



Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional
**Processus de mise en œuvre du Service Public
ferroviaire régional de transport de voyageurs
à compter de 2026 - Démarche "RAIL 2026"**

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

En application du nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, l'obligation de mise en concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs est prévue pour tout renouvellement de convention intervenant après le 25 décembre 2023.

Cette obligation de mise en concurrence est issue d'une obligation européenne, qui a par ailleurs déjà fait l'objet d'une mise en œuvre dans la quasi-totalité des États membres.

Ce rapport propose :

- D'autoriser la démarche globale de mise en concurrence des services de transports ferroviaires et son calendrier de mise en œuvre tel qu'énoncé dans le présent rapport.
- D'autoriser la Présidente du Conseil régional à engager toutes les phases successives nécessaires à la mise en œuvre effective de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire sur le périmètre de la Région Bourgogne-Franche-Comté :
 - . publication de l'Avis de Pré-information sur les éléments fonctionnels énoncés en point 3 qui seront combinés pour constituer in fine les lots,
 - . publication des avis d'appel public à la concurrence.

Avis du CESER

Le CESER note qu'il s'agit de formuler un avis sur le processus que doit engager la Région pour la mise en œuvre du Service public ferroviaire régional de transport de voyageurs à compter de janvier 2026.

Il relève qu'il s'agit d'une continuité politique, assumée par les élus, en référence à l'application du nouveau pacte ferroviaire de juin 2018 et l'obligation des mises en concurrence des services de transports régionaux de voyageurs qui en découle.

Ce choix aurait pu, avant l'appréciation de ce processus soumis à notre assemblée, se nourrir d'un avis du CESER, tant cette évolution va articuler un nouveau pacte ferroviaire régional structurant à partir de janvier 2026 entre la Région, les opérateurs ferroviaires et les usagers bourguignons-francs-comtois.

Cette évolution, avec l'attente et les risques multiples qui y sont liés, exige un travail amont de dialogue constructif, tant sur l'information aux usagers que sur l'éventuel accompagnement d'un transfert des salariés en cas de changement d'attributaire des contrats de transports. Près de 2 000 salariés cheminots pourraient être concernés, dont 1 600 par un éventuel transfert d'employeurs.

Au-delà de cette sollicitation, le CESER :

- note une certaine cohérence pour la Région à ne pas se positionner sur la gestion de l'infrastructure réseau qui serait assumée par SNCF-Réseau ainsi que sur l'exploitation des gares régionales de catégories B et C,
- note également la poursuite et la continuité engagées avec l'outil Mobigo pour assurer la commercialisation et le système de distribution des titres,
- s'interroge sur l'éventuelle multiplication des lots que pourrait impliquer la subdivision du réseau régional en 11 éléments fonctionnels. Cette nouvelle organisation, en tuyautage présenterait en effet le risque d'une gestion encore plus difficile pour pallier les difficultés du quotidien,
- s'interroge sur les modalités d'entretien des matériels, la maintenance avec d'éventuels lieux partagés entre opérateurs sous-entendant une complexité de gestion.

Sur ces points, le CESER BFC, de par sa composition et représentation diversifiée de la société civile organisée, réitère qu'il est un interlocuteur privilégié pour contribuer à, et favoriser, la mise en place de ce dialogue structuré, contributeur à un débat démocratique constructif nécessaire à l'appropriation des enjeux par l'ensemble des parties prenantes.

Le risque majeur de cette évolution serait de l'envisager uniquement sous le prisme financier, sans y apposer le même niveau d'exigence face à la nécessité d'offrir un service public ferroviaire de haute qualité avec confort, régularité et fréquence.

La mobilité par les transports en commun est une des solutions pour baisser notre impact environnemental.

Cette démarche globale de mise en concurrence et son calendrier, au-delà de la publication des avis, impose à la Région de se montrer ambitieuse, volontariste et contributrice pour partager la réflexion, faire réfléchir, éclairer les usagers, développer et réussir une offre de transport ferroviaire cohérente et performante répondant aux attentes des territoires et de ses habitants.

Vote du CESER : adopté à la majorité (37 voix pour, 30 voix contre, 20 abstentions).

