

Convention TER (Trains Express Régionaux) SNCF/Conseil Régional BFC : Enjeux et propositions



Avec la loi NOTRe, la Région devient la seule autorité organisatrice de transports interurbains quelle que soit la nature (organisé par ligne ou à la demande) et quels que soient les publics transportés (scolaires ou autres) hormis les scolaires relevant d'un handicap qui restent pris en charge par les départements.

La Région, ainsi consacrée comme acteur majeur de mobilités sur l'ensemble du territoire régional aura à organiser toute une chaîne de mobilité en lien avec les agglomérations qui deviennent des autorités organisatrices de mobilité pour le transport urbain.

Cette loi ainsi qu'une loi plus ancienne sur la décentralisation du transport régional de voyageurs se traduit par la signature d'une convention d'exploitation des services régionaux de voyageurs, entre l'Autorité Organisatrice, qu'est le Conseil Régional et la SNCF (exploitant unique prévu par la loi). Cette convention définit l'offre ferroviaire (nombre et horaires des trains, guichets de distribution, ouverture des gares, présence de personnel, tarification applicable) et la contribution financière de la région à ces services en plus de la part de recette payée directement par les usagers.

Globalement le rapport est de 70 % payés par la Région, le solde de 30 % par les usagers.

La convention TER Bourgogne et la convention Franche Comté arrivant à échéance, une nouvelle convention Bourgogne - Franche-Comté est en cours de négociations et sera effective au 1^{er} janvier 2018 pour une durée de 8 ans. Rappelons que le Ter représente environ un quart du budget de la Région

La démarche CGT est simple et doit reposer sur deux volets :

1. La réponse aux besoins des usagers et des populations
2. Le Service Public SNCF avec le respect de l'égalité de traitement et d'un cadre national défini par l'Etat.

Des mauvais coups annoncés

Comme la CGT, le Conseil Régional affirme une volonté de mettre l'utilisateur au cœur de la réflexion régionale. Mais nous constatons des contradictions majeures entre l'affichage de la Région et les mesures concrètes envisagées.

Si nous sommes favorables à une convention longue de 8 ans, le cheminement intellectuel amenant à cette durée révèle la vision libérale de la Région qui anticipe l'ouverture à la concurrence possible à partir de 2023 mais soumise à autorisation de l'Etat qui pourra la refuser. Ce que semble oublier le Vice-président aux transports également Président de la commission aux transports de « Régions de France ».

Dans le ferroviaire comme pour l'ensemble des services d'intérêt général, le Conseil Régional oublie aussi que l'ouverture à la concurrence n'a jamais apporté d'amélioration ni en termes de qualité et de sécurité, ni en termes de coûts et de tarifs. Par contre, elle a chaque fois contribué à détériorer les conditions sociales et de travail des salariés, le service public rendu aux usagers au profit d'intérêt de grands groupes privés.

Les lignes menacées sont à ce jour :

- Dijon-Nevers
- Avallon-Auxerre
- Corbigny-Clamecy-Auxerre
- Etang-sur-Arroux-Autun
- Dole-Saint-Claude (dite Ligne des Hirondelles)

Un autre mauvais coup concerne la possibilité de transfert de la maintenance du matériel roulant au privé. Sans opposer les salariés de la SNCF à ceux d'ALSTOM, ce serait irresponsable en termes de sécurité, de savoir-faire, de formation, d'habilitation, de qualification et de maîtrise technologique en maintenance ferroviaire (garantis par la mission de service public) incarnée par les cheminots !

Guichets

Au terme de la Convention en négociation, des guichets SNCF disparaîtraient, nouvelle dégradation donc de la qualité de service et du maillage territorial. La baisse des effectifs, la fermeture des guichets ont un impact direct sur la baisse des recettes que l'offre digitale et les distributeurs automatiques ne compensent pas. Quid des compétences et des savoir-faire des vendeurs aux guichets dans la vente, l'après-vente et le conseil ?

Les gares seraient vidées du personnel. Les voyageurs seraient autonomes (une vieille rengaine) et se déplaceraient donc sans aucune difficulté dans les gares !

Il suffit de passer quelques instants dans une gare pour s'apercevoir que l'usager est à la recherche continue d'informations précises qui le rassurent et de personnel qui le guide, le renseigne et l'oriente. D'ailleurs, les gares sont souvent perçues comme des espaces anxio-gènes à tel point qu'elles sont les lieux où il y a le plus d'accidents cardiaques selon une récente étude !

Conséquence de la déshumanisation des gares, le taux de fraude a explosé ces dernières années. Pour y répondre, Conseil Régional et SNCF décident de mettre en place des équipes Lutte Antifraude qui parcourent des lignes et un périmètre de plus en plus étendu, au détriment de la présence de contrôleurs dans les trains. Ces derniers sont indispensables dans la chaîne de Sécurité des circulations, de la sûreté des usagers, de l'application du Plan Vigipirate, de l'aide aux personnes en situation de handicap, du renseignement en cas de dysfonctionnement, retard, correspondance en plus du contrôle en lui-même à bord.

Proximité et emploi sont les affichages du Conseil Régional. Mais la contradiction subsiste et les orientations sont moins d'emplois pour plus d'économies sur la Région et donc moins de qualité de service public pour les usagers.

Nos propositions

Concernant le financement, il est clair que l'Etat doit reprendre la dette qui lui appartient, cela permettrait de mettre les investissements nécessaires dans la régénération, l'entretien et le développement du réseau. Aujourd'hui, le système est plombé par les intérêts d'une dette qui est celle de l'Etat.

Des moyens supplémentaires doivent être accordés aux régions pour réaliser un transport régional de qualité via le versement transport.

La renationalisation des autoroutes serait aussi un moyen de financer le rail.

La création d'un pôle public financier permettrait de planifier les investissements nécessaires.

Cela permettrait régionalement :

- D'accroître le nombre de Km train sur les axes majeurs avec du matériel aux capacités adaptés.
- De remettre des trains assurant du domicile/trajet sur les lignes ou les gares importantes (Bresse, Selonget).
- De maintenir la desserte Nord Morvan. (Auxerre/Avallon-Corbigny).
- Pour la distribution, une complémentarité modale : utiliser le réseau SNCF pour sa diversité (physique, téléphonique, internet) qui comme l'ensemble des besoins et la diversité des utilisateurs (jeunes, seniors, urbains, ruraux, ...).

- De maintenir la présence humaine dans les gares et les trains.
- D'assurer l'exploitation des 5 lignes menacés par l'ouverture à la concurrence par un service public réalisé par une entreprise publique, la SNCF avec des cheminots à statut et non pas au profit de groupes privés favorisant le dumping social.
- La réelle complémentarité modale en utilisant le bus (et la route) comme outil de rabattement et de massification du fer et non comme substitution low cost.

Sur la Gouvernance et le fonctionnement

Plus de démocratie pour la réactivation des comités de lignes ouverts aux usagers, associations, syndicats de salariés, aux prérogatives élargies en amont et sur le suivi régulier dès la conception des grilles horaires et le suivi régulier.

LA CGT, les cheminots soucieux du devenir sont intervenus en interne auprès de leur direction SNCF et les élus régionaux. Des rassemblements ont eu lieu en Mars et Avril, tout comme des signatures de pétitions contre notamment les suppressions des contrôleurs à bord des trains, des adresses aux associations d'usagers, aux élus locaux pour partager nos exigences et nos propositions.



<https://www.change.org/p/syndicat-cgt-du-site-ferroviaire-de-dijon-non-a-la-suppression-du-controleur-dans-les-ter-de-bourgogne-franche-comte>

Dijon, le 27 juin 2017