

Convention Région TER :

**L'ouverture à la
concurrence est en
marche !**



10 régions ont négocié une nouvelle convention avec l'activité TER entre 2022 et 2023. La dernière région, Aura, devrait signer la sienne d'ici la fin de l'année ; elle peut encore faire le choix de signer une convention de 10 ans uniquement avec la SNCF. Pour rappel, la loi de 2018 précise qu'à partir du 1er janvier 2024, la mise en concurrence des TER devient la règle dans le ferroviaire.

Face à cela 3 possibilités s'offraient aux régions :

1. Ouvrir directement à la concurrence l'ensemble de leurs TER dès 2024.

Aucune région n'a fait ce choix, alors même que les appels d'offres sont obligatoires à partir de 2024. Cela prouve qu'en dehors des affichages de certains politiques, cette mesure devait paraître dangereuse.

2. Renouveler leur convention directement avec la SNCF pour 10 ans.

C'est le choix des régions Occitanie et Bretagne. En choisissant la SNCF pour la convention complète, cela permet aux cheminot-e-s de ne pas basculer dans une filiale. On peut remarquer par ailleurs que ce sont les régions qui ont le plus développé leur offre ferroviaire (+18.9% pour Bretagne et +24% pour Occitanie). Comme quoi le maintien du monopole peut s'accompagner d'une augmentation de l'offre ferroviaire. Et pour les usagers, cela veut aussi dire qu'ils ne subiront pas le morcellement du ferroviaire qui, à n'en pas douter, va venir fragiliser un système déjà malade de décennies de politique routière.

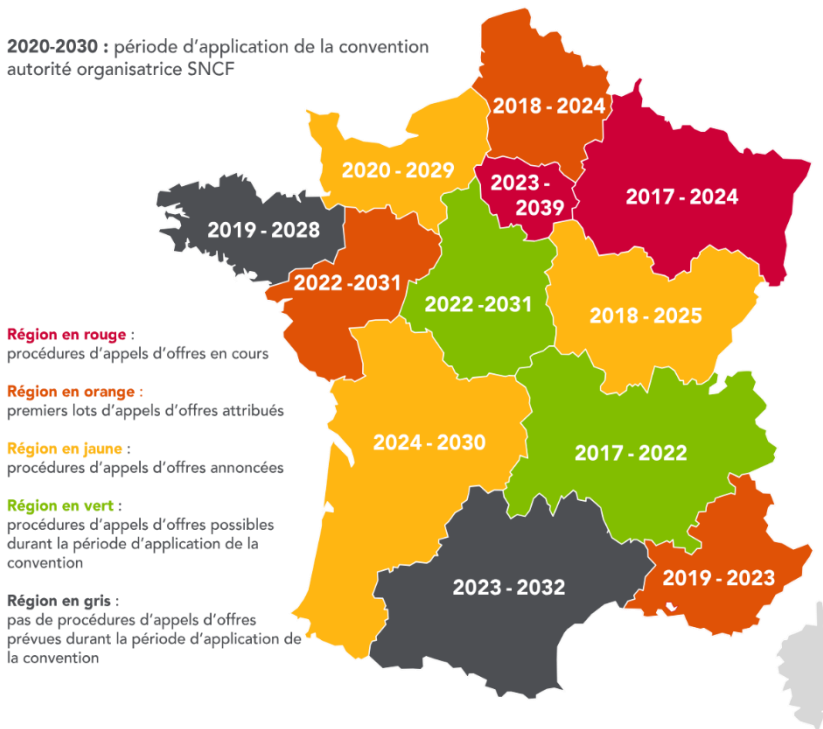
3. Les régions qui ont renouvelé leur convention en ouvrant partiellement à la concurrence.

Cela veut dire que la région est découpée en plusieurs lots ferroviaires et que les cheminot-e-s seront basculé-e-s par choix politique de nos dirigeants dans une filiale si la SNCF remporte l'appel d'offres, ou en cas de perte de l'appel d'offres directement chez un concurrent. Chaque convention possède un calendrier séquencé couvrant l'ensemble de la convention pour procéder aux appels d'offres.

Convention Bourgogne Franche Comté (2023/2032) : création de 4 lots. Premier lot (*Bourgogne Ouest*) ouvert au SA 2027. Les dates d'ouverture des 3 autres lots ne sont pas encore connues, mais celles-ci devraient avoir lieu en fin de contrat. **Aucune augmentation de l'offre ferroviaire sur 10 ans.**

Convention Grand-Est (2024/2033) : création de 10 lots. Les lots (*Bruche Piémont Vosges*) et (*L14-Nancy Vittel*) au SA 2026. Les 8 autres lots s'ouvriront progressivement dans le temps, entre le SA 2027 et le SA 2034. Pour l'instant, **aucun développement de l'offre n'est demandé à la SNCF.**