Sébastien Galmiche, au titre du collège 2

Mesdames, Messieurs,

Le CESER est saisi ce jour à travers le rapport 4.2 de l'exécutif, d'un avis sur un **"Processus de mise en œuvre du Service Public ferroviaire régional de transport de voyageurs à compter de 2026 - Démarche "RAIL 2026"**

L'ouverture à la concurrence d'un service public n'est pas un fait anodin qu'il faut banaliser, surtout lorsqu'il est lié et assuré par une entreprise publique. Pris isolément, le choix porté par l'exécutif régional pourrait paraître sans conséquence mais il n'en est rien pour l'entreprise publique, ses salariés et les usagers bourguignons et francs-comtois et bien au-delà.

Les évolutions du cadre légal et juridique, laissent encore le choix jusqu'à décembre 2023 de conclure avec la SNCF une nouvelle convention de long terme. C'est le choix de certaines Régions telles Bretagne, Centre-Val de Loire ou Occitanie.

L'actuelle convention n'est pas exempte de défauts à nos yeux et nous les avons déjà pointés, sous différentes formes, à travers nos avis. Mais là, il s'agit d'autres enjeux qui scelleraient le devenir du groupe public ferroviaire, de ses salariés bourguignons et francs-comtois et de la capacité de répondre aux enjeux transport de la transition écologique pour l'ensemble de citoyens.

Si ce choix était fait, il aurait des conséquences en termes économiques, d'organisation de la production et de qualité de service rendu y compris sur la sécurité, sociaux vis-à-vis des personnels et sociétaux en mettant à mal une société nationale publique SNCF "Voyageurs".

La désimbrication de la production liée à l'allotissement d'un service actuellement produit globalement ferait perdre toute mutualisation possible en cas de situation perturbée. Elle obligerait à reconstituer des réserves de moyens (humains et matériels) propres à chaque lot qui fonctionnerait en autonomie avec un surcoût évident sauf à prendre un risque de renoncement au moindre aléa et ses conséquences pour les usagers.

Ces nouvelles interfaces seraient autant de risques nouveaux à gérer y compris en termes de sécurité ferroviaire.

Si les lots étaient attribués à tout autre prestataire que la SNCF, les conditions de transfert des personnels ne leur garantissent pas l'équivalence de droits dans les futures entités. Il est de même fort probable que la SNCF réponde aussi à cet appel d'offres en filiales dédiées, et le résultat pour les salariés serait alors le même : un transfert avec dénonciations des accords d'entreprises existants. Le collège 2 ne peut être caution implicite du dumping social.

C'est la mutualisation de ses activités qui a permis au ferroviaire français d'être ce qu'il est, toute remise en cause pourrait être préjudiciable et irréversible.

L'actualité nous le démontre après la Belgique qui maintient le monopole public, la Norvège fait le choix de l'abandon de la concurrence dans le ferroviaire pour les voyageurs. Le dogme sur le sujet est loin d'être fondé, car certains exemples, comme en Allemagne, avec des faillites d'opérateurs sont loin d'être concluants.

Le collège 2 affirme donc clairement son opposition à ce choix du Conseil régional énoncé dans le rapport soumis au CESER. Chaque organisation syndicale exprimera ses positions propres lors de la présentation de l'avis auquel nous demandons que soit annexée cette intervention.

Guy Zima, au nom de la CGT

Le rapport soumis par l'exécutif au CESER n'est pas qu'un calendrier de mise en œuvre de dispositions de lois et de textes contraignants imposés au nom d'un prétendu intérêt général, il est au contraire la confirmation d'un choix politique de soumission au mieux, de partage ou de soutien au pire, à une politique de démantèlement des services publics assurés par des entreprises publiques.

Alors que l'actualité de l'énergie devrait nous vacciner des ambitions libérales et de la mise en concurrence, que des pays font des choix inverses dans le ferroviaire (Angleterre, Norvège) ou confirment les monopoles (Belgique), il nous est proposé d'entrer dans cette danse mortifère.

Le projet proposé ne concerne que l'exploitation des services et exclut les sujets des Gares et des Infrastructures, ce qui est à souligner. Ainsi, le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté se mettrait en ordre de bataille techniquement, budgétairement et organisationnellement afin de rendre effective l'ouverture totale à la concurrence dans le ferroviaire au TER sur Bourgogne-Franche-Comté en 2026, l'actuelle convention se terminant en décembre 2025.

