UNSa
ferroviaire
Ouverture à la concurrence des TER
Région PACA
SNCF
L'UNSA vous informe !

Introduction

L'UNSA-Ferroviaire (ré)active et mobilisée face à l'ouverture à la concurrence du réseau TER SUD PACA

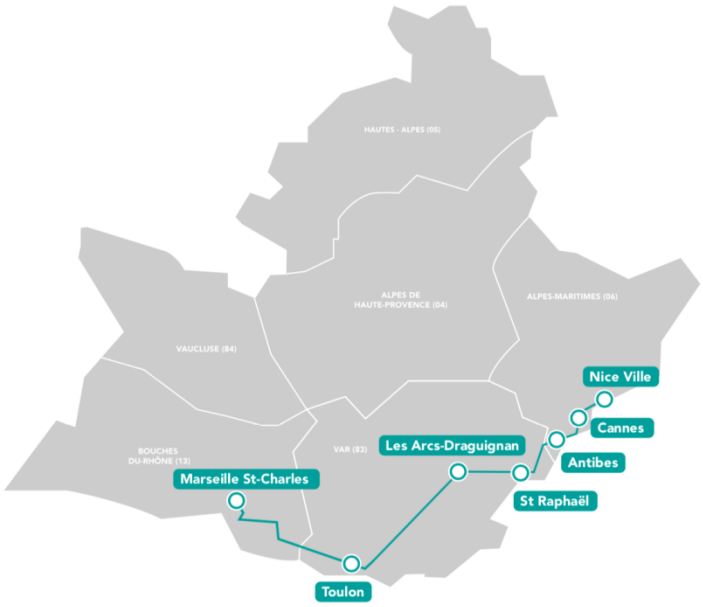
L'ouverture du marché TER à la concurrence dans la Région SUD PACA n'est aujourd'hui plus une simple ambition politique exprimée par certains élus depuis des années, mais devient une réalité dès décembre 2024, avec des éléments concrets qu'il faut connaître et appréhender. L'UNSA-Ferroviaire s'est toujours mobilisée CONTRE la concurrence, non par dogmatisme, mais parce que nous considérons qu'elle va complexifier un modèle déjà complexe par définition. Notre Organisation syndicale, à la table des négociations depuis le 4e Paquet ferroviaire de la Commission Européenne transposé par nos gouvernants au travers des différents pactes, vous informe !

Les TER de la Région SUD PACA sont aujourd'hui exploités par la SNCF dans le cadre d'une convention d'exploitation avec la Région SUD PACA, renouvelée en 2019 et ce jusqu'en 2023. Dans le cadre de la Loi pour un "nouveau pacte ferroviaire" du 27 juin 2018 permettant la libéralisation des lignes ferroviaires en France, la Région a lancé deux appels d'offres : pour **l'Axe Inter-métropoles** (Marseille - Toulon - Nice) et pour **les Axes Azur** (Les Arcs-Draguignan - Nice - Vintimille ; Cannes - Grasse ; Nice - Breil – Tende). **Ces deux lignes représentent, à elles seules, 30% en termes de train-kilomètres de la région et 50% du budget Transport de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.**

Ces deux appels d'offres concernent l'exploitation des trains régionaux sur ces deux axes. Pour chacun des deux périmètres, elles intègrent la conception, la construction et l'exploitation d'un atelier de maintenance sur le site de Nice-Ville pour l'axe Inter-métropole et Nice Saint-Roch pour l'axe Azur.
Les appels d'offres comprennent également l'exploitation du site de maintenance de Marseille-Pautrier pour le premier axe et Cannes La Bocca, pour le second. La Région demande également aux différents candidats la garde du matériel roulant et la réalisation de leur maintenance. Enfin, cette libéralisation intégrera aussi l'exploitation d'un système de billettique, de vente de titres de transport, d'encaissement et reversement des recettes pour le compte de la Région.

