



LE SYNDICAT DES AGENTS DE MAÎTRISE ET DES CADRES



**OUVERTURE A LA CONCURRENCE**  
**CHOISIR L'OPÉRATEUR DU**  
**TRANSPORT FERROVIAIRE !**

Pour la première fois, la SNCF (opérateur historique) est sur le point de perdre l'exploitation d'une ligne de TER, en l'occurrence Marseille-Nice en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Le mardi 7 septembre, les élus du Conseil régional ont choisi l'offre de la société Transdev pour l'exploitation de la liaison Marseille-Nice. Si les élus régionaux confirment ce choix le 29 octobre 2021, il s'agirait de la première ligne ferroviaire échappant à la SNCF depuis sa création, pour l'exploitation du transport de voyageurs.

Ce choix marque la concrétisation de l'ouverture à la concurrence d'un marché jusque-là monopolistique, avec la liberté offerte aux autorités organisatrices des transports régionaux (AOT) de choisir un autre opérateur du transport ferroviaire que l'opérateur historique.

Trois entreprises ont remis leurs offres au conseil régional et étaient en lice pour remporter cette liaison qui passe par Toulon, qui concerne 10 % du trafic régional en nombre de trains proposés : l'opérateur public SNCF Voyageurs, le groupe privé français de transports Transdev et Thello, filiale de la compagnie publique des chemins de fer italienne Trenitalia.

Le contrat de concession de dix ans est estimé à 870 millions d'euros. Selon les termes de l'offre de Transdev, dès 2025 le trafic sera doublé, passant de sept allers-retours quotidiens à quatorze, selon la région, pour un prix équivalent. Fruit de la fusion, en 2011, de Transdev et de Veolia Transport, Transdev transporte quotidiennement 11 millions de passagers grâce à ses différents modes de transport (autobus, cars, trains)

La région PACA a, par ailleurs, proposé que la SNCF conserve l'exploitation des lignes Azur incluant les liaisons entre Les Arcs-Draguignan et Vintimille (Italie), ainsi que la ligne Nice-Tende et la ligne Cannes-Grasse, où l'entreprise publique était seule en lice. Ce deuxième lot représente 23 % du trafic régional, et le contrat, également de dix ans, est estimé à 1,5 milliard d'euros. De 69 allers-retours quotidiens, l'offre bondira à 120 (information de la Région PACA). L'exploitation doit débuter en décembre 2024 pour ce deuxième lot et en juillet 2025 pour Marseille-Toulon-Nice, le temps d'acheter des trains et de construire des ateliers.

Quatre autres régions de France ont également annoncé leur volonté d'expérimenter l'ouverture à la concurrence de leur TER : le Grand-Est, les Hauts-de-France, l'Ile-de-France et les Pays de la Loire, qui envisagent de lancer des appels d'offres pour leurs lignes ferroviaires régionales.

### Position de CFE-CGC FERROVIAIRE :

D'un point de vue économique, si la concurrence permet d'apporter de nouvelles solutions pourquoi pas, encore faut-il que les lignes les plus rentables ne soient pas cédées à des entreprises privées alors que les lignes déficitaires restent à l'opérateur national (SNCF). Cela serait une catastrophe financière pour l'entreprise historique et donc via son actionnaire les contribuables !

D'un point de vue social : la mise en concurrence des lignes TER est, sous couvert d'une obligation européenne, la poursuite des pertes sociales pour les agents de la SNCF.

En effet, tout opérateur (y compris la SNCF) qui remporte un appel d'offre, doit créer une filiale dédiée à la ligne à exploitée et le personnel affecté à plus de 50 % de son temps de travail à cette ligne s'y voit transféré de facto. Quinze mois après leur transfert, les agents devront choisir entre rester dans la filiale (de la SNCF ou d'un autre opérateur comme Transdev) avec un nouveau contrat de travail de droit commun, rattaché obligatoirement à la convention de la branche ferroviaire (1) ou retourner dans la « maison mère » si celle-ci dispose d'un poste à leur proposer.

Sinon ? Cela pourrait être le licenciement .... Là c'est une véritable tornade sociale inacceptable !

Pour relire notre article sur le transfert des salariés : Cliquez ICI...



D'un point de vue « usager » : TRANSDEV promet deux fois plus de trains pour le même prix et des trains à l'heure ! L'exemple de la Grande Bretagne ne semble pas donner raison à TRANSDEV et de surcroit comment imaginer qu'un train privé puisse mieux respecter ses horaires qu'un train SNCF, lorsqu'on sait qu'un train n'a pas la capacité d'être dérouté comme un avion ! Lorsqu'il y aura un obstacle sur les voies, un suicide, ou un acte de malveillance, les trains seront arrêtés en ligne, qu'ils soient gérés par une entreprise privée ou par la SNCF !

Pour relire nos positions syndicales face à l'ouverture de la ligne Ouigo en Espagne :

Cliquez ICI...



Nous vous invitons à revoir l'historique de nos positions concernant la réforme ferroviaire dont les conséquences sont aujourd'hui plus visibles pour la plupart des salariés : Cliquez ICI...



**CFE-CGC FERROVIAIRE** s'interroge sur la finalité de ces créations de filiales et ces réorganisations à n'en plus finir :

- amélioration du service pour les usagers ?
- un moyen de diviser le corps social de la plus ancienne entreprise ferroviaire de France ?
- permettre à de nouveaux actionnaires d'investir dans le transport ferroviaire ?

**CFE-CGC FERROVIAIRE DEMANDE UNE NOUVELLE FOIS A L'ENCADREMENT DE SE FEDERER AUTOUR DE LA SEULE ORGANISATION CATEGORIELLE, ENSEMBLE NOUS SERONS PLUS FORTS ET NOUS SERONS MIEUX ECOUTÉS.**

**ADHÉRER C'EST NOUS RENFORCER ET DONC VOUS RENFORCER !**



06.22.68.32.69



[cfecgc.fer.secretariat@gmail.com](mailto:cfecgc.fer.secretariat@gmail.com)

Pour visiter notre site Web, cliquez ICI...



CFE-CGC FERROVIAIRE - Tél. : 06.22.68.32.69 - [cfecgc.fer.secretariat@gmail.com](mailto:cfecgc.fer.secretariat@gmail.com)  
Correspondances - 17 Chemin de la colline Saint Joseph 13009 Marseille – <https://www.cfecgc-ferroviaire.com>  
Fédération Nationale CFE-CGC des Transports – 75 008 Paris  
Septembre 2021-