Sans trop aller dans la technique, le projet présenté, pose plus de problèmes à venir qu'il ne résout ceux qui existent et que nous ne nions pas. Pour autant, certaines questions se posent déjà :

- Un découpage des lignes entre 4 et 8 lots est envisagé. Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort, régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire. Comment, en cas de situation perturbée avec une désimbrication de la production telle que celle présentée, serait-il possible de mutualiser personnels et matériels ?

Chaque lot devrait avoir sa réserve de moyens (humains et matériels) entraînant un surcoût évident ou pire, des renoncements/annulations au moindre aléa.

Quelle correspondance sera-t-elle assurée entre un TER d'un opérateur différent de la SNCF avec un TGV ou un TET, ou entre opérateurs TER différents ?

- La billetterie serait déléguée à un opérateur de service. Quid des vendeurs SNCF, quid de la présence humaine dans nos gares et trains, quid des guichets dans nos territoires y compris ruraux ?

- Cette vente à la découpe pose aussi avec force le problème du matériel ferroviaire. Quelle répartition, quelle maintenance, comment, à quel coût et dans quels ateliers ? Chaque exploitant œuvrant en autonomie devra-t-il posséder son propre atelier ? Qui les financerait ? Que deviendraient les savoirs, techniciens et ateliers mutualisés SNCF existants ?

- La multiplicité des opérateurs engendrerait des difficultés de mise en cohérence des demandes et traitements de sillons, de gestion opérationnelle des circulations notamment dans le choix des priorités entre les diverses entreprises ferroviaires.

Pourtant, les expériences des autres devraient a minima nous rendre circonspects au vu de leurs retours pour les citoyens, le climat et la planète. L'Angleterre sur les infrastructures comme les concessions, la Norvège et la Belgique sur les sujets voyageurs font des choix inverses au niveau national de la France. Ces pays qui ne sont pas des îlots de marxisme le font pour de bonnes raisons. En particulier, l'État Belge a fait le choix que tous les transports intérieurs de trains voyageurs resteront hors du champ de la concurrence en signant une convention avec la SNCB pour dix ans.

Nous sommes directement concernés par l'expérience anglaise car la plupart des compagnies qui ont été impliquées dans la déliquescence du rail anglais et finalement expulsées, s'annoncent comme de futures concurrentes potentielles de la SNCF en France !

Même si l'exemple n'est pas dans le secteur du transport conventionné, l'abandon des liaisons assurées par Thello du jour au lendemain sur Paris/Rome ou Paris/Venise (via Dijon) ou Milan/Marseille se fait sur des critères économiques, pas sur des enjeux de dessertes de notre territoire.

Dans toute relation, il y aura cet impératif de rentabilité pour l'opérateur sinon ce sera la faillite avec l'exemple existant d'Abellio (filiale de la DB) en Angleterre.

De son côté, la région PACA a annoncé que le premier lot de transport ferroviaire de voyageur (Marseille/Nice) sera attribué à l'opérateur Transdev qui bénéficiera de matériels et d'ateliers neufs et spécifiques.

Le subventionnement de l'offre du lot concerné fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le concédant qui assumera la majorité des investissements (270 millions d'euros pour la Région PACA contre 4 seulement pour Transdev).

L'exemple du FRET est tout aussi probant : après plus de quinze ans d'expérience, le résultat est catastrophique. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France (moins de 10% de part modale aujourd'hui). Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent. Certaines ont jeté l'éponge, d'autres sont en difficulté. Les entreprises privées sont donc confrontées aux mêmes difficultés que l'entreprise publique et ne font pas mieux. Ces choix politiques ont conduit à la fermeture de sites ferroviaires comme le triage à la gravité de Gevrey et à une augmentation très significative du nombre de camions empruntant le réseau routier et autoroutier de la région BFC aux dépens notamment des enjeux de transition écologique et de sécurité routière.

Les salariés comme les usagers, seront impactés. Nationalement, la SNCF a décidé de répondre à tous les appels d'offres qui seront lancés par les Régions. Cependant, elle le fait via des filiales de droit privé soit d'initiative, soit en réponse à une clause d'appel d'offre. Les cheminots qui opèrent aujourd'hui dans le service public se verraient dans l'obligation d'être transférés dans une filiale ou chez un autre opérateur, et avec bien sûr une réduction de leurs droits. C'est ce que l'on appelle le dumping social et le rapport proposé le met en place explicitement impliquant la responsabilité de ses approbateurs.

Pourtant la voie n'est pas sans issue, des Régions telles la Bretagne ou l'Occitanie, œuvrent pour reporter l'échéance de l'ouverture à la concurrence. Si cela est possible ailleurs, pourquoi la Région Bourgogne-Franche-Comté s'entête-t-elle ? Les organisations syndicales proposent et demandent la renégociation d'une convention longue avant décembre 2023, avec la SNCF. Cela est possible légalement mais surtout nécessaire socialement et socialement pour un réel service public ferroviaire de qualité pour les usagers de Bourgogne-Franche-Comté.

Rappelons-nous que la SNCF a précisément été créée en 1937, par décret, pour rationaliser le chemin de fer jusqu'alors laborieusement exploité par des compagnies privées sans cohérence, pour mutualiser, uniformiser et ainsi mieux répondre aux besoins des populations et de développements économiques des territoires.

Maintenant, il nous faut évoquer la responsabilité sociétale issue de ce rapport. Sans noircir le trait, si toutes les Régions se positionnent sur les mêmes objectifs, la SNCF telle que nous la connaissons va vivre de mauvais jours et c'est un doux euphémisme. Ce n'est pas du catastrophisme, mais pour qui connaît le modèle économique du ferroviaire français, son équilibre ne peut reposer sur les seules liaisons TGV elles-mêmes mises en concurrence. Quel aménagement du territoire restera-t-il, lorsque l'on sait que 60% des liaisons sont déficitaires ? Notre région pourrait être victime collatérale des effets de ses propres choix.

Dernier point, qui reprend l'introduction, à trop segmenter nos entreprises publiques, les conséquences ne sont pas neutres comme c'est le cas d'EDF fortement endettée et obligée de mettre plus d'électricité issue de l'ARENH à disposition de ses concurrents, la privant ainsi de ces ressources financières.

Notre responsabilité collective est grande sur cet avis et sur ce rapport et la CGT prendra les siennes.

Nous considérons que l'avis ne peut se contenter de pointer des risques et des points d'attention et qu'il est à ce titre insuffisant pour répondre aux enjeux. Nous ne le validerons pas en l'état à regret, pas plus que le rapport présenté mais celui-ci sans regret.

Christelle Faivre, au nom de Solidaires et FSU

Malgré le fiasco de la libéralisation du rail en Grande-Bretagne, malgré la faillite de certains opérateurs en Allemagne et alors que la Belgique et la Norvège font le choix d'abandonner l'ouverture à la concurrence, nous nous étonnons de la posture politique portée par l'exécutif régional de vouloir procéder à l'ouverture totale à la concurrence du transport régional de voyageurs.

L'ouverture à la concurrence du ferroviaire va entraîner une désorganisation de la production induisant non seulement des conséquences importantes pour la qualité de service aux usagers, mais elle fait peser également un risque sur la sécurité ferroviaire.

Le morcellement en plusieurs lots du TER BFC rendra impossible la mutualisation des moyens tant humains que matériels.

Cette mutualisation a toujours permis à l'opérateur historique de faire face aux aléas de production. L'actualité nous donne raison lorsque l'on constate notamment un taux de régularité de 93,3% en 2020 malgré la crise liée au COVID, et les cheminots ont été exemplaires dans leur professionnalisme pour assurer et maintenir ce service public.

Ce sont bien ces mêmes cheminots qui seront aussi victimes de cette libéralisation forcée qui entraînera sans aucun doute un dumping social avec un impact important sur les salaires et les conditions de travail.

Pourtant, un autre choix est possible, la loi n°2018-515 du 27 juin 2018, prévoit que les Régions qui le souhaitent ont la possibilité de contractualiser directement avec la SNCF jusqu'au 25 décembre 2023.

Chaque Région pouvant d'ici là signer de gré à gré avec la SNCF une convention d'une durée maximale de 10 ans, repoussant d'autant la mise en concurrence.

