

Rapport 4-9 Avis sur Présentation de l'avancement des travaux pour le renouvellement de la convention TER BFC au 1^{er} janvier 2018	CESER BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ Conseil économique social et environnemental régional
Commission Mobilités-Énergie Rapporteur : André Fourcade	Séance plénière Mardi 28 mars 2017

Le rapport 4-9 présente le contexte, le cadre et les priorités des 2 conventions TER Bourgogne et Franche-Comté qui se terminent en 2017 ainsi que les enseignements que l'Exécutif en a tirés, puis les orientations qu'il propose pour la future convention TER BFC 2018-2025 :

- Une convention longue - 8 ans - intégrant l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence, de nouveaux modes de distribution des titres de transport, une nouvelle politique tarifaire, la gestion directe des lignes routières TER par la Région.
- Une convention intégrant un partage des risques sur les charges et les recettes.
- Une convention qui intègre un engagement de qualité de la part de l'exploitant et une évolution de la relation à l'utilisateur.

Proposition d'avis sur le rapport 4-9 concernant la future convention TER

L'enjeu de future convention TER 2018-2025 est considérable

- La **desserte des territoires** et de leurs habitants.
- Plus de **50 000 passagers quotidiens** bourguignons et francs-comtois.
- Près de **2 milliards € de dépenses** de fonctionnement pour la Région en 8 ans.

Le TER est **une des politiques emblématiques** les plus en vue des Régions depuis 2002.

Le Conseil régional a présenté sa stratégie le 22 mars

Le CESER constate qu'elle **marque des évolutions fortes et même des ruptures** dans certains domaines : elle est impactée par des mutations profondes techniques (numérique), organisationnelles et législatives (loi NOTRe, transfert des cars) économiques (nouvelles concurrences, cars Macron, covoiturage). Les analyses et propositions avancées par la Région ont suscité un premier débat et soulèvent, des demandes d'informations, des questions et des interrogations.

À ce stade de ses travaux, le CESER constate qu'il partage un certain nombre d'éléments formulés par la Région.

Des objectifs partagés :

- Des **trains à l'heure** au départ et à l'arrivée.
- Des **trains confortables** avec un temps de transport utile au voyageur (travail ou loisir).
- Une **information en temps réel** en situation perturbée.

Des propositions partagées :

- Une **augmentation de l'offre de trains**.
- Des **dessertes plus fréquentes** notamment en dehors des heures de pointe.
- Des **tarifs plus attractifs** pour attirer les voyageurs occasionnels.
- Un **dédommagement généralisé** des voyageurs en cas de retard.

Sur d'autres points, le CESER note que se sont exprimés des questionnements et certains désaccords concernant par exemple :

- La nouvelle organisation du **contrôle des billets** où les contrôleurs à bord des trains sont remplacés par des brigades de contrôles aléatoires dans les trains ou en gare.
- La future organisation de la **distribution des billets** qui privilégie de nouveaux canaux extérieurs aux gares et se traduira par des fermetures de guichets.
- L'ouverture à la **concurrence de l'exploitation** qui se traduira par l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires.
- L'éventuelle mise en concurrence de la maintenance lourde du matériel roulant

Ce premier échange sur la convention TER a permis de mesurer l'importance des enjeux et l'étendue des questionnements qui sont devant nous ainsi que la diversité de nos approches. À ce jour le CESER constate **qu'il ne dispose pas encore de bilans détaillés et chiffrés du TER 2016 ni de la convention** qui se termine. Nous demandons qu'au plus vite nous puissions accéder à toutes ces informations pour préciser nos analyses et en tirer les enseignements.

Dans ces conditions, le CESER BFC prend acte de la stratégie présentée par la Région et le CESER s'engage à se saisir de ce sujet dès que possible, pour clarifier ses positions, travailler à élaborer collectivement ses propositions dans les mois qui viennent, avant les décisions pour la future convention TER BFC 2018-2025.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclaration de Jean-Pierre Mugnier, au nom de la CGT

Les orientations données pour la future convention participent de la dégradation de la qualité de service public que nous avons déjà constatée dans l'avenant n° 29 du rapport 4-7 de l'Exécutif régional présenté au CESER dans sa dernière séance plénière.