L'expertise UNSA

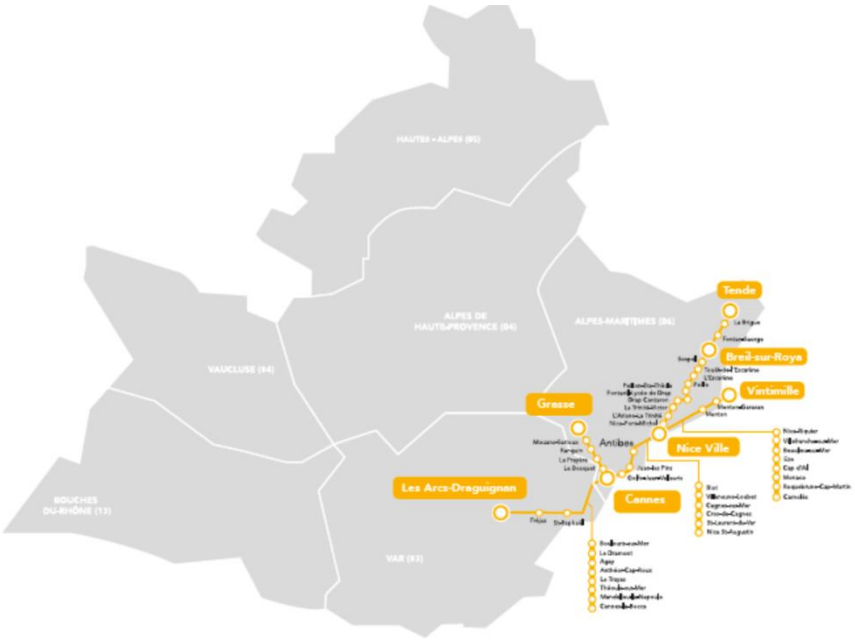
L'Axe inter-métropoles Marseille – Toulon – Nice & emplois nécessaires à l'exploitation de la ligne



GROUPE D'EMPLOIS	CATÉGORIE D'EMPLOIS	NOMBRE D'EMPLOIS
EMPLOIS OPÉRATIONNELS	Conduite ligne *(dont 2 emplois d'encadrement direct)*	33
	Accompagnement train et lutte anti-fraude *(dont 4 emplois d'encadrement direct)*	58
	Services en gare relevant du transporteur *(dont 7 emplois d'encadrement direct)*	65
	Maintenance courante du matériel roulant *(dont 4 emplois d'encadrement direct)*	39
FONCTIONS D'APPUI TECHNIQUE	Matériel Exploitation	7 27
FONCTIONS SUPPORTS	Ressources humaines Comptabilité, contrôle de gestion et achats Système d'information Communication, marketing, contrat	15
TOTAL		**244***

*Nombre d'emplois, tel que calculé par SNCF, conformément aux modalités précisées par le décret 2018-1242 du 26 décembre 2018.

AXES AZUR: Les Arcs-Draguignan – Nice – Vintimille ; Cannes – Grasse ; Nice – Breil – Tende & emplois nécessaires à l'exploitation de la ligne



GROUPE D'EMPLOIS	CATÉGORIE D'EMPLOIS	NOMBRE D'EMPLOIS
EMPLOIS OPÉRATIONNELS	Conduite ligne *(dont 5 emplois d'encadrement direct)*	137
	Accompagnement train et lutte anti-fraude *(dont 9 emplois d'encadrement direct)*	132
	Services en gare relevant du transporteur *(dont 22 emplois d'encadrement direct)*	199
	Maintenance courante du matériel roulant *(dont 8 emplois d'encadrement direct)*	87
FONCTIONS D'APPUI TECHNIQUE	Matériel Exploitation	16 79
FONCTIONS SUPPORTS	Ressources humaines Comptabilité, contrôle de gestion et achats Système d'information Communication, marketing, contrat	41
TOTAL		**691***

*Nombre d'emplois tel que calculé par SNCF, conformément aux modalités précisées par le décret 2018-1242 du 26 décembre 2018.

Calendrier prévisionnel des deux lots

- Publication des deux avis de concession : 26 février 2020
- Dépôt des candidatures : 31 mars 2020
- Envoi du dossier de consultation aux candidats admis à présenter une offre : fin mai 2020
- Réception par la Région des contributions : fin août 2020
- Réception par la Région des offres initiales : fin janvier 2021
- Sélection des candidats admis à négocier : mars 2021
- Phase de négociation : avril à juin 2021
- Désignation du candidat : fin août 2021
- Démarrage du contrat : novembre 2021

Le contrat d'exploitation devrait avoir une période conventionnelle d'une durée de 10 ans (2025 – 2035).

