

Train Express Régionaux SNCF / Conseil Régional BFC

Pour des trains du quotidien : Usagers / Qualité / Proximité

Autorité Organisatrice (AO), c'est quoi ?

La loi NOTRe d'août 2015 confirme les **Régions** comme le **chef de file de la mobilité** dans les territoires et les charge d'en organiser la cohérence et le pilotage. Elle garde donc la main sur les trains TER à travers les conventions successives depuis 2002 et prend depuis 2017 la compétence et la responsabilité des **bus départementaux et transport scolaires**.

La **Région organise** donc sur son territoire les transports de personnes avec la maîtrise de **l'ensemble des modes** (sauf pour les villes avec un réseau urbain). C'est donc la Région qui décide du mode, de la fréquence, du nombre d'arrêts et de l'articulation entre modes (complémentarité, concurrence) qui fixe la tarification et organise la distribution (Vente des billets). Ces compétences s'accompagnent de dotations de l'état mais restent inférieures à leurs coûts réels.

170 millions d'euros

somme versée en 3 ans par la SNCF pour recapitaliser sa filiale OUIBUS et rentrer en concurrence avec les Train Express Régionaux (TER).



C'est quoi la convention TER ?

La loi NOTRe 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 jusqu'à l'ouverture à la concurrence (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, en principe, effective au 1er janvier 2018 pour une durée de 8 ans. Rappelons que le TER représente environ un quart du budget de la Région.

La convention des Trains Express Régionaux (TER) entre la SNCF et le Conseil Régional estimée en dépense de fonctionnement pour l'année 2017 : **232 millions d'euros** (source Budget Primitif du CR BFC 2017).

La Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) de l'Etat-transfert financier pour la **Région Bourgogne-Franche-Comté** est estimée pour les orientations budgétaires 2018 à la hauteur de : **228 millions d'euros**

Le TER quotidien en Région **Bourgogne-Franche-Comté** : 60 000 voyageurs par jour dans les TER **Bourgogne-Franche-Comté**, 530 circulations de trains par jour. 200 circulations de cars par jour pour environ 4 000 voyageurs.

GUICHETS



2017 : Année noire.

Avant même la signature de la future convention 2018/2026, sont déjà réalisés ou prévues, la fermeture des guichets de Gray, Saint-Vit, Luxeuil, Baume-les-Dames, Pont-sur-Yonne,

Villeneuve-sur-Yonne et Villeneuve-la-Guyarde. A Dijon-Ville : réduction des horaires d'ouverture, fermeture une journée sur deux des guichets de Tonnerre et de Saint-Florentin.

Au terme de la Convention en négociation,

des guichets SNCF (Internet, retrait aux bornes en gares). Mais le numérique exclut les usagers qui n'ont pas de smartphone, de tablette, d'ordinateur, d'imprimante.

La SNCF met tout en œuvre pour détourner les usagers des guichets et orchestrer ainsi le recul du service public.

La stratégie consiste à diminuer les amplitudes d'horaires d'ouverture des guichets, voire à les supprimer en mettant en compétition différents canaux de distribution

Malgré cela, les usagers résistent. Ils continuent à préférer la présence humaine aux échanges virtuels et standardisés.

En effet les voyageurs veulent avoir accès à des professionnels pour les conseiller.

OUVERTURE A LA CONCURRENCE, UNE SOLUTION ? LA CONCURRENCE DIMINUE L'OFFRE.

Qu'elle soit frontale (comme pour les TGV, Thalys et Eurostar), ou dans le cadre d'un appel d'offres (comme pour les TER et les Intercités), la concurrence engendrerait des conséquences lourdes sur le niveau de desserte.

Dans le cas des appels d'offres, l'attribution des lignes à différents opérateurs interdirait la redistribution des dépenses et recettes entre les lignes d'une même région afin de gommer les inégalités. Sur les lignes faiblement fréquentées, cette situation engen-

drerait une augmentation de la compensation des conseils régionaux au titre du service public.

Se poserait alors très rapidement la question de la pérennité des dessertes et lignes concernées. Sur notre région les six lignes concernées sont :

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

Cette ouverture à la concurrence est souhaitée par la Région, dès que possible par la loi.

Pour la CGT, connaître les coûts et recettes de chaque ligne ne peut conduire à réduire le service public et abandonner l'aménagement du territoire pour donner des marges à des opérateurs, filiales de groupes multinationaux.

Avis du CESER BFC (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional)

Lors de la séance du 12/12/2016, le CESER BFC dans son avis sur l'agenda d'accessibilité (PMR : Personnes à Mobilité Réduite), a rappelé que si les aménagements techniques sont évidemment nécessaires pour répondre aux besoins d'accessibilité, ils ne sauraient être suffisants. La présence humaine est essentielle dans nombre de situations. Le maintien des guichets de personnels en gare, à bord des trains reste un facteur d'accessibilité du transport et plus généralement d'accès à la mobilité.

LES CONTROLEURS A BORD : POURQUOI C'EST INDISPENSABLE.

Seul lien direct à bord des trains entre les voyageurs et l'entreprise SNCF, le contrôleur est un agent assermenté. Au-delà de la vérification des titres de transport, il assure avant tout la sûreté des voyages et la sécurité des voyageurs.

Afin d'exercer ces missions de sécurité ferroviaire, il possède un niveau de formation élevé et spécifique, qui fait l'objet d'un suivi rigoureux. Grâce à cela, il sait mettre en place des procédures d'évacuation en cas d'incendie, de voyageur malade ou d'incident à bord.

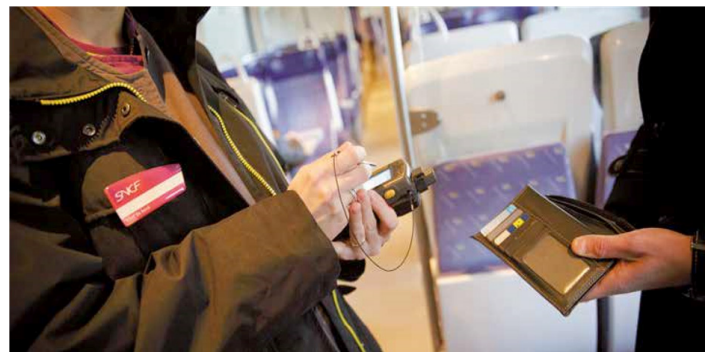
Il peut aussi assurer

la prise en charge des voyageurs notamment celle des personnes en situation de handicap.

Au service des usagers
En ce qui concerne le service à bord, le contrôleur a de multiples casquettes.

Il veille au confort des voyageurs (climatisation, chauffage, éclairage), les informe sur le déroulement de leur voyage, sur les tarifs, conditions de remboursement et horaires lors de l'accueil sur le quai et dans le train. Dans les zones rurales, là où la plupart des guichets de vente ont malheureusement disparu, il peut délivrer les titres de transport.

En cas de retard, il informe directement les voyageurs et recense



les éventuelles correspondances.

Dans le cadre de sa mission de service public, il a également un rôle rassurant dans les trains et les enceintes ferroviaires. Facilement identifiable par sa tenue, il accompagne les voyageurs occasionnels et les aide à s'orienter.

Pourtant, la volonté de la direction SNCF et du Conseil Régional est de réduire le nombre de contrôleurs à bord.

Elle souhaite faire supporter toutes ces missions spécifiques à d'autres personnels qui n'ont pas la même formation préférant des contrôles aléatoires et punitifs en gare.

Lors de la séance plénière du 10 janvier 2017, le CESER BFC a émis un avis défavorable sur l'avenant 29 instaurant la suppression des contrôleurs sur une centaine de trains sur la région ainsi que la fermeture de guichets.

LES VILLES CONTRE LES CAMPAGNES, VOUS AVEZ DIT PROXIMITE ?



Afin de réduire les temps de parcours et pour répondre à la demande de l'AO de mettre plus de trains à coût constant entre **Dijon et Besançon**, la solution trouvée et imposée est de supprimer des arrêts. Ainsi, **Neuilly-les-Dijon, Villers-les-Pots et Franois** seraient purement **supprimés** ; au mépris de toute notion de **service public**, rallongeant les temps de transports du quotidien

pour les étudiants et salariés de ces communes.

La contestation par les usagers, élus locaux et les cheminots est en cours et la question du service public est posée en grand !!!

Qu'en sera-t-il sur des lignes moins fréquentées après la signature de la convention ?

La proximité était pourtant une priorité affichée du Conseil Régional !

NOS PROPOSITIONS

Concernant le financement, il est clair que l'Etat doit reprendre la dette du réseau 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 adaptées.
- De remettre des trains assurant du domicile/trajet sur les lignes ou les gares importantes (Bresse, Selongey, ...).



• 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 couvre l'ensemble des besoins et la diversité des utilisateurs (jeunes, seniors, urbains, ruraux, ...).

• De ne pas supprimer d'arrêts y compris en

maintenant les 2,5 ou 3 A/R supplémentaires quotidiennement Dijon/Besançon.

• De maintenir la présence humaine dans les gares et les trains.

• D'assurer l'exploitation des 6 lignes menacées 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 par 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, 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.



Site internet : <http://cgtbourgognefranchecomte.fr/>

Contact courriel : bourgognefranchecomte@cgt.fr