

Avis sur la convention Région-SNCF pour l'exploitation des TER pour la période 2017-2022

28 Novembre 2017

Avis sur la convention Région-SNCF pour l'exploitation des TER pour la période 2017-2022

Rapporteur

M. Jean-Marc CORNUT

Vice-Président de la commission n° 4 « Territoire, transports et numérique »

Avis n° 2017-21

28 Novembre 2017

Le CESER en quelques mots...

Le Code Général des collectivités territoriales précise en son article L 4134-1 :

« Le conseil économique, social et environnemental régional est, auprès du conseil régional et du président du conseil régional, une assemblée consultative.

Il a pour mission **d'informer le conseil régional** sur les enjeux et conséquences économiques, sociaux et environnementaux des politiques régionales, de **participer aux consultations** organisées à l'échelle régionale, ainsi que de **contribuer à des évaluations** et à un suivi des **politiques publiques régionales**. »

Le CESER est l'assemblée consultative, représentative de la vie économique, sociale et environnementale de la région. Elle émet des **avis** (saisines) et **contributions** (autosaisines).

Expression de la société civile organisée dans toute sa diversité, les propositions du CESER éclairent les choix des décideurs régionaux.

Ainsi, le CESER concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Auvergne-Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à la lettre.ceser@auvergnerhonealpes.eu
ou
retrouvez les informations sur
le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :
www.auvergnerhonealpes.eu/ceser

Cet avis a été adopté par 101 voix Pour, 34 voix Contre et 2 absentions
par le Conseil économique, social et environnemental régional Auvergne-Rhône-Alpes
lors de son Assemblée plénière du 28 novembre 2017

Sommaire

	Pages
1. Le nouveau dispositif contractuel	8
1.1. Trois documents contractuels entre la Région et l'exploitant	8
1.2. Le calendrier	9
1.3. Un projet de convention qui permet la continuité de l'effort budgétaire régional en faveur du ferroviaire	9
2. Le point de vue du CESER	11
2.1. La réponse aux attentes des usagers-clients du TER	11
2.2. Un régime financier visant à rompre avec le processus antérieur.	12
2.3. Des outils de pilotage renforcés pour l'Autorité Organisatrice Régionale	13
2.4. Le CESER souhaite que la convention TER s'inscrive dans une mise en perspective dynamique pour la mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes	13
2.4.1. Le CESER renouvelle combien les services TER constituent une des composantes essentielles pour relever le défi des mobilités de demain	13
2.4.2. Pour le CESER, la convention TER doit servir de point d'appui pour une montée en puissance du nouveau rôle de la Région de chef de file en matière de mobilité	14
2.4.3. Le CESER estime que l'Etat doit accompagner la démarche en assumant pleinement ses responsabilités	15
2.4.4. Le CESER renouvelle qu'au-delà d'une convention de gestion, il importe de développer des réseaux ferroviaires dimensionnés aux besoins de demain et les nouvelles technologies décarbonées attendues dans le cadre de la transition écologique	15
Annexes	17
Déclarations des groupes	19

Au terme de plusieurs années de négociation, l'Exécutif régional Auvergne-Rhône-Alpes et la direction de la SNCF finalisent un projet de nouvelle convention d'exploitation des TER pour la période 2017-2022.

Ce projet sera soumis à la délibération du Conseil régional lors de sa session plénière des 29-30 novembre 2017. S'agissant d'un document stratégique pour la Région, le CESER doit répondre à ses obligations légales de formulation d'un avis sur les mêmes textes que ceux soumis aux élus.

Cette nouvelle convention d'exploitation entre la Région autorité organisatrice des transports publics régionaux de voyageurs et l'exploitant SNCF relaiera un dispositif conventionnel combinant plusieurs actes depuis une dizaine d'années :

- Une convention Rhône-Alpes signée pour 2007-2014 et prolongée de 2 ans jusqu' à fin 2016
- Une convention Auvergne signée pour 2009-2015 et prolongée d'un an jusqu'à fin 2016
- Des prescriptions d'obligation d'exécution de service public, constituant un acte unilatéral de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (encadré par le règlement européen OSP) qui a permis depuis le 1/01/2017 de poursuivre le service TER en attendant la conclusion de la nouvelle convention pluriannuelle.

1. Le nouveau dispositif contractuel

1.1. Trois documents contractuels entre la Région et l'exploitant

Contrairement à d'autres Régions, la Région Auvergne-Rhône-Alpes privilégie une consolidation de sa relation avec la SNCF plutôt que de prioriser sur l'ouverture à la concurrence.

Elle passe avec la SNCF un contrat « sui generis ». Celui-ci répartit les rôles entre :

- L'autorité organisatrice qui définit le niveau de service.
- L'exploitant agissant dans le cadre de son autonomie de gestion, n'est en aucun cas « régie » de la Région et demeure seul responsable du dimensionnement et de l'évolution de ses moyens, notamment en personnels, pour satisfaire le niveau de service demandé.

A travers la convention, la SNCF s'engage à transmettre un reporting spécifique pour les lignes de l'Ouest lyonnais et de St Gervais-Vallorcine « en vue d'anticiper une éventuelle mise en concurrence ».