C'est le choix porté par d'autres régions en France comme la Bretagne ou l'Occitanie.

Vous l'aurez compris, SOLIDAIRES et FSU voteront contre l'avis sur le rapport 4.2 de l'exécutif régional concernant ce projet néfaste tant pour les cheminots que pour les usagers de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Karine Mille, au nom de l'UNSA

La Région Bourgogne-Franche-Comté ambitionne de redéfinir l'ensemble de son réseau TER avec pour objectif l'exploitation de LA TOTALITÉ du réseau par un ou plusieurs exploitants privés... Derrière ce vocable se cache la volonté d'affaiblir une entreprise de service public efficace et qui répond à l'ensemble des demandes de mobilités de la part des usagers de la Région !

Les conventions d'exploitation TER, signées entre les Régions et la SNCF, se sont, au fil du temps, adaptées aux besoins des Autorités Organisatrices (AO) autour de plusieurs grands enjeux : la croissance de l'offre ferroviaire, l'amélioration de la qualité de service, une maîtrise des coûts d'exploitation conjuguée à la volonté d'accroître le niveau de trafic voyageurs et de capter de nouveaux usagers, notamment la clientèle occasionnelle.

Les agents de la SNCF ont toujours répondu à ces attentes en conjuguant productivité et missions de service public ! D'ailleurs, les Autorités Organisatrices ont, pour la plupart d'entre elles, reconnu ce saut de performance de la production TER, notamment en Bourgogne-Franche-Comté.

Les différents indicateurs de production de TER témoignent de ce que sait faire l'opérateur historique quand il évolue dans le cadre d'une délégation de service public stable et efficace.

Et dans ce contexte, les Autorités Organisatrices comme la Région BFC, dans leur idéologie "pro-concurrence", n'ont rien d'autre à proposer que la libéralisation du ferroviaire conventionné.

Pour l'UNSA, affaiblir et précariser la SNCF ne donnera rien de bon !

Sans ressources financières stables et pérennes sur l'ensemble du réseau ferroviaire, ce nouveau type de délégation de service public, démantelé et découpé en différents lots, engendrera la fin de la péréquation économique (les secteurs rentables pallient les secteurs déficitaires).

Cette situation n'est pas tenable, avec des Autorités Organisatrices qui réclament toujours plus de productivité, au détriment d'une amplitude forte d'ouverture des gares, d'un accompagnement des trains par du personnel de bord qualifié, d'une distribution sur l'ensemble du territoire régional pour l'ensemble des profils de voyageurs, du maintien des "petites lignes", et surtout de la présence d'un service public fort faisant du TER un acteur essentiel de l'aménagement du territoire.

Des régions comme la Bourgogne-Franche-Comté souhaiteraient accueillir de nouveaux opérateurs ferroviaires, avec le soutien actif du gouvernement qui met tout en œuvre pour que la concurrence du ferroviaire conventionné devienne au plus vite une réalité.

Même avec ce soutien actif de l'Union Européenne et du Gouvernement, les opérateurs ferroviaires privés sont très timorés à entrer dans le marché du TER. Et non, le ferroviaire n'est pas rentable. C'est une vérité historique depuis bien avant 1937 et la création de la SNCF a justement mis fin à l'exploitation des lignes par des entreprises ferroviaires privées qui étaient déjà irrémédiablement endettées.

Dans un contexte de gel des dotations de l'État et sous la pression financière des Régions qui veulent réduire la part de leur contribution financière, ce sont les agents et les usagers qui trinquent...

La conséquence ?

Les Directions Régionales SNCF proposent aux Autorités Organisatrices des réponses visant essentiellement à réduire la masse salariale, notamment en tendant à créer un métier unique au sein de la filière commerciale ou en favorisant l'Équipement Agent Seul (EAS) qui constitue l'une des pistes d'économie défendues par les Régions.

Au travers de ces solutions, c'est d'abord l'emploi, les conditions sociales des employés et le service aux usagers qui sont touchés.

L'UNSA rappelle qu'il n'y a pas de service public sans agents. La présence humaine dans les trains et dans les gares est indissociable de la sûreté, de la sécurité et de la qualité de service.