2020-2030 : période d'application de la convention
autorité organisatrice SNCF



Convention Nouvelle-Aquitaine (2024/2030) : création de 4 lots. 1 lot ouvert au SA 2027. Pas de date pour les 3 autres lots. **+4.4% de développement de l'offre sur 10 ans.**

Convention Centre-Val de Loire (2022/2031) : 2 lots ouverts au SA 2030/31. Aucune info sur le nombre total de lots. **+4% de développement de l'offre sur 10 ans.**

Convention PACA (2024/2033) : 4 lots ouverts à la concurrence. 1 lot remporté par Transdev pour juin 2025. 1 lot Sud-Azur remporté par une filiale de la SNCF pour décembre 2024. Lot 3 au SA 2029 et lot 4, 3 ans après. **Forte augmentation de l'offre sur les lots 1 et 2. Faible augmentation de l'offre sur les lots 3 et 4.**

Convention Normandie (2024/2033) : 5 lots ouverts à la concurrence. 1 lot Etoile de Caen au SA 2027. 3 autres lots étalés entre le SA 2029 et SA 2031. Pas de date pour le dernier lot. **Aucun développement de l'offre pendant 10 ans.**

Convention Hauts-de-France (2024/2028) : 5 lots ouverts à la concurrence. 1 lot Etoile d'Amiens attribué à une filiale de la SNCF au SA 2025. 4 lots seront ouverts d'ici fin 2028. **Aucune augmentation de l'offre.**

Convention Pays de la Loire (2022/2031) : 4 lots ouverts à la concurrence. 1 lot Tram train Sud Loire remporté par une filiale de la SNCF. Ouverture SA 2025 pour le Tram train et mi SA 2026 pour la partie Sud-Loire. Lot 2 Etoile Mancelle en 2026. Lot 3 SA 2029, lot 4 SA 2032. **7% d'augmentation de l'offre.**

Premier constat.

1. **La plupart des régions anticipent l'ouverture à la concurrence et décident, en collaboration avec la direction SNCF, du découpage des lots, du calendrier et du passage par une filiale de la SNCF ou d'un recours à une entreprise privée concurrente.** Elles auraient pu passer directement par la SNCF en faisant le choix d'une convention longue... À part Bretagne et Occitanie, ce n'est pas le choix qui a été fait.
2. **La grande majorité des conventions sont des conventions de 10 ans au lieu de 4 ou 5 ans comme avant.** C'était l'une des exigences des opérateurs privés, avoir des contrats sur 10 ans pour garantir les marges !
3. **Très peu de régions ayant ouvert à la concurrence développent l'offre TER.** En dehors de la région PACA, les autres régions sont souvent sur une continuité, sans trafic supplémentaire. Comme quoi, contrairement au discours libéral, l'ouverture à la concurrence ne rime pas avec un plus grand nombre de trains. En fait, **beaucoup de régions profitent de l'ouverture à la concurrence pour faire baisser les coûts à travers les filiales SNCF. Ce sont la baisse des conditions d'emplois et le moins disant social qui permettent de tirer les prix.**
4. **Les régions ne se précipitent pas vers les opérateurs privés.** Car sur les 4 appels d'offres, les filiales de la SNCF ont joué sur le dumping social pour en remporter 4 sur 5 si on ajoute le lot 1 de Transilien (T4/T11)
5. **Les créations de filiales, dans le but de rogner sur le cadre social cheminot, sont systématiquement validées par l'UNSA en CA** alors que SUD-Rail et la CGT dénoncent invariablement cette trahison du corps social cheminot ! Pour l'avenir de toutes et tous, **SUD-Rail est à l'initiative en région pour convaincre les exécutifs régionaux d'intégrer des clauses de non-régression sociale** contre lesquelles bien souvent la SNCF s'oppose, préférant conforter ses marges plutôt que garantir des conditions d'emploi à ses salarié-e-s !

Du fonds de concours à la réduction de péages, une concurrence faussée et assumée par l'Etat !

Présentation et Historique du Fond de Concours versé par la SNCF à l'État... État qui prétend ensuite qu'il investit dans le ferroviaire !

En 2014, la réforme ferroviaire qui a créé les 3 Epics met en place un mécanisme de financement du réseau ferroviaire.

Celui-ci consiste à ponctionner 40% des bénéfices du groupe SNCF vers l'État afin d'alimenter un « fond de concours ». Ce fonds constitue une partie des engagements d'investissement de l'Etat et finance directement les travaux de SNCF Réseau. **La loi ferroviaire de 2018 va faire passer la contribution du groupe SNCF de 40 à 60% des bénéfices de la SNCF...**

POUR LE RAIL, CHANGEONS DE VOIE !



C'est un système pervers, jamais validé par SUD-Rail, permet à l'État de faire payer ses engagements pour le Réseau par le versement obligatoire d'un dividende par la SNCF.

Ce système peut paraître vertueux au premier abord ; plutôt que de voir l'État empocher les bénéfices de la SNCF et les dépenser pour faire des cadeaux aux milliardaires, une partie de ces profits est affectée directement à l'investissement sur le réseau ferroviaire. Mais en réalité les conditions du processus sont mortifères pour la SNCF, et destructrices pour les conditions d'emploi des cheminot-e-s. Ce fonds de concours n'est financé que par la SNCF ; les nouveaux entrants, type Trenitalia, Transdev, Renfe, n'y contribuent pas. Alors même que le marché ferroviaire est complètement ouvert à la concurrence et que ces nouveaux opérateurs bénéficient déjà de « facilités essentielles », fournies par la SNCF et de réductions de péages, cette question de l'absence de participation au fonds de concours **pose clairement la question d'équité entre les opérateurs ferroviaires.**

Concurrence et réduction de péages...

C'est le scandale de la loi de 2018 qui continue.

Après les réductions de péages pour Trenitalia pour minimum 3 ans, c'est maintenant la Renfe, depuis le 13 juillet 2023, qui fait circuler des TGV Madrid/Marseille et Barcelone/Lyon, avec des « facilités ».

Pourtant, jusqu'à décembre 2022, la SNCF était en coopération avec la Renfe pour produire ces TGV et le partenariat fonctionnait depuis des années. Avec la concurrence qui oppose les opérateurs ferroviaires historiques sur le marché Européen, cette coopération s'est arrêtée. Les trains proposés par la Renfe étaient donc des trains qui circulaient avant via la société Elipsos, il n'y a donc aucune nouvelle offre ferroviaire.



Donc sans création d'offres ferroviaire, Renfe a réussi à obtenir des ristournes sur les sillons de ses TGV auprès de SNCF Réseau.

Pour le TGV Renfe, Marseille/Madrid, la réduction de péage sera de 15% en 2024, 8% en 2025, 2% en 2026

Pour le TGV Renfe, Lyon/Barcelone, la réduction de péage sera de 12% en 2024, 5% en 2025, 1% en 2026

La SNCF fait aussi toujours des Paris/Barcelone dans les mêmes conditions que la Renfe mais elle ne bénéficie pas des mêmes réductions sur le coût du sillon. Après Trenitalia et ces 37% de réduction, on mesure bien que la concurrence est faussée ! L'ART doit faire cesser ce coup de pouce à la concurrence !

Le gouvernement annonce 100 milliards pour le ferroviaire d'ici 2040... la SNCF devra en payer une grosse partie, ces exigences vont continuer de pressurer les cheminot-e-s !

Pour abonder toujours plus le fonds de concours, l'État exige de la SNCF d'avoir un maximum de bénéfices. C'est pourquoi le groupe SNCF a fait 2.4 milliards de bénéfices en 2022 et qu'il doit payer son dividende à l'État de près de 1,2 Milliards d'€.

Il faut bien avoir conscience que ces bénéfices se font sur le travail des cheminots comme des usagers. En refusant les augmentations de salaire des cheminots, en créant des filiales, en limitant les embauches, en privatisant certaines filiales de la SNCF, tout est bon pour alimenter ce fonds de concours. Ce hold-up, imposé par le gouvernement, ne permet pas non plus à SNCF Voyages de moderniser le parc matériel par exemple.

Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Versement SNCF	126	170	274	537	762	0	394	1.153

En 8 ans le groupe SNCF aura versé plus de 3 milliards d'€ à ce fonds de concours. Pour les années à venir, afin de financer les 100 milliards d'euros, cette somme pourrait être multipliée par 5 pour que la SNCF finance plus du quart des engagements !



Bon, j'ai promis 100 milliards d'ici 2040, maintenant faut les payer !

C'est sans aucun doute sous les ordres de l'actionnaire unique que l'ensemble des activités et SA de la SNCF ont présenté des orientations stratégiques « très ambitieuses » et néfastes pour les cheminot-e-s en vue des prochaines années... Souvent près de 40% de productivité d'ici 2032 !

À la suite à cette feuille de route anti-sociale, un plan stratégique du groupe SNCF sur 10 ans était proposé au vote lors du Conseil d'Administration d'Octobre. Au dernier moment, l'État a exigé de faire retirer ce plan stratégique.

Alors que la SNCF prévoyait déjà d'augmenter les versements au fonds de concours de 500 Millions par an pour atteindre 1.4 milliards par an de dividendes à verser dans le plan initial, on peut affirmer que la SNCF, à elle seule, mettrait plus de 25 milliards dans le plan de financement de 100 milliards du ferroviaire.

Ce n'était visiblement pas assez pour l'État ... SUD-Rail attend avec impatience les nouvelles propositions de la SNCF, validées cette fois-ci par l'État mais dénonce déjà la prévisible dégradation des conditions de travail, de salaires et d'emplois que va engendrer cette confiscation du fruit du travail des cheminots !



Vos élus SUD-Rail dans les conseils d'administration de la SNCF

CA SNCF Holding : Fabien Villedieu

CA SNCF Réseau : Jean-René Delépine

CA SNCF Voyageurs : Jean-Philippe Petitot

