuper sur l'ensemble du territoire TER Grand Est :



« Les missions de distribution des titres de transport seront assurées par un opérateur désigné par la Région et assurant ces missions sur l'ensemble du réseau ferroviaire de Grand Est (SNCF Voyageurs agissant comme distributeur intégrateur) »

Le positionnement de la Région interpelle l'**UNSA-Ferroviaire** puisque notre entreprise base depuis plusieurs années, toutes ses réorganisations sur le principe de la **mutualisation des métiers Ventes et Escale**. Elle n'a eu cesse de vanter cette nouvelle organisation en expliquant aux agents que c'était la volonté de la Région et que ceci permettrait de remporter les futurs appels d'offres !

Quid de l'avenir de l'UO Services si la Région conserve cette vision ?

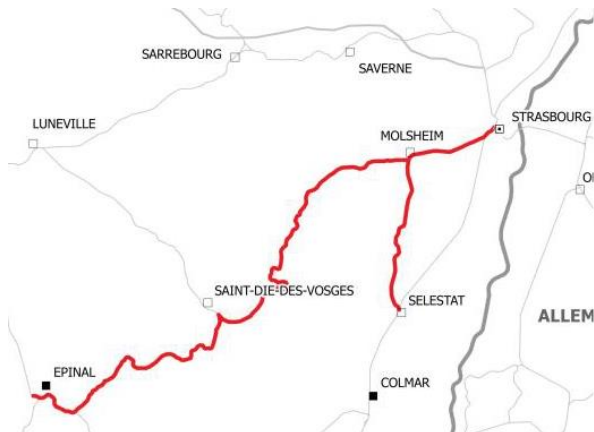
Selon nos informations la Direction TER Grand Est espère convaincre la Région sur le bien-fondé de la mutualisation des services en gare et de la distribution des billets.

Ligne 17 et 18 « Bruche Piémont Vosges »

Strasbourg - Molsheim - Sélestat

Strasbourg - Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges

Épinal – Saint-Dié-des-Vosges



Calendrier prévisionnel

Juin 2020 : avis d'appel d'offre

Fin 2020 : examen des candidatures

2021 et 2022 : phase de négociation

2023 : délibération du Conseil Régional

2023 et 2024 : travaux de remise au niveau de l'infrastructure.

2025 : débuts d'exploitation par le nouvel opérateur

Contrat d'exploitation de 22 ans

La situation est inédite puisque chacune des Directions (TER et Réseau), qu'elles postulent ensemble ou non, devront créer un nouveau groupement capable de remporter cet appel d'offres et d'investir les quelques 700 000 000^{EUR} nécessaires sur les 22 années à venir sans pour autant creuser la dette de la SNCF.

Selon nos informations la Direction TER Grand Est compte répondre à l'appel d'offre en son nom propre et non via une de ses filiales. La SNCF devra alors créer une nouvelle entité juridique dans laquelle les salariés concernés seraient transférés.

Maintenance du matériel roulant :

Le nouvel opérateur se verra confier la maintenance du matériel roulant.

Selon nos informations le matériel roulant sera mis à disposition par la Région et sera composé exclusivement de rames type AGC. La maintenance se fera dans un centre dédié qui devrait voir le jour en Gare Basse de la gare de Strasbourg ! Les agents affectés à plus de 50% sur cette tâche se verront dans tous les cas concernés par un transfert du personnel, soit dans une autre société, soit dans une autre entité de la SNCF ou sa filiale !

D'après nos informations, la Direction TER Grand-Est pense que sortir des référentiels nationaux permettra d'apporter une maintenance optimisée et adaptée à l'utilisation du matériel roulant et donc de proposer ce service à un meilleur prix qu'actuellement.

Côté Réseau :

Le nouvel exploitant devra concevoir et réaliser des travaux de régénération sur les portions de ligne entre Arches et St-Dié-des-Vosges, entre St-Dié des Vosges et Molsheim, entre Sélestat et Barr ou Obernai.

Montant prévisionnel

Arches -St-Dié-des-Vosges* : 20 000 000^{EUR}

St-Dié-des-Vosges - Molsheim : 103 000 000^{EUR}

Sélestat – Barr ou Obernai : 15 000 000^{EUR}

**Entre Arches -St-Dié-des-Vosges, une première phase aura été réalisée de 2019 à 2021 sous maîtrise d'ouvrage de SNCF*

Réseau pour un montant de 21 000 000^{EUR}, permettant la réouverture à une exploitation ferroviaire à l'horaire de service SA2022 en déc. 2021.

Des concurrents déjà déclarés ?

D'après nos informations, les sociétés TRANSDEV, RATPDEV et ARRIVA se sont déjà déclarées prêtes à concurrencer la SNCF. Quel que soit l'opérateur transporteur il devra créer un groupement avec un Gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément qui pourraient être : SNCF Réseau, sa filiale SFERIS, EIFFAGE RAIL EXPRESS, SYSTRA, SOCORAIL, VINCI etc.

Ligne 14

Nancy – Vittel – Contrexéville



Calendrier prévisionnel

Juin 2020 : avis d'appel d'offre

Octobre 2020 : examen des candidatures

2021 et début 2022 : phase de négociation

Mi 2022 : délibération du Conseil Régional

2022 et 2023 : travaux de remise au niveau de l'infrastructure.

2024 : débuts d'exploitation par le nouvel opérateur

Contrat d'exploitation de 22 ans

Maintenance du matériel roulant :

Le nouvel opérateur se verra confier la maintenance du matériel roulant.

Le matériel roulant sera mis à disposition par la Région et sa maintenance se fera dans un centre dédié (le foncier disponible étant en cours d'identification par la Région).

Côté Réseau :

Le nouvel exploitant devra également financer des travaux de régénération de la portion de ferroviaire entre Pont-Saint-Vincent et Vittel. Il sera également en charge de la maintenance de l'infrastructure. A titre d'information, selon les premières études réalisées par la Région, le montant des investissements de régénération de l'infrastructure, comprenant des principes constructifs « innovants », serait de l'ordre de 66 000 000 ^{EUR}.

Le volume de l'offre de transport ferroviaire envisagé à l'issue des travaux de remise en service de la ligne ferroviaire entre Pont-Saint-Vincent et Vittel est de l'ordre de 700 000 de train-km par an contre 200 000 train-km par an actuellement sur la ligne Nancy-Pont-Saint-Vincent.

Pour prendre en compte les investissements importants qui seront à la charge du nouvel exploitant, la durée du contrat prévue est de 22 ans.

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS Efficace Service public
EXPERTISE Savoir-faire
Hot-Line Juridique Autonome
Filières STATUT
A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère!

Nom:
Prénom:
Direction:
Adresse Pro:
Collège:
Tél:
Mail:

