

## 17<sup>e</sup> édition du Congrès des régions de France

### La thématique du ferroviaire n'était pas de la partie !

La 17<sup>e</sup> édition du Congrès des Régions de France s'est tenue le jeudi 30 septembre 2021 au Palais des expositions de Montpellier, avec pour thématique « Vers une république de la confiance ». La délégation **UNSA-Ferroviaire**, présente pour cet événement, en a profité pour échanger avec SNCF Voyageurs, mais également avec les opérateurs alternatifs et les acteurs des mobilités. L'objectif était de faire passer nos messages clés dans un contexte particulier, celui de l'ouverture du marché du TER à la concurrence qui se prépare à grands pas. Lors de cette édition, il était beaucoup question des enjeux de la décentralisation et de ses dispositifs... mais pas vraiment du ferroviaire !

L'**UNSA-Ferroviaire** a rappelé à ses interlocuteurs qu'elle défend depuis toujours la pérennité du versement mobilité comme élément essentiel de la transition écologique. Si la décentralisation apporte indéniablement plus d'efficacité dans l'allocation des ressources vers le secteur ferroviaire régional, celle-ci doit aller dans le sens de plus de service public, au profit d'un accès pour tous aux trains du quotidien.

Les chiffres sont devenus conséquents : le budget d'investissement des Régions dans le transport ferroviaire s'élève aujourd'hui à deux milliards d'euros. Les transports sont le premier poste budgétaire des Régions avec 10,8 milliards d'euros, soit 25 % de leur budget. Cela représente 161 euros par habitant en faveur de la mobilité et du transport. Autre chiffre important, les Régions transportent 330 millions de voyageurs chaque année, avec 7 900 TER au quotidien.

Alors que les premières notifications aux opérateurs ferroviaires ayant concouru aux appels d'offres ont été effectuées par les Régions Sud, Grand Est, Hauts-de-France et Pays de la Loire, et alors que la victoire de TRANSDEV sur l'appel d'offres de la ligne TER Marseille – Nice engendre de nombreuses interrogations chez les cheminotes et les cheminots, le transport ferroviaire régional n'était pas le sujet central de ce congrès. C'est regrettable !



Le chantier social est pourtant colossal et les organisations syndicales, en première ligne, ont le droit de savoir comment la concurrence va s'organiser concrètement. Malheureusement, il n'était pas question de transfert de personnel, de gestion de « facilités essentielles », de financement des technicentres, d'hétérogénéité de l'information voyageurs, ni de péréquation économique ou de financement du réseau...

L'**UNSA-Ferroviaire** négocie avec l'ensemble des opérateurs pour que cette concurrence ne soit pas synonyme de régression sociale. Depuis 2002, le coût global de production du TER a doublé. Cette évolution correspond à l'augmentation de la qualité de service offerte par les cheminots accueillant toujours plus de voyageurs (90 voyageurs en moyenne par train). Les recettes ont, par ailleurs, progressé de 18 %, représentant actuellement 30 % du coût du TER.

**Nous le rappelons, la concurrence n'est donc clairement pas la solution ! Les TER ont besoin d'un réseau de qualité pour être ponctuels, réguliers et confortables et faire face à la demande croissante de mobilité des usagers. La décentralisation ne doit pas signifier un TER à plusieurs vitesses.**

**Didier MATHIS**  
Secrétaire Général  
06 19 46 12 30



**Jean Carl MILLET**  
Secrétaire Fédéral TER  
06 34 47 19 89



[unsa-ferroviaire.org](http://unsa-ferroviaire.org)