CESER BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Séance plénière du mardi 17 octobre 2023**

Commission Mobilités-Énergie

Avis sur le rapport 4-1 de l'Exécutif régional

# Convention TER - Résiliation de la Convention 2018-2025 - Adoption de la nouvelle convention 2023-2032

Rapporteur : Cédric Journeau

## Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Le présent rapport propose une nouvelle convention avec l'exploitant ferroviaire historique SNCF. Les bases de cette renégociation reposent sur une durée de convention de 10 ans avec une ouverture à la concurrence progressive en 4 lots entre 2027 et 2032.
En contrepartie de ces conditions favorables à l'exploitant historique car lui assurant une sécurisation et une projection de son périmètre d'activité dans un temps long, il lui a été demandé de chercher des pistes de productivité pérennes et actées tout au long de la future convention. Cette exigence de l'autorité organisatrice permettra de réduire drastiquement le montant annuel de la contribution TER, contribution ayant subie dernièrement des augmentations importantes mais imprévisibles du fait de la hausse du coût de l'énergie.

## Avis du CESER

La nouvelle Convention TER a pour aspiration le perfectionnement du service proposé aux usagers.

- Afin d'améliorer la qualité du service ferroviaire, la convention prévoit l'instauration d'un nouveau régime de bonus/malus basé sur le décompte des trains en retard à partir de 4 minutes 59 au lieu de 5 min 59. Ce nouveau régime doit permettre d'atteindre l'objectif de ponctualité fixé à 97,5 %. Le plafond des pénalités est revu à la hausse pour atteindre 6 M€. Il en est de même avec le barème de réfaction lui aussi réhaussé en cas de train annulé.

→ Cette volonté est considérée comme positive. Néanmoins, le CESER réitère l'inquiétude formulée dans son avis du 27 juin 2023 relatif à Convention TER concernant la réalisation d'une amélioration de la productivité par la SNCF avec une baisse des charges annuelle de 30 M€ et une amélioration de la qualité de service, le tout en augmentant les recettes de 20 %.

- Cette ambition repose sur la capacité de la Région et de la SNCF à mettre en œuvre des moyens matériels nécessaires au regard d'un parc en limite de capacité, des opérations de maintenance nécessaires et des délais de livraison importants dans le cadre de l'investissement dans du matériel nouveau.

→ Le CESER relève que la réalisation de cette ambition coïncide avec une contraction importante du volume d'heures/guichet passant de 88 000 à 30 000 heures par an. Cette évolution est conditionnée par le choix de mise en œuvre d'une billettique unique dans le cadre d'une période transitoire (2023-2029) vers un système de dématérialisation totale. Même si la fermeture d'un guichet passe par l'avis du maire et de son conseil municipal pour l'acceptation de solutions alternatives pour la distribution des titres, cette orientation inquiète le CESER. En effet, elle est fragilisée par la vétusté des distributeurs de billets qui, combinée à la disparition d'agents sur site, pénalisent les usagers et en particulier les personnes les plus vulnérables.

- Un autre point important est l'association des usagers via les comités de suivi et les comités des partenaires. Ce point positif repose toutefois sur la nécessité d'associer, au niveau des bassins, l'ensemble des parties prenantes en amont de la prise de décision avec une véritable volonté de concertation.

- Le CESER émet un point de vigilance relatif aux limites opérationnelles de la gestion des offres interrégionales lorsque chaque région raisonne selon ses propres besoins, avec le risque de ruptures de charge aux frontières régionales, voire de fermetures de lignes.

**Vote du CESER :** adopté à la majorité (38 pour, 29 contre).

# Déclarations

## **Sandrine Carrette,** au nom du collège 2

Dans la continuité de notre intervention du 27 juin 2023 mais aussi de janvier 2022, les organisations composant le collège 2 renouvellent leur opposition à l'ouverture à la concurrence du TER en BFC. Nous disions en juin, je cite : "Le 27 janvier 2022, lors de la réunion plénière du Conseil régional, l'Exécutif régional (PS) avec le soutien d'EELV et de LREM, avait voté l'ouverture à la concurrence totale des 17 lignes du réseau TER Bourgogne-Franche-Comté. Nos organisations syndicales n'ont eu de cesse d'interpeller les élus pour alerter sur la nocivité de ce projet sur le service public ferroviaire régional et les conséquences néfastes qu'il engendrerait pour les usagers. Portant la revendication d'une renégociation longue de 10 ans avec l'opérateur historique qu'est la SNCF et sans ouverture à la concurrence, nous avions alors reçu une fin de non-recevoir de l'exécutif régional qui avait alors balayé nos légitimes revendications, se cachant derrière le droit européen en prétextant l'impossibilité de réaliser cette renégociation."