Il est proposé par la Région et la SNCF :

- Une convention d'exploitation stricto sensu et ses annexes, entre la Région et le transporteur SNCF Mobilités : elle définit les services demandés au transporteur par l'autorité organisatrice et les modalités de calcul de la contribution versée chaque année en crédits de fonctionnement. Pour chacun des trois premiers exercices 2017, 2018 et 2019, la Région estime sa contribution principale d'exploitation annuelle à hauteur de 510 M€ TTC par an en section de fonctionnement du budget et à 9M€ de dotations aux amortissements et charges financières relatives à différentes immobilisations de gares et connexions, inscrites par la Région en section d'investissement.
- Une convention spécifique pour les crédits de fonctionnement en matière de sûreté ; la SNCF « Etablissement public industriel et commercial de tête » étant responsable des agents de la direction de la sûreté et nécessairement troisième cosignataire de ce volet avec la Région et SNCF Mobilités. Le coût global des prestations en fonctionnement sur ce thème de la sûreté (déploiement de 80 agents de sûreté ferroviaire supplémentaires) est estimé pour 2018 à 11,5 M€.
- Une convention-cadre signée par SNCF Mobilités et la Région au titre des investissements ferroviaires relevant de SNCF Mobilités (maintenance lourde de matériel roulant, gares, ...) ; cette convention cadre excluant les infrastructures relevant de SNCF Réseau et inscrites par ailleurs aux deux contrats Etat-Région Rhône-Alpes et Auvergne pour la période 2015-2020.

Cette convention cadre relative aux investissements comprend deux familles d'opérations :

- Des opérations de maintenance lourde de matériel roulant dont le financement conditionne la trajectoire financière de la convention d'exploitation et que la Région finance à 100% : 252M€
- D'autres opérations parfois cofinancées avec SNCF Mobilités, estimées à titre indicatif à 270 M€

Ces opérations seront décidées au cas par cas par convention spécifique.

Pour les six exercices de la période 2017-2022, le montant global des subventions prévisionnelles en investissement à SNCF Mobilités pourrait atteindre 521M€

Les montants en investissement comprennent certains crédits, de l'ordre de 20 M€, qui sont de fait transférés du budget de fonctionnement (ex rachat de la valeur nette comptable de rames ferroviaires restant à amortir, gares...). S'agissant des rames inscrites en fonds propres de SNCF Mobilités, dont l'amortissement était jusqu'alors intégré dans les charges au réel refacturées par la SNCF à la Région, il est à noter que la décision du 29 septembre 2017 de racheter leur valeur nette comptable génère pour la Région une économie significative de charges de fonctionnement.

Si on intègre la convention sûreté, à structure budgétaire comparable ce sont donc de l'ordre de 540 à 545 M€ annuels selon les hypothèses de bonus-malus pénalités qui peuvent être considérés au titre de la contribution annuelle d'exploitation à verser par la Région. Ceci marque une continuité de l'effort budgétaire régional annuel global en la matière.

1.2. Le calendrier

La convention est prévue pour une période de 6 ans du 1^{er} janvier 2017 (rétroactivement) au 31 décembre 2022.

Elle intègre l'exercice 2017 comme convenu fin 2016 entre les deux partenaires, permettant ainsi de régler pour solde de tout compte l'année de prescriptions d'obligation d'exécution de service public dont le principe était contesté par la SNCF et d'apurer tous les litiges passés entre les deux partenaires.

Elle prévoit deux séquences :

- Une séquence bien définie jusqu'au 31 décembre 2019 au cours de laquelle est déclinée une trajectoire économique et financière prévisionnelle en euros courants, année par année, pour les charges et les recettes du trafic et par voie de conséquence pour la subvention régionale prévisionnelle d'exploitation. SNCF Mobilités s'engage notamment sur une trajectoire de charges forfaitisées correspondant aux trajectoires de desserte, de parc, de services et de productivité (art 38.1). Le principe d'une indexation conventionnelle utilisé dans les anciennes conventions est abandonné. L'instruction du service 2019 est en cours de finalisation et intègre l'impact des travaux de restructuration lourde de la gare de la Part Dieu (nouveaux accès à tous les quais et nouvelle voie) qui devrait paralyser deux voies.
- Une séquence 2020-2022 restant à préciser.
Le service 2020 doit être défini par avenant d'ici juin 2018 (cf. article 7.3) pour poursuivre la trajectoire d'amélioration de l'offre, intégrer le projet Léman Express (pour mise en service fin 2019) et des évolutions de l'offre en Auvergne pour une meilleure attractivité commerciale. A noter que les partenaires prévoient qu'en cas de désaccord lors de cette clause de rendez-vous, c'est une indexation conventionnelle qui s'appliquerait.
Les services 2021 et 2022 doivent être précisés d'ici le « rendez-vous » du 30 septembre 2020 concernant les objectifs de qualité, la trajectoire financière et l'actualisation du contrat cadre en matière d'investissement

1.3. Un projet de convention qui permet la continuité de l'effort budgétaire régional en faveur du ferroviaire

Au vu du compte administratif pour 2016, la Région a mandaté 812 M€, dont 549 M€ en crédits de fonctionnement et 263 M€ en crédits de paiement d'investissement en faveur du ferroviaire tous postes confondus (exploitation, matériel roulant, gares, infrastructures ferroviaires, billetterie...), dont 82 M€ soldant le litige avec Dexia sur un contrat de crédit-bail pour commande de rames ferroviaires. Hors effet de la réintégration en dépense d'investissement de ce contrat, ce sont environ 730M€ qui auraient été mandatés.