Dans son avis défavorable au rapport, le CESER :

- s'interrogeait sur la fermeture de guichets et les trains sans contrôleur,
- demandait si ces modifications de service étaient une préfiguration de la future Convention TER,
- souhaitait en conséquence que ces mesures soient mises en œuvre à titre expérimental avec leur évaluation,
- renouvelait son appel à la vigilance face à la déshumanisation des services du transport ferroviaire notamment.

Comme la CGT, le Conseil régional affirme une volonté de mettre l'usager au cœur de la réflexion régionale. Mais nous constatons une contradiction majeure entre l'affichage et les mesures concrètes envisagées : pourquoi imposer à terme à la SNCF la distribution de titre de transport en dehors des guichets SNCF et la généralisation des trains sans contrôleurs dès le 1^{er} janvier 2018 ?

De plus, au regard du calendrier de négociations, il sera impossible de faire un retour d'expérience fiable prenant en compte les trois mois très particuliers que sont juillet et août traversés par les vacances scolaires et la rentrée scolaire de septembre.

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 devance l'ouverture à la concurrence prévue en 2023 mais soumise à autorisation de l'État qui pourra la refuser. Ce que semble oublier le vice-président aux transports également président de la commission aux transports de « Régions de France » qui influe en ce sens.

Il s'agit non seulement d'ouvrir l'exploitation des lignes à la concurrence à hauteur de 10 % mais aussi de confier la maintenance du matériel roulant au privé. Sans opposer les salariés de la SNCF à ceux d'ALSTOM, quelle irresponsabilité 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 !

De plus, conséquence de la déshumanisation des gares, le Conseil régional et la SNCF décident de mettre en place des équipes de lutte anti-fraude qui parcourent des lignes de plus en plus étendues, au détriment de la présence de contrôleurs qui assurent, au-delà du seul contrôle à bord, des missions complémentaires essentielles à la chaîne de sécurité des circulations, aux renseignements, à l'accompagnement et à la sûreté des usagers avec l'application du plan Vigipirate, à l'aide aux personnes en situation de handicap.

Dans le ferroviaire comme pour l'ensemble des services d'intérêt général, le Conseil régional oublie 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.

Proximité et emploi sont les priorités affichées par le Conseil régional. Mais la contradiction subsiste et les mesures concrètes envisagées dans son rapport 4-9, c'est moins d'emplois sur la Région et moins de qualité du service public pour les usagers.

La CGT vote cet avis qui formalise précisément les questionnements et les désaccords du CESER sur ce rapport et partage sa volonté d'élaborer collectivement ses propositions avant les décisions pour la future convention TER BFC 2018-2025.

Déclaration de Bernard Lambert, au nom de la CFDT

Le TER comme tous les grands services publics est au point de rencontre de plusieurs acteurs : usagers, salariés, entreprise, pouvoirs publics, ici la région, et en plus chacun de nous est à la fois usager, contribuable et certains sont également salariés du transport.

La place des services publics résulte des choix, des compromis et des équilibres que notre société construit entre ces différents facteurs.

Pour le TER, après plus de 10 années fastes de développement continu impulsé par la régionalisation de 2002, une nouvelle période débute : la question est de savoir quelles sont les nécessaires évolutions et adaptations du TER aux besoins des usagers d'aujourd'hui et de demain. Elles doivent être conduites avec les salariés du secteur.

Pour la CFDT, des transports collectifs performants tels que le TER sont indispensables pour les déplacements quotidiens des usagers et la desserte des territoires B FC mais aussi pour avancer sur les enjeux de la transition énergétique et de la réduction des GES.

Dans un cadre budgétaire contraint, cette adaptation doit passer par des expérimentations de formes nouvelles d'organisation qui permettent à la fois d'assurer des services à toute la population, assurer la sécurité et réduire les fraudes. C'est bien la réalité de l'amélioration du service à l'usager et non des questions de statut qui doit primer. L'évaluation de ces expérimentations doit se faire en toute transparence.

Le CESER doit participer à cette évaluation dans toutes ses dimensions, sans se limiter au financier.

Compte tenu de l'importance du dossier et de ses enjeux, la CFDT soutient la proposition d'un travail approfondi sur ce sujet. Cela permettra à notre assemblée de construire et préciser collectivement ses propositions que nous pourrions présenter lorsque la région nous saisira avant la fin de l'année sur ce sujet.

La CFDT votera cet avis.