Le rapport présenté et soumis au CESER pour avis est bien une nouvelle convention, ce que nous souhaitions, avec l'opérateur public historique, mais il entérine l'ouverture à la concurrence reprise dans certains articles notamment l'article 24. En toute logique nous proposons que l'exécutif retire ces articles comme cela est possible et à nos yeux primordial.

L'avis proposé étant principalement un relevé de points d'alerte certes fondés, mais ne remettant pas en cause le choix initial, il sera rejeté par notre collège.

Au-delà du vote de l'avis, ce refus s'exprimera par un rassemblement à l'initiative des organisations syndicales le 20 octobre prochain devant le Conseil régional de 11h30 à 14h auquel nous invitons les Bourguignons et Francs-Comtois à participer.

## **Stéphane Faucogney,** au nom de l'UNSA

L'UNSA Bourgogne-Franche-Comté tient à exprimer sa profonde préoccupation concernant l'ouverture à la concurrence du TER BFC, telle qu'elle est proposée dans la convention TER.

L'UNSA BFC maintient fermement que l'ouverture à la concurrence est une erreur. Cette démarche risque de désintégrer le périmètre du TER et son exploitation, ce qui ne peut qu'entraîner une rigidification du fonctionnement. Alors que les contraintes qui pèsent sur notre système ferroviaire sont de plus en plus nombreuses, nous avons besoin de flexibilité et d'agilité pour les surmonter.

En désolidarisant les territoires, comme le prévoit cette future convention, nous craignons une multiplication évidente des coûts, sans parler des attentes des éventuels nouveaux entrants en termes de bénéfices. Le Conseil régional semble vouloir faire toujours mieux avec encore moins de moyens, mais cela ne profitera certainement pas aux cheminots ni aux voyageurs.

Nous nous interrogeons : jusqu'à quel point la productivité et les économies réalisées ces dernières années devront-elles s'accentuer ? Toutes les organisations syndicales ont déjà rencontré une partie des élus du Conseil régional pour leur faire part des dangers de cette ouverture à la concurrence.

La concurrence n'améliore en rien la qualité de service, mais elle permet de faire baisser les prix au détriment des conditions sociales des cheminots. Lorsque SNCF Voyageurs remporte des appels d'offres sur des lignes TER, elle transfère les personnels dans des sociétés ad hoc, où l'organisation du travail sera optimisée, au détriment des conditions de travail.

Nous devons continuer à agir pour apporter toujours plus de garanties sociales au service de ceux et celles qui contribuent à développer la mobilité d'aujourd'hui et de demain. Nous devons défendre un Groupe Public Ferroviaire intégré, humanisé, acteur du progrès social et de l'aménagement des territoires. Sans ces éléments, il n'y aura pas d'avenir pour le système ferroviaire français.

Ces garanties sont essentielles pour assurer la sécurité des voyageurs qui ont besoin chaque jour du train à un prix raisonnable et d'une grande qualité de service.

En conclusion l'ouverture à la concurrence du TER BFC soulève de nombreuses inquiétudes, et il est de notre devoir de protéger les intérêts des travailleurs et des usagers du service ferroviaire dans notre région.

Merci de votre attention.

## **Guy Zima,** au nom de la CGT

Nous l'avons dit en juin dernier quand la nouvelle stratégie de la Région nous fut dévoilée, l'ouverture à la concurrence n'est ni utile, ni nécessaire, ni obligatoire à date, pas plus qu'elle ne l'était en janvier 2022 pour le plan rail 2026.

Les risques ont été pointés tant pour les usagers, le service assuré et les personnels qui assurent ce service, et je pourrais m'étendre sur des pages sur ces sujets mais je vais nous éviter les redites et vous renvoie donc à l'appréciation portée en juin par la CGT sur les avis sur les rapports 4.4 et 4.5 de l'Exécutif.

Je veux aussi rappeler que les propositions des organisations syndicales ne sont pas catégorielles, comme d'aucun voudrait les y réduire, mais visent globalement un meilleur service possible pour l'usager, assuré par une entreprise publique intégrée dont c'est la raison d'être.

Les organisations de la production, la sectorisation des moyens matériels et humains issus des choix de cette convention sont contraires à un fonctionnement harmonieux possible par la mutualisation. La présentation de l'allotissement nous conforte dans notre analyse qu'il sera difficile a minima de tenir les objectifs de qualité de service, de ponctualité avec ces contraintes, ces cloisonnements et cette inadéquation de moyens.

Cette convention continue d'acter la baisse de présence humaine dans les trains et les gares. Cela se traduit par la baisse programmée du nombre d'heures de vente au guichet. La dématérialisation accélérée de ces dernières années, s'accompagne de l'interdiction de monter dans un train sans titre de transport. Alors que les guichets sont fermés, que les distributeurs, quand ils existent, sont souvent en panne et que toute la population n'est pas équipée et ne maîtrise pas le numérique sur smartphone, c'est donc bien le droit au transport et l'égalité de traitement, pilier du service public, qui sont remis en cause.

La productivité sera donc un marqueur de cette convention, accélérée par cette ouverture à la concurrence. Pour la seule année 2022, ce sont 77 emplois qui ont été supprimés ; il ne faut pas être grand clerc pour imaginer la suite.

Nous partageons la demande portée par le collège 2 de retrait des articles concernant l'ouverture à la concurrence pour atterrir sur une convention de long terme avec l'opérateur historique.

Notre responsabilité collective est historiquement grande sur cet avis et sur ce rapport et la CGT prendra la sienne.

Nous considérons que l'avis de la commission 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 débattus ce jour. Nous ne le validerons pas en l'état à regret, pas plus que le rapport présenté mais celui-ci sans regrets.

## **Fabrice Chambelland,** au nom de la CFDT

L'expression de la CFDT intervient sur les 3 rapports présentés par la commission Mobilités-Énergie et concernant les relations entre la Région BFC et la SNCF.

Le premier rapport concerne la convention TER. Sur ce rapport 4-1 si la CFDT se félicite que la Région ait fait le choix de conventionner de nouveau avec SNCF pour la période 2023-2032, il n'en reste pas moins vrai que le choix d'ouvrir progressivement à la concurrence à compter du SA 2027 n'est pas en adéquation avec la vision que se fait la CFDT de l'avenir du ferroviaire régional.

En effet, si les conséquences sociales de cette mise en œuvre pour les salariés du ferroviaire sont au premier rang des préoccupations de notre délégation, nous n'en craignons pas moins les conséquences pour les citoyens de notre région pour une telle convention pour les motifs suivants :
• La mise en œuvre de plusieurs lots avec différents opérateurs va désorganiser progressivement l'activité ferroviaire régionale, en séparant les niveaux de décision et en dissociant les efforts.
• Les objectifs de 20 % de recettes supplémentaires, 97,5 % de régularité demandée, et une trajectoire financière de moins 30 M€ sur 10 ans, ne peuvent être tenus compte tenu du parc de matériel insuffisant.
• La fermeture progressive des espaces de ventes, viendra accentuer l'absence de personnel à bord.
• Aucun bilan ne figure à l'issue de la mise en œuvre du lot Ouest. D'autres régions ont sanctuarisé le principe d'un retour d'expérience à l'issue du premier lot avant d'en ouvrir d'autres, ce qui n'est pas le cas en BFC.

Ces inquiétudes, pourtant exprimées en commission Mobilités-Énergie, ne figurent pas dans l'avis du CESER sur le rapport 4-1 qui voit avec cette concurrence l'espoir d'un monde ferroviaire meilleur, c'est pourquoi nous voterons contre cet avis.

Le deuxième rapport aborde la question de la convention 2023-2025 souscrite entre la Région et SNCF Gares et Connexions et le troisième rapport évoque le Contrat de plan État-Région. Les deux avis sont conformes aux positions de la CFDT, c'est pourquoi nous voterons ces avis du CESER.

## **Cédric Journeau,** au nom de la FNAUT

- Cette nouvelle convention permet une augmentation de la qualité de service louable. Nous ne pouvons qu'approuver la volonté d'augmenter la ponctualité avec un décompte des retards plus fin. Mais il convient de mesurer les conséquences de la demande de baisser de 30 M€ la contribution annuelle de la Région à SNCF auprès des usagers. Même si nous entendons l'argument de rester à offre constante, il était tout à fait possible d'augmenter l'offre progressivement grâce à ces 30 M€. Un exemple sur Épinal-Lure où le nombre de TER peut être passé à 6 allers-retours sans coût supplémentaire pour la Région avec même une prolongation sur Belfort TGV.

- À l'heure où la demande est de plus en plus forte de mobilité par le train, augmenter l'offre et les capacités auraient été apprécié car les remontées de terrain du manque de places sont régulières, en particulier sur l'axe PLM. Et non, la réservation ou la fermeture à la vente ne sont pas la solution. Au contraire, on connait nombre d'exemples où le TER est vide alors qu'il était fermé à la vente par SNCF.

D'ailleurs, il serait opportun de maintenir temporairement du matériel capacitaire en réserve (corail, V2N) en attendant une éventuelle nouvelle commande.

- Enfin, nous ne pouvons nous satisfaire de la baisse drastique du nombre d'heures de présence dans les guichets qui se traduira immanquablement par des fermetures même si cela n'est pas marqué dans la convention. La dématérialisation ne remplacera jamais la présence humaine. Encore une fois, des solutions intermédiaires existent.