



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le dogme de l'amélioration de la qualité
de service « grâce à la concurrence »

OFFICIELLEMENT EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Les 21 et 22 octobre 2021, la région Pays de la Loire, qui fait partie des quatre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à vouloir expérimenter la libéralisation de son réseau ferroviaire régional, vient de voter le lancement de son premier appel d'offres pour la mise en concurrence de ses TER sur un tiers de son offre. L'exécutif régional ligérien publiera l'avis d'appel public à la concurrence relatif au premier lot comprenant *Tram-train et Sud Loire*.

**POUR L'UNSA-FERROVIAIRE, CE CHOIX,
CONNU DE LONGUE DATE, MARQUE LA FIN
D'UNE OFFRE DE MOBILITÉS STABLE, PÉRENNE
ET À UN COÛT JUSTE POUR LES VOYAGEURS.**

Pays de la Loire, avec Grand Est, Hauts-de-France et Sud PACA, fait partie des **régions ayant déjà engagé l'ouverture à la concurrence**. L'exécutif régional avait lancé au printemps 2019 un appel à manifestation d'intérêt (AMI) suivi, en juillet 2020, d'un **projet d'allotissement géographique** de son réseau TER.

Le choix de l'opérateur pour ce premier lot devra **intervenir au second semestre 2023** pour une mise en service en décembre 2024. Sa durée conventionnelle d'exploitation sera de **dix ans**.



CONTACTS



Didier Mathis
Secrétaire général
06 19 46 12 30



Jean Carl Millet
Secrétaire fédéral
en charge des
conventions TER
06 34 47 19 89



COMMUNIQUÉ DE PRESSE



...

L'opérateur aura pour missions principales **d'exploiter des trains régionaux**, mais pas uniquement ! Il devra également **assurer la gestion, l'entretien et la maintenance** du matériel roulant, **accueillir et informer les voyageurs, etc.** Dans sa stratégie régionale des mobilités, **la région affirme** : « *l'amélioration de la performance et de la qualité des services de transport publics est un objectif majeur (...). Son amélioration continue doit permettre d'apporter un meilleur service, au meilleur coût pour le budget de notre région et au plus grand nombre de ses habitants qui en sont aussi les contribuables. Cet objectif explique la détermination avec laquelle le conseil régional a engagé la démarche d'ouverture à la concurrence des TER* ».

L'UNSA-FERROVIAIRE L'AFFIRME : NON, L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE POUR LE CHOIX DE L'EXPLOITANT DES SERVICES TER N'EST ABSOLUMENT PAS UNE « ÉTAPE POUR AMÉLIORER L'OFFRE ». CETTE EUPHORIE PROCONCURRENCE DE L'EXÉCUTIF RÉGIONAL LIGÉRIEN NOUS INQUIÈTE, CAR COMPLEXIFIER UN SYSTÈME FERROVIAIRE FERMÉ, DÉJÀ COMPLIQUÉ, EN FAVORISANT UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS, NE VA PAS DU TOUT AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE.

La voie ferrée est un monopole « *naturel* » et lorsqu'elle ne s'applique que sur une même ligne, **la concurrence ne peut être qu'artificielle.**

L'UNSA-Ferroviaire signale la même difficulté depuis des années pour l'électricité et le gaz. Il est indéniable que la libéralisation dans ces deux domaines n'a apporté **aucune baisse des prix pour le consommateur**, bien au contraire, et a complexifié leur accès.

À terme, **cette fausse concurrence** conduira à **moins de dessertes**, à l'hétérogénéité d'un réseau ferré régional alloti pour attirer un maximum d'opérateurs privés qui **viendront et partiront au gré des conjonctures économiques** (le chantage financier de l'opérateur ABELLIO qui menace certains Länder allemands de ne plus exploiter ses trains s'ils ne rajoutent pas davantage de subventions ou la récente infructuosité de l'appel d'offres Intercités sur les lignes Nantes > Lyon et Nantes > Bordeaux sont quelques exemples de **l'échec total de la libéralisation du rail** et nous ne reviendrons pas sur l'exemple britannique), à une perte de dynamique de service public, avec la fin de la péréquation économique et à une **croissance de la précarité des travailleurs du rail !**

DEPUIS LE DÉBUT DE LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ TER, L'UNSA-FERROVIAIRE NÉGOCIE AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS DU FERROVIAIRE POUR DÉFENDRE UNE OFFRE DE MOBILITÉS STABLE, PÉRENNE FINANCIÈREMENT, À UN COÛT JUSTE ET DANS UNE DYNAMIQUE DE CROISSANCE DE L'EMPLOI. DANS UN CONTEXTE INCERTAIN ET ANXIOGÈNE POUR LES AGENTS, L'UNSA-FERROVIAIRE CONTINUERA À SE BATTRE AFIN D'APPORTER TOUJOURS PLUS DE GARANTIES SOCIALES AU SERVICE DE CELLES ET CEUX QUI CONTRIBUENT À DÉVELOPPER LA MOBILITÉ D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN.

LE PREMIER LOT OUVERT À LA CONCURRENCE

TRAM-TRAIN

Nantes >
Nort-sur-Erdre >
Châteaubriant et
Nantes > Clisson.

SUD LOIRE

Nantes > Pornic,
Nantes > Saint-Gilles
Croix-de-Vie, Nantes >
La Roche-sur-Yon >
Les Sables-d'Olonne,
Nantes > La Rochelle,
Nantes > Cholet et
Angers > Cholet.

LES AUTRES LOTS À OUVRIR À LA CONCURRENCE

BOUCLE LOIRE BRETAGNE

Dès janvier 2029.

ÉTOILE MANCELLE

Dès janvier 2030.

AXE LOIRE

En janvier 2032.

