



SESSION PLENIERE DES 21 ET 22 MARS 2022
CONVENTION TER 2022 2031

La Région a signé avec SNCF voyageurs la convention d'exploitation du TER pour la période 2022 2031.

Le CESER a réalisé un avis, présenté par notre camarade Yvic Kergroac'h, président de la commission chargée des transports.

La CGT a voté cet avis sur la convention, en rappelant dans son intervention sa totale opposition à l'ouverture de l'exploitation du TER à la concurrence. Il s'agit bien d'un vote sur le document du CESER, pas sur le document de la Région.

LA CONVENTION ENTRE LA REGION ET LA SNCF

La convention prévoit les conditions de circulation des TER sur sa durée de vie (2022 2031). Elle définit un niveau de service en matière de confort, de régularité, de sécurité des infrastructures et de la circulation ferroviaire, de sûreté pour les voyageurs, de rapidité, d'information.

Elle est signée en anticipation du renouvellement de la convention précédente 2017 2023, pour prévoir les conditions de l'ouverture de l'exploitation du réseau à la concurrence, entre 2025 et 2032.

Elle donne des éléments précis jusqu'en 2024, mais reste particulièrement floue au-delà. En particulier, elle prévoit un rythme d'augmentation de l'offre de 2 % par an entre 2021 et 2024, loin de l'objectif de 67 % d'augmentation affiché par la Région, entre 2021 et 2030.

Elle devra faire l'objet d'amendements au fur et à mesure de la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.

[L'AVIS DU CESER \(téléchargeable sur le site du CESER\)](#)

Le CESER rappelle le dissensus en son sein sur l'ouverture à la concurrence du réseau.

Il souligne que le rythme d'augmentation du trafic devra être accéléré pour atteindre les objectifs que la Région s'est fixés.

Il se félicite du gel des fermetures de guichets, en rappelant que 99 000 de guichets ont été perdus entre 2017 et 2023, il n'y a plus que 44 000 heures annuelles d'ouverture sur la région. Il rappelle que les commerçants qui proposent à la vente les titres de transport n'ont pas le même métier que les cheminots et ne peuvent pas proposer la même offre que dans les gares.

Il souligne positivement l'expérimentation annoncée d'une indemnisation (dont les conditions ne sont pas précisées) en cas d'incident sur le réseau, pour les voyageurs occasionnels.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION D'OLIVIER HAQUETTE

La CGT remercie la commission 4 et son chargé d'étude pour cet avis.

La convention 2022-2031, qui n'en est pas une puisqu'elle contient en son corps de texte la destruction de l'entreprise unique et intégrée, est destinée à accompagner l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des TER. La CGT s'est plusieurs fois exprimée ici pour exprimer son opposition à cette ouverture à la concurrence, qui entraînera des désoptimisations de l'activité, générant des coûts supplémentaires, comme la création d'ateliers de maintenances pour chacun des futurs exploitants. Elle nuira à la cohérence du réseau, en particulier pour la gestion des incidents ; elle mettra en concurrence les salariés, entraînant un nivellement par le bas de leurs conditions de travail.

Dès aujourd'hui, les choix du conseil régional font que les usagers ne peuvent plus construire leur voyage de bout en bout sous une même péréquation tarifaire et ne bénéficient plus de la garantie « prise en charge » en cas de rupture de correspondance. C'est exactement ce qui pousse la Grande Bretagne à renationaliser l'exploitation ferroviaire. L'ensemble des exemples européens nous le démontre, l'ouverture à la concurrence n'apportera aucune amélioration pour les usagers.

La Belgique a d'ailleurs, elle aussi, fait cette analyse en faisant jouer la clause d'exception au 5^{ème} paquet ferroviaire européen : elle maintient l'entreprise nationale pour l'ensemble de son réseau.

Le conseil régional ment ouvertement sur les économies escomptées. Sur les chiffres connus à l'avis de concession du premier lot « tram train/Sud Loire », le budget de fonctionnement annoncé est largement surévalué en comparaison du budget actuel du TER.

Le gain financier espéré par la mise en concurrence est illusoire, **les économies gagnées sur les salariés alimenteront le profit des entreprises prestataires, sans aucun gain sur le moyen et long terme.** L'exemple allemand mis en avant par la droite française est aujourd'hui mis en défaut par les abandons de services des entreprises Abellio et Kéolis. Ces entreprises considérant que les dotations sont trop faibles. Pourtant, la dotation par habitant consentie pour les transports ferroviaires de proximité est de 60 euros/hab. en Allemagne et 40 euros en France.

Les conditions de travail vont se dégrader pour des cheminots déjà pressurés, alors que le manque d'attractivité du métier conduit déjà à des difficultés de recrutement et à des démissions. (Première cause de cessation dans l'entreprise au TER Pays de la Loire devant les départs en retraite).

Souhaite-t-on aboutir à la situation du transport routier de voyageurs, avec dans la Région des services non assurés faute de conducteurs, ou tel que constaté chez les opérateurs privés du Fret ferroviaire avec un turn-over de 30 %/an des agents de conduite ?

Cette pseudo-convention 2022-2031, qui n'est précise que sur 2022 2024, instaure un flou artistique sur ce qui va se passer après 2024 ; en particulier

sur l'augmentation de l'offre. Si les chiffres sont bien annoncés jusqu'en 2024, après, c'est la grande inconnue. Aucun engagement n'est pris.

Si la Région politique nous annonce vouloir atteindre une augmentation de l'offre TER de 67 % entre 2021 et 2031, avec un rythme moyen actuel de 2 % par an, on s'achemine plutôt vers une augmentation de 20 % de l'offre TER sur 10 ans, bien en-deçà des promesses de la stratégie régionale des mobilités.

En effet, comme l'indique le rapport de l'université catholique de Louvain qui a guidé le choix belge de maintenir une entreprise unique et intégrée, la concurrence n'a démontré aucune capacité à répondre de manière plus performante aux besoins ferroviaires. Seule la volonté publique permet l'amélioration de l'offre. **Comment croire à une augmentation de 67 % du trafic ferroviaire de voyageurs sans mettre en œuvre dès aujourd'hui l'étude sur de nouvelles offres ferroviaires telles que périurbain sur l'étoile du Mans et celle d'Angers, accompagnées d'études sur les futures commandes de matériels roulants.**

L'augmentation de l'offre, c'est nécessairement des coûts supplémentaires de réservations de sillons, de consommation d'énergie, de personnels, des infrastructures. Il n'y aura aucun miracle à attendre.

La pseudo-convention acte le maintien des horaires d'ouverture globaux des guichets en Pays de la Loire. C'est bien, mais comme le CESER le rappelle, cela fait suite à 99 000 heures de fermetures depuis 2017, soit les deux tiers des horaires de l'époque. **Les promesses de maintien des guichets tiendront-elles quand les gares concernées ne concerneront que des lots ouverts à la concurrence ?**

Le remplacement des prestations des guichets par des commerçants est illusoire, car ces derniers n'ont ni le temps, ni les connaissances professionnelles, ni les outils, pour faire bénéficier aux usagers des offres les plus avantageuses, pour leur délivrer des billets spécifiques ou gérer des trajets complexes. C'est une offre light qui ne répond pas aux besoins des usagers.

La CGT s'interroge sur la capacité de la Région à développer son propre système de distribution de titres de transport, alors que le site *SNCF-Connect* est incapable de proposer un service correct, intégrant les tarifications régionales, et les trajets complexes.

La contribution du CESER, écrite dans un esprit consensuel, pointe bien les enjeux posés par la convention. La CGT aurait bien entendu aimé qu'elle soit plus offensive, mais au vu des éléments qui y figure, elle votera ainsi cette contribution.

Dans son intervention, le représentant de la CCI et du MEDEF a apporté son soutien à l'ouverture à la concurrence.

VOTES : l'avis a été adopté par 69 pour, 1 contre et 8 abstentions.

Membres de la commission chargée des transports, ayant travaillé sur le sujet : Yvic Kergroac'h, Olivier Haquette, Christophe Besnard, Didier Robert.
Courriel : cgtpaysdeloire@wanadoo.fr / tel 02.41.20.03.21