Pour les exercices à venir, cet effort de la Région devrait être maintenu globalement au même niveau.

D'ores et déjà s'applique la part régionale du volet ferroviaire du contrat Etat-Région pour la période 2015-2020 ; ce volet représente (selon délibération du Conseil régional de février 2017) pour les 6 ans 470 M€ contractualisés en part Région. Ceci concerne surtout les infrastructures (dont notamment 111 M€ pour le plan de sauvegarde des 830 km de lignes classées de 7 à 9 par l'Union Internationale des Chemins de fer, et 161 M€ de contribution régionale aux aménagements sur le nœud ferroviaire lyonnais) ainsi qu'un volet sûreté dans les trains et les gares à hauteur de 85 M€ (vidéo protection). Au total le CPER représente environ 80 M€ en moyenne annuelle.

En application de la nouvelle convention proposée, ce sont 520 M€ en crédits de fonctionnement qui sont prévisibles en moyenne annuelle jusqu'à 2019. Ce sont par ailleurs plus de 500 M€ d'investissement qui ressortent du projet de convention, notamment pour la maintenance du matériel.

Il est à souligner que l'effort budgétaire annuel en faveur du matériel roulant devrait demeurer globalement constant de l'ordre de 90 M€ : après la période des 8 années 2007-2015 au cours de laquelle 740 M€ ont été engagés dont 690 M€ pour renouveler des rames (REGIO RN, REGIOLIS, REGIOLIS CEVA), la nouvelle période conventionnelle de 6 ans engage un cycle de maintenance lourde et d'investissements à hauteur de 520M€.

2. Le point de vue du CESER

Le CESER Rhône-Alpes avait appelé de ses vœux en janvier 2015 trois pistes de progrès pour la prochaine convention d'exploitation :

- Répondre aux attentes des usagers pour un service de transport améliorant le ratio qualité-coût
- Préserver une économie générale de la convention soutenable par le contribuable
- Donner à la Région toutes les clés de pilotage pour exercer sa compétence.

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes reprend ces trois questions qui se posent globalement à l'échelle de la nouvelle Région, avant de s'interroger sur l'effet levier potentiel de cette convention pour relever les défis des mobilités de demain en Auvergne Rhône-Alpes

2.1. La réponse aux attentes des usagers-clients du TER

Cette question sera de plus en plus cruciale. En effet, le CESER avait déjà souligné en 2015 combien la logique de la convention TER devrait être sous-tendue par le défi à relever en matière de mobilité numérique. Sauf à laisser échapper du trafic et de la valeur hors du transport collectif, et ainsi à voir réduite la part de marché de ce dernier, les acteurs à l'œuvre sur le maillon du service de transport collectif TER (train ou autocar) devront impérativement s'adapter aux attentes de l'utilisateur : ce dernier considérera de plus en plus à l'aide des calculateurs d'itinéraire une offre intermodale -et non plus segmentée- pour optimiser son déplacement en termes de rapport qualité/coût, de souplesse, ou de comportement citoyen.

La qualité de service est présentée par l'Exécutif comme la première priorité de la convention

En 2015, le CESER Rhône-Alpes avait souligné combien le modèle économique du TER Rhône-Alpes n'était plus tenable avec un effort de la Région en progression constante et un service qui n'était pas en rapport en termes de fiabilité perçue par l'utilisateur-client (retards, exécution du service, information en situation perturbée...), parfois pour des raisons externes ou liées aux infrastructures mais souvent pour des raisons d'organisation du système de transport. En 2016, en Rhône-Alpes, sur 358 000 trains, 24 000 ont été supprimés, et 38 000 ont été en retard. Et ce sont à l'échelle d'Auvergne-Rhône-Alpes 3 400 trains qui sont supprimés de façon inopinée avec une information le jour même.

Les deux partenaires actent dans la nouvelle convention de nouvelles ambitions en matière de qualité :

- Diviser par deux le nombre de trains supprimés avec une information le jour même
- Réduire de 40 % le nombre de trains en retard

Aucun usager ne doit rester à quai ou demeurer debout dans un train périurbain plus de 20mn.

Les engagements seront beaucoup plus contraignants pour l'exploitant avec un système de pénalités et de bonus-malus renforcé, sans franchise et avec moins de clauses exonératoires hors cas de force majeure ; le dispositif n'ayant pas pour objectif d'accroître les recettes de la Région mais de faire levier sur la qualité du service par divers mécanismes d'intéressement de la SNCF (annexes F8 et F9).

Il importe que la Région veille à ce que :

- Le système de bonus-malus pénalités ne soit pas l'occasion d'un transfert de moyens des liaisons fonctionnant normalement vers les liaisons à problèmes
- L'ajustement à la baisse de la contribution d'exploitation par suite des malus ou des pénalités soit réutilisé dans le transport collectif ferroviaire régional, dans le but de pérenniser la qualité et la fiabilité du service rendu.

Des clauses spécifiques sont prévues pour les lignes en difficulté que sont LYON-ST ANDRE LE GAZ-GRENOBLE/CHAMBERY et LYON-ST ETIENNE.

La SNCF s'engage sur des modalités précises d'information aux voyageurs, notamment en situation perturbée permettant le cas échéant d'anticiper pour réorganiser le voyage.