C'est pourquoi, à l'UNSA, nous sommes défavorables à toute ouverture du réseau ferré régional à la concurrence du secteur privé.

Notre priorité est de trouver toutes les pistes de solution favorisant l'augmentation du trafic, la qualité de service auprès des voyageurs, l'amélioration des résultats économiques pour la SNCF, bien évidemment dans une dynamique de maintien, voire de création d'emploi et de service public au service de tous les usagers !

A contrario, cette démarche contribue à l'émergence d'un TER à plusieurs vitesses et à une rupture de la chaîne de voyage pour les usagers (hétérogénéité de l'information voyageurs, des conditions commerciales, des conditions de prise en charge en situation perturbée, de la politique de correspondances...).

L'UNSA défendra systématiquement et en responsabilité un Groupe Public Ferroviaire intégré, humanisé, acteur du progrès social et de l'aménagement des territoires !

La SNCF est une entreprise "à missions de service public" qui répond à TOUS les segments d'usagers, SANS EXCEPTION ! Affaiblir l'opérateur ferroviaire et ses agents qui seront transférés au gré de contrats remontés par l'un ou l'autre opérateur ferroviaire privé, c'est mettre à mal l'intégralité du système ferroviaire français.

L'UNSA est donc en désaccord avec cette démarche d'affaiblissement d'une entreprise au service de tous les Français ! C'est pourquoi l'UNSA, votera CONTRE cet avis.

Irène Dumont, au nom de la CFDT

Le CESER est saisi ce jour à travers le rapport 4.2 de l'exécutif, d'un avis sur un **"Processus de mise en œuvre du Service Public ferroviaire régional de transport de voyageurs à compter de 2026 - Démarche "RAIL 2026"**.

La délégation CFDT considère que les choix qui sont envisagés dans le processus régional rail 2026 présentent de nombreux enjeux sociaux et sociétaux qui ne sont pas compatibles avec le calendrier brutal et irréversible défini dans le processus régional Rail 2026.

La CFDT considère que la réglementation autorise que les régions politiques qui le souhaitent ont la possibilité de contractualiser directement avec la SNCF jusqu'au 25 décembre 2023 et que toutes les régions seront libres, à la veille de cette échéance, de signer de gré à gré avec la SNCF une nouvelle convention d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans.

La CFDT estime que le risque de fragilisation du dispositif actuel est grand si le marché TER est ouvert à la concurrence dans sa totalité ou non. Il peut fragiliser l'organisation du transport régional, l'équilibre économique du modèle ferroviaire, et enfin son équilibre social et sociétal.

La CFDT considère que le risque est trop important comparé au bénéfice hypothétique annoncé d'une ouverture à la concurrence du marché ferroviaire européen. Nous rappelons que TER Bourgogne-Franche-Comté se place parmi les 3 premières régions françaises en termes de résultats (régularité, financiers, recettes, etc.).

Dans une période de transition écologique, énergétique et environnementale, les services publics de transports en particulier ferroviaires constituent une part de réponse importante pour les mobilités décarbonées. En se basant sur une lecture contestable de la législation, ce choix abrupt d'ouverture à la concurrence met en péril un outil existant certes perfectible.

La CFDT exprime donc son opposition au projet Rail 2026 du Conseil régional présenté dans le rapport 4.2.

En ce qui concerne l'avis du CESER, il cible les principaux enjeux importants de cette opération qu'ils soient financiers, environnementaux, organisationnels liés au nombre de lots, de qualité du service pour les usagers, et bien sûr pour les salariés de la SNCF. Il rappelle que l'aspect financier ne doit pas être l'élément déterminant ce choix. La CFDT partage ces choix et ces exigences. Mais nous regrettons que l'avis n'en tire pas les conséquences : c'est un mauvais choix du Conseil régional.

Enfin nous souhaitons comme l'avis, que le CESER effectue un suivi et une évaluation permanente du fonctionnement du transport ferroviaire quel que soit son statut, que le Conseil régional nous saisisse ou pas. Sur un sujet d'une telle importance au regard des conséquences sur les orientations prises, nous regrettons que le CESER n'ait pas été saisi en amont des orientations prises par l'exécutif régional pour réaliser un travail d'analyse et de propositions.

Au regard de ces considérations la CFDT s'abstiendra sur cet avis.