SNCF Voyageurs est candidate aux appels d'offres et répondra *via* une équipe dédiée de TER SUD PACA. Plus de 900 agents seront concernés par cette ouverture à la concurrence. **244 agents pour l'axe Inter-Métropole et 691 agents pour l'axe Azur** pourront être transférés vers un nouvel opérateur, en cas de perte de l'appel d'offres par la SNCF. En cas d'attribution du marché à une autre Entreprise Ferroviaire, la loi prévoit la poursuite des emplois concourant à l'exploitation de la concession auprès du nouvel exploitant, avec un appel prioritaire à volontariat, les dispositifs d'accompagnement des salariés et les garanties sociales dont les agents bénéficient dans ce cadre (rémunération nette annuelle garantie, maintien de l'ancienneté, sécurité d'emploi des statutaires, convention collective de la branche ferroviaire…).

Le cas “THELLO”, symptomatique d’une réalité économique du ferroviaire

En région SUD PACA, l’Entreprise Ferroviaire “THELLO”, *via* la relation internationale Paris - Milan, offrait un service de cabotage entre Marseille, Nice et Milan. Cette concurrence interne déguisée était approuvée par la Région qui a signé une convention avec la SNCF et l’opérateur italien, permettant aux abonnés TER d’utiliser les services du concurrent. Malgré l'accueil à bras ouverts de la Région et les facilités qui lui ont été accordées, cet opérateur a annoncé récemment qu’il arrêtait de desservir le réseau TER et ne se positionnerait pas sur les appels d’offres relatifs au marché TER.

Finalement, l'opérateur transalpin se serait-il rendu compte que l’exploitation du mode ferroviaire n’est pas aussi rentable que certains voulaient le faire croire ?

La distribution, une composante du ferroviaire qui sera transférée ?

Le positionnement de la Région sur la distribution a également évolué. Elle décide de maintenir le réseau “vente physique” sur son périmètre jusqu’à nouvel ordre. C’est pour cela que depuis le 1er octobre, elle a imposé que toutes les réorganisations des guichets de ventes en PACA soient stoppées. L’UNSA-Ferroviaire se questionne sur la pérennité de l’annonce. La prise de conscience du maintien d’un maillage géographique de réseau de vente physique est-elle réelle ? Nous le saurons rapidement !

Objectifs UNSA

L’UNSA-Ferroviaire, organisation syndicale avec un objectif clair et pragmatique face à la libéralisation du marché des TER

L’UNSA-Ferroviaire a toujours été DÉFAVORABLE à l’ouverture à la concurrence du marché TER. Devant cette réalité politique et malgré ses combats, l’UNSA s’y prépare de manière pragmatique et dans l’intérêt de l’ensemble des agents et travailleurs du rail ! L’UNSA-Ferroviaire se mobilise pour une concurrence entre entreprises **ET NON ENTRE SALARIÉS !** L’UNSA déplore par ailleurs la dénonciation par les trois Organisations Syndicales contestataires du volet « *classification et rémunération* » de la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire. Cette dénonciation facilitera le dumping social au sein de la branche du ferroviaire. À titre d’exemple, les Entreprises Ferroviaires privées dans lesquelles nous pourrions être transférés ne seront pas obligées de payer les heures de nuits, de dimanches, d’accorder une prime de fin d’année ou un 13e mois...

L’UNSA-Ferroviaire défend un Groupe Public Ferroviaire intégré, humanisé, acteur du progrès social et de l’aménagement des territoires ! Sans ces éléments, il n’y aura pas d’avenir pour le système ferroviaire français. Ce sont les conditions *sine qua non* pour assurer la sécurité des voyageurs, qui ont besoin chaque jour du train à un prix raisonnable et d’une grande qualité de service !

Pour toute information complémentaire, n'hésitez pas à contacter vos représentants locaux UNSA-Ferroviaire. L’UNSA-Ferroviaire PACA reste mobilisée et vous tiendra régulièrement informés des avancées du dossier.

UNSA Ferroviaire