Un nouvel indicateur de conformité de l'offre sera élaboré de façon à approcher au plus près la perception par l'utilisateur sur l'ensemble de son parcours.

Plus globalement, la convention traduit la recherche d'une prise en compte globale des services de mobilité aux voyageurs

Dans le cadre du respect de son autonomie de décision et de gestion de ses canaux de distribution, SNCF Mobilités est chargé par la Région de distribuer les titres de transport TER et Cars Auvergne-Rhône-Alpes (lignes régionales mandatées à un transporteur routier) à l'aide de tous supports de façon à répondre aux besoins de tous, y compris dans les territoires ruraux (notamment à l'aide des points contacts clientèle) dans un souci de service lisible, adapté au contexte local, et intermodal ; la démarche OÙRA qui fédère les 25 autorités organisatrices de transport étant mise à profit.

L'exploitant des services TER s'engage aussi à apporter en gare ou sur Internet une information multimodale permettant à l'utilisateur la recherche d'itinéraires complets de l'origine à la destination recherchée, notamment en matière d'offres de transports collectifs, de covoiturage, de transport à la demande complémentaires aux services TER.

Reprenant la demande exprimée en 2015 par le CESER, la convention traite du bouquet de mobilité régional ; la Région devant assumer son rôle de chef de file de l'intermodalité que lui assigne la loi MAPTAM et SNCF Mobilités étant appelé à promouvoir les outils développés sous maîtrise d'ouvrage Région (ex service TER+ vélo, tarifications combinées, passage en gare fluide et bien signalé d'un mode à un autre...).

Les deux partenaires conviennent d'une coordination avec les cars régionaux, les autres autorités organisatrices de transport et les autres activités de SNCF Mobilités. La Région appelle l'ensemble des transporteurs avec lesquels elle conventionne à une réciprocité de la commercialisation des titres de transport, à une cohérence tarifaire, à une mise en commun des données pour alimenter des calculateurs d'itinéraires, des bases horaires, pour optimiser les correspondances...

La convention traite également des services en gare et de ceux définis dans le schéma d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

2.2. Un régime financier visant à rompre avec le processus antérieur.

Par le simple jeu des indexations conventionnelles et parfois sans aucune modification de service, la contribution régionale s'incrémentait souvent année après année de l'ordre de 15 M€.

La nouvelle formule de trajectoire financière de la contribution d'exploitation projetée à un horizon N+2 (de 2017 à 2019, puis de 2018 à 2020, puis de 2020 à 2022) fondée sur des estimations les plus fines possibles des charges et des recettes commerciales devrait permettre de rompre avec cette dérive non contrôlée.

Le mécanisme financier organise le partage des risques entre Région et SNCF Mobilités sur les charges et sur les recettes. En vertu de son autonomie de gestion, SNCF Mobilités supporte les risques de son exploitation : il est responsabilisé sur la maîtrise des charges forfaitaires comme dans l'ancienne convention. Plus nouveau, pour les recettes commerciales, la Région ne couvre plus toutes les pertes constatées et partage désormais le risque avec l'exploitant. Ainsi un objectif annuel de recettes est-il défini, tout comme un engagement de SNCF Mobilités sur les facteurs endogènes liés à sa capacité à animer le marché. In fine, les deux partenaires partagent à parité en positif comme en négatif l'écart entre l'objectif de recettes et les recettes réellement constatées.

Par ailleurs, SNCF Mobilités et la Région cherchent à disposer d'une vision pluriannuelle des investissements associés à la convention d'exploitation. C'est la raison pour laquelle est prévue la convention cadre sur une liste de projets d'investissements adossés à l'exploitation hors SNCF Réseau. Le CESER estime intéressante cette disposition permettant de mieux anticiper les décisions d'investissement sur la durée de la convention voire au-delà. Il considère néanmoins que le terme de « programme pluriannuel » est inadéquat dans la mesure où il fixe des volumes plafonds par familles d'opérations sans échelonner précisément les enveloppes année par année ; chaque opération devant être décidée au cas par cas.

Enfin, une coordination avec SNCF Réseau (art 9) est prévue, avec l'ambition de « partage d'une vision stratégique sur les investissements de régénération ou de développement à conduire sur le réseau... », les Parties « poursuivant les discussions pour la mise en place d'une charte tripartite ». Le CESER souhaite que cette charte puisse voir le jour très rapidement et développe un réel « cercle vertueux » entre la Région, le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure.

2.3. Des outils de pilotage renforcés pour l'Autorité Organisatrice Régionale

A la suite des évolutions légales (loi du 4 août 2014 et décret du 17 mars 2016), la Région dispose depuis le 1^{er} juillet 2017 de la liberté tarifaire : dans un souci de ne pas bouleverser trop hâtivement une gamme régionale qui venait d'être harmonisée sur l'ensemble du territoire, elle a décidé le 29 juin 2017 de maintenir les produits tarifaires en vigueur et de procéder à une hausse uniforme de prix de 1,5%.

En matière de qualité de service, SNCF Mobilités doit mettre en place un outil de suivi de la performance de chaque train avec un souci de percevoir le ressenti du client sur l'ensemble de son parcours. Ces mesures pourront être complétées par un audit diligenté à tout moment par la Région, par des enquêtes client mystère (comme dans d'autres pays), par un baromètre de satisfaction clientèle.

Les données de reporting sont considérablement enrichies : la Région obtient désormais en particulier l'accord pour disposer avec le respect d'une clause de confidentialité, des données commerciales et des résultats économiques et financiers ; tous paramètres de choix que l'autorité organisatrice réclamait sans succès depuis plus de 20 ans, alors qu'en Suisse la comptabilité de l'opérateur historique est mise en ligne !

Le CESER apprécie cette évolution et souhaite que la Région exerce désormais pleinement son rôle d'autorité organisatrice des services TER en valorisant des outils de pilotage désormais fiables, sans empiéter sur l'autonomie de gestion de l'exploitant. Dans le respect de cette autonomie, le CESER souhaite que le service à l'utilisateur prenne en compte la question de la présence humaine dans les gares et les trains.

2.4. Le CESER souhaite que la convention TER s'inscrive dans une mise en perspective dynamique pour la mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes

2.4.1. Le CESER renouvelle combien les services TER constituent une des composantes essentielles pour relever le défi des mobilités de demain

Dans une vision à moyen et long terme, un certain nombre d'enjeux sont à prendre en compte en Auvergne Rhône Alpes, ainsi que le CESER l'a souligné dans sa contribution au SRADDET adoptée en juillet 2017. Il s'agit d'intégrer les enjeux du développement durable (économie, social, environnement, gouvernance) et d'assurer l'équilibre des territoires. Le CESER rappelle certains impératifs qu'il a exprimés :

- Engager un effort sans précédent en faveur des solutions de transports décarbonés, pour lesquelles la région bénéficie de capacités d'innovation en pointe à l'échelle nationale.
- Développer le transport collectif pour absorber les flux intenses domicile-travail générés par la singularité démographique régionale d'une concentration à 80 % dans l'espace urbain et périurbain, avec quatre aires métropolitaines et une dynamique particulièrement forte dans le périurbain.
- Assurer le maillage le plus fonctionnel entre les 35 villes moyennes dont le rôle est majeur notamment pour porter l'ingénierie des projets, à la fois en périphérie des grandes aires urbaines et en qualité de pôles d'emplois et de services à la population dans les zones plus rurales.

Le défi des mobilités de demain est également celui des pratiques émergentes voire émergées.

Le CESER a bien noté combien la progression de la fréquentation des services TER a connu un tassement relatif au cours des années récentes qui semble se relever un peu au cours des derniers mois. Au-delà des aléas conjoncturels de l'offre quantitative ou qualitative d'offre de services TER, il est manifeste que l'émergence des nouvelles pratiques réorientera la donne. On peut désormais organiser en temps réel, à l'aide des outils numériques, l'usage collaboratif de véhicules individuels. Ceci est attractif, notamment pour les plus jeunes, tant en coût qu'en temps de parcours. Il s'agit de signaux encore faibles mais qui pourraient monter en puissance. Le CESE de la République avait d'ailleurs souligné dès avril 2015 combien ce sont les pays qui auront développé un écosystème robuste de mobilité numérique partant des besoins qui bénéficieront de fortes opportunités de croissance.

Pour le CESER, relever ce défi des mobilités de demain doit passer par une démarche dynamique dépassant la logique de gestion à court terme des services TER traduite par la convention. Il importe de faire vivre cette convention pour qu'elle devienne un véritable levier sur une dynamisation ambitieuse à moyen et long terme des services de mobilité pour l'ensemble des territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes. Une telle ambition pour le développement du TER sera d'autant plus facilitée qu'on connaîtra un véritable saut de qualité du service.

2.4.2. Pour le CESER, la convention TER doit servir de point d'appui pour une montée en puissance du nouveau rôle de la Région de chef de file en matière de mobilité

Le législateur a confié à la Région le rôle de chef de file en matière de mobilité, notamment au travers de l'exercice de nouvelles compétences obligatoires en matière de transports routiers collectifs interurbains et scolaires ou par la fixation d'objectifs de moyen et long terme dans le futur SRADDET dont « l'intermodalité et le développement des transports » et « l'implantation des infrastructures d'intérêt régional ».

Le CESER partage les propositions contenues dans la convention TER en faveur d'une vision multimodale. Tirant parti de sa nouvelle compétence d'organisation des services routiers de voyageurs interurbains et scolaires, la Région devrait rechercher les voies et moyens de mutualiser l'offre avec les services TER, de façon à toujours optimiser le dimensionnement de l'offre à la demande, en volume, en positionnement horaire, en correspondance. Ceci doit également être traité avec un souci permanent d'adapter toujours la réponse à toute la diversité des besoins précis de déplacement de bout en bout des usagers, territoire par territoire, bassin de vie par bassin de vie, quel que soit le mode de transport massifié (train, autocar) ou non. Le CESER souhaite que les correspondances soient optimisées.

Il souligne en outre l'effort à développer en faveur de parcs relais de grande capacité. La recherche de partenariats avec les collectivités locales évoqué dans l'article 17.3 pour faciliter l'accès aux parkings des gares est primordial, sauf à risquer d'annihiler les efforts menés en faveur de la qualité du service de transport stricto sensu ; l'automobiliste cherchant à prendre le train étant alors contraint de poursuivre son déplacement jusqu'à destination à son volant.

Dans un autre registre, fidèle à sa préoccupation en faveur du développement durable, le CESER demande que pour faire face aux pics de pollution pouvant survenir parfois sur certaines liaisons par temps anticyclonique, la Région joigne ses efforts à ceux menés par certaines agglomérations en proposant des tarifs de TER très attractifs sur des périmètres et selon des tranches horaires précises ;

Une telle recherche d'adéquation à la demande locale du terrain passe selon le CESER de manière incontournable par l'instauration d'un dispositif de concertation le mieux maillé possible à l'aide de comités de lignes auxquels doivent être conviés les acteurs et les usagers les plus concernés, notamment au titre des relations domicile-travail. Le CESER souhaite que l'ambition à laquelle la Région doit répondre pour faire face aux besoins de mobilité de demain se matérialise lors des rendez-vous de 2018 et 2020 pour actualiser la convention.

2.4.3. Le CESER estime que l'Etat doit accompagner la démarche en assumant pleinement ses responsabilités

Il renouvelle un certain nombre de demandes déjà exprimées en 2015.

Ainsi il rappelle que la responsabilité du réseau ferroviaire relève de SNCF Réseau et de l'Etat, et que la Région ne doit pas devenir leur supplétif systématique. Ceci est particulièrement le cas pour certaines lignes classées 7 à 9 par l'UIC (classement fondé sur le tonnage cumulé) qui sont dénommées indûment des « petites lignes » (ex LYON-BOURG ou LYON-CLERMONT).

Il rappelle également les exemples suisses et allemands où l'Etat développe fortement l'investissement en faveur du ferroviaire en contrepartie d'un engagement de performance et de résultat par l'opérateur ferroviaire historique. Il souhaite enfin qu'en tout état de cause l'Etat respecte ses engagements de financement au titre du contrat Etat-Région. Il y sera particulièrement attentif lors de l'examen du bilan d'exécution du contrat qui doit lui être communiqué.

Pour le CESER, l'Etat doit se doter des capacités de financement nécessaires.

2.4.4. Le CESER renouvelle qu'au-delà d'une convention de gestion, il importe de développer des réseaux ferroviaires dimensionnés aux besoins de demain et les nouvelles technologies décarbonées attendues dans le cadre de la transition écologique

Le CESER réitère sa demande d'un développement de capacités nouvelles de circulation sur le réseau existant et d'un saut d'offre de service à l'aide de lignes nouvelles (Léman Express, Contournement de l'agglomération lyonnaise, POCL, Liaison transalpine,...)

Il rappelle son attachement à la promotion de la recherche sur les moteurs, carburants, procédés... les plus innovants de façon à satisfaire aux impératifs de la transition écologique et énergétique.

Annexes

Annexe 1
Lettre de saisine

18

Annexe 1

Lettre de saisine

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Le Président

Madame Sybille DESCLOZEUX
Présidente du Conseil économique, social et
environnemental régional
8, rue Montrochet
CS 90051
69285 LYON CEDEX 02

Nos réf. : DARES 17 I0205

Le Conseil régional, le **16 NOV. 2017**

Madame la Présidente,

En référence aux articles L 4241-1 – 4° et L 4241-2 du code général des collectivités territoriales, j'ai l'honneur par la présente de procéder à la saisine officielle pour avis du Conseil économique, social et environnemental régional sur la convention d'exploitation du transport régional de voyageurs.

Vous trouverez, sous ce pli, le texte de ce rapport qui sera soumis au Conseil régional lors de son assemblée plénière des 29 et 30 novembre 2017.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.

Laurent WAUQUIEZ

www.auvergnerhonealpes.fr

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Lyon
1 Esplanade François Mitterrand
CS 20033 – 69269 Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00 Fax. 04 26 73 42 18

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Clermont-Ferrand
59 Boulevard Léon Jouhaux - CS 90706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 85 85

Déclarations des groupes

Intervention d'Alain REMUZON au nom du Collège 1

Monsieur le représentant de l'Etat, Monsieur le représentant du Conseil régional
Madame la Présidente, Chers Collègues.

Comme le train quelquefois, cette convention aboutie s'est faite attendre deux ans, je crois ! Mais le résultat est intéressant :

En effet, s'agissant d'un enjeu majeur pour la région celle-ci a souhaité réviser complètement la convention précédente dans l'intérêt de chacune des parties concernée usagers-SNCF-Région-contribuables et qui correspond en fait à l'intérêt général bien compris. Il fallait changer la précédente convention qui était basée sur une indexation de masse salariale conduisant à une incrémentation régulière annuelle de 15 M€ sans garantie que le service ne s'améliore conséquemment.

Si la négociation a été âpre c'est qu'il y a eu des changements importants mais vertueux qui ont finalement mis chacun en face de ses responsabilités. L'avis rendu montre clairement ces changements et les enjeux pour chacun.

- Placer l'utilisateur au centre du dispositif est une nécessité et d'une logique imparable car c'est bien lui l'utilisateur qui a un besoin et à qui le service est rendu. Cet usager acquiert d'ailleurs le statut de client dans la mesure où le service est payant. Dans le cadre de cette convention, le processus ne doit pas être de commencer par chercher d'abord l'intérêt du fournisseur et ensuite de rendre un service au mieux mais on doit commencer inversement par identifier le besoin du client et faire en sorte de le satisfaire. Il y a longtemps que l'industrie vend d'abord et fabrique ensuite et non l'inverse.
- Les objectifs nouveaux sont ambitieux (Diviser par deux le nombre de trains supprimés avec une information le jour même et réduire de 40 % le nombre de trains en retard) mais ils marquent ce changement important et traduisent la volonté de la Région de changer les choses et de les faire évoluer favorablement pour l'utilisateur. Ils montrent aussi l'enjeu pour le prestataire. L'engagement a été obtenu sur des réalités perceptibles par l'utilisateur à deux ans avec une actualisation financière au bout de ces deux ans.
- L'ancienne convention était en partie indexée sur une masse salariale engendrant ainsi comme dit plus haut une inflation du versement de la Région, mais ce n'était pas l'objet de la convention et n'intégrait nullement la nécessaire recherche d'économies résultant de l'environnement de contrainte financière dans lequel nous sommes. Cette dérive incontrôlée cessera. Dorénavant les risques financiers sont partagés entre SNCF et Région, ceci est bien expliqué dans l'avis rendu.
- En appui de ces objectifs fermes obtenus, la Région a mis en place un système de bonus-malus de pénalités qui rend l'obligation de faire. C'est un processus tout à fait habituel dans le monde économique. Chacun aura compris qu'il ne s'agit pas d'un objectif en soi mais qu'il s'agit bien seulement de respecter les engagements pris et de mieux traiter l'utilisateur.
- Mettre en place un reporting précis et régulier est tout à fait justifié et nécessaire à un vrai pilotage par le donneur d'ordre dans la mesure où c'est lui qui paie et indirectement le contribuable. Il doit avoir ainsi un moyen d'aller au fond des choses et d'agir sans attendre un constat tardif et ainsi de corriger les dérives par rapport aux objectifs. Piloter c'est conduire à l'objectif, il faut pouvoir être réactif et souple comme en entreprise !
- Nous devons noter comme très intéressante par ailleurs la disposition permettant de mieux anticiper les décisions d'investissement avec une vision pluriannuelle. Voir loin et anticiper c'est souvent ce que dit le CESER !
- La SNCF appréciera sans doute le fait que la région ait voulu travailler et conventionner avec elle, son fournisseur habituel afin d'améliorer la situation. C'est une façon qui l'obligera sans doute mais lui permettra d'évoluer pour se mettre en situation future de concurrence. Cette situation donnera en même temps du temps à chacun pour mieux se préparer.
- Par ailleurs, de l'avis de membres avertis relativement aux conventions, celle-ci, même si elle apparaît compliquée et complexe a été particulièrement bien construite.
- D'un point de vue plus général, la convention dont nous traitons ce jour, même si elle ne concerne pas le seul mode de transport et que le nombre de passagers transportés par TER correspond à une proportion faible des personnes qui se déplacent chaque jour, constitue une composante essentielle en tant que transport collectif du défi des mobilités de demain. Il faut s'en servir comme point d'appui et intégrer une énergie de plus en plus décarbonnée, répondre aux flux intenses domicile-travail et mailer les villes moyennes comme dit dans l'avis. Nous ne devons pas avoir peur d'innover et assurer un transport de qualité pour redonner confiance dans le transport collectif.
- L'avis incite, sur la base de cette convention TER, la Région à devenir chef de file en matière de mobilité. C'est un souhait tout à fait judicieux car il y a tellement à faire ! avoir une vision multimodale, traiter des gares, des parkings, des billets uniques, mais se baser sur l'expression des besoins objectifs de chaque zone de la région et surtout optimiser l'offre proposée et éviter une offre sans clients !
- On doit retenir également de cet avis le rappel de l'accompagnement de l'Etat qui doit assumer ses responsabilités et non pas s'en décharger sur une autre structure et rappeler l'exemple de la Suisse et de l'Allemagne où l'Etat investit fortement mais en contrepartie d'un engagement de performance et de résultat.
- Finalement on constate une évolution vertueuse de cette nouvelle convention pleine de promesses pour l'avenir, à condition que chacun respecte ses engagements.
- L'avis résultant du travail de la commission 4 est très bien fait et bien structuré. Il a bien mis en exergue les points clés de la nouvelle situation résultant de cette nouvelle convention.
- Remercions les membres de la commission 4 pour la construction de cet avis sous la conduite de son président Jean-Marc Bailly et de son vice-président Jean-Marc Cornut sans oublier Michel Raffin, chargé d'études. Je rappelle ce qui peut servir longtemps, en particulier les trois axes d'étude utilisés correspondant aux vœux du CESER Rhône-Alpes émis en 2015 :
 - Répondre aux attentes des usagers pour un service de transport améliorant le rapport qualité-coût
 - Préserver une économie générale de la convention soutenable par le contribuable
 - Donner à la Région toutes les clés de pilotage pour exercer sa compétence.
- le collège 1 sous réserve d'autres expressions votera cet avis.

Intervention de Jean-Luc LOZAT, au nom de la CFDT

ENFIN pourrait-on dire, nous y voilà !!! Une nouvelle convention vient d'être signée par M. Wauquiez, président de notre Région AuRA et, M. Pépy en personne, président de la SNCF.

Faut-il y voir la volonté de faire de ces six prochaines années un exemple de modèle Français en termes de mobilité réussie pour les usagers-clients de TER, comme il est dit dans la convention. Des utilisateurs au quotidien des transports collectifs mais qui ne sont pas forcément tous mus par un choix volontaire et personnel.

Cette convention marque très certainement une étape importante dans ce triptyque Sncf/Région/Usagers. C'est effectivement un véritable défi lancé à l'ensemble des protagonistes qui n'ont pas d'autre choix maintenant que de le relever et surtout, de le réussir car les enjeux : qualité, régularité et sécurité sont véritablement attendus par tous.

C'est un réel changement qui semble vouloir s'opérer, et l'on pourrait dire pourquoi pas. Toutefois,

- Diviser par deux le nombre de trains supprimés à « la dernière minute » ;
- Réduire de 40 % le nombre de trains en retard de plus de 5'59" à l'arrivée, représente bien un saut qualitatif et quantitatif certes intéressant pour les utilisateurs mais nous devons néanmoins nous poser la question s'il sera véritablement atteignable aussi rapidement quand on sait d'où l'on part?

Sur l'année 2016, seules 9 lignes sur 31 ont réellement tenu les objectifs de ponctualité. En a-t-on tiré des leçons et qu'a-t-il été proposé de nouveau par les signataires de la convention pour améliorer cette ponctualité en dehors d'un nouveau système de bonus/malus qui devrait à en croire certains, tout résoudre ?

Pour preuve, la convention anticipe d'ores et déjà dans son annexe F1 (trajectoire prévisionnelle de contribution pour les années 2017 à 2019) une provision de 3 millions d'euros par an en termes de malus, alors que toujours pour l'année 2016, ce malus a été évalué à 830.400€ et plafonné au final à 650K€. Partir déjà avec un handicap aussi lourd ne nous semble pas forcément de bon augure.

Pour autant, si en 2015 nous avons acté que La Région confirmait son attente d'un service à bord de qualité, adapté aux demandes des usagers, tout comme elle demandait dans le même temps « *que soit assuré à bord, l'ensemble des services prioritaires ciblés : information en situation normale ou perturbée, accueil à bord, sûreté, contrôle/fraude, accompagnement PMR, vélos à bord* », cela ne pouvait passer que par un accompagnement et des moyens appropriés.

Il est d'autant plus vrai que vu la complexité du réseau ferroviaire due à une cohabitation de différents types de circulations qui se côtoient au quotidien, cela exige l'application de procédures particulièrement drastiques à l'inverse d'un simple réseau urbain. Et c'est encore plus vrai en situation perturbée où rien ne doit être laissé au hasard.

Différentes études le démontrent, la présence du personnel à bord des trains est à première vue, rassurante et sécuritaire avec un double impact : baisse des actes de malveillance et une meilleure information au plus près du terrain. Ce qui est loin d'être négligeable tant pour les usagers qu'au niveau des coûts d'exploitation ainsi évités.

A un mois d'une année qui s'achève pour cette nouvelle convention, avons-nous un premier bilan voire une estimation, afin de savoir si la situation a évolué positivement ou non ?

Qu'elles ont été les mesures de redressement prises pour améliorer les défaillances constatées ? Questions restées sans réponses à ce jour.

Comme nous l'avons régulièrement rappelé dans la commission 4, les malus tout comme les bonus ne doivent pas servir uniquement de variable d'ajustement dans le budget de chacun. Ils doivent être réinjectés pour continuer à améliorer la qualité et la fiabilité du service rendu, voire utilisés en dédommagement pour les usagers fréquemment touchés par ces retards ou annulations.

Par ailleurs, Nous prenons acte de manière plutôt favorable de l'investissement également de la Région dans la rénovation des lignes UIC de 7 à 9. Cela peut leur redonner un certain dynamisme pour attirer les usagers à les emprunter de nouveau.

Nous insistons également sur la nécessité de remettre en place une réflexion participative comme à l'époque des comités de lignes offrant ainsi une vision élargie et collective au plus près du terrain avec l'ensemble de la société civile.

Une fois faites ces quelques observations, nous espérons que tout le travail de réflexion, d'écriture mené par la Commission 4 et accompagné de l'aide constante de Michel Raffin, tout ceci dans des délais très courts et en fin de mandat, trouve écho auprès de la Région.

Et dans la mesure où en commissions, la quasi-totalité des remarques émises par le 2^{ème} collège ont été intégrées, La CFDT et la CFTC voteront, pour cet avis

Merci de votre attention.

Intervention d'Antoine FATIGA, au nom de la CGT

Convention TER : encore un coup de Com' !

Moins de services pour les usagers, moins de trains, déshumanisation des trains et des gares : cette convention irréalisable pour la SNCF nous fait revenir 10 ans en arrière.

Pour la CGT, cela s'apparente à une opération de sabotage.

Une construction dans l'opacité, négociée en catimini depuis 2 ans.

D'un côté, l'exécutif régional annonce de nouvelles modalités de concertation avec les usagers, et de l'autre il rédige une convention dans un secret absolu, sans consultation des représentants, des usagers, des cheminots et des collectivités, sans même une réunion du Comité des Partenaires pour un acte qui va engager plus de 25% du budget de la région. Comment parler de démocratie dans ces conditions ?

Une convention sans ambition, très éloignée des enjeux pour la planète et les citoyens.

Pour le premier TER de France, la Région aurait dû donner le ton, comme elle le répète dans ses brochures : " *Etre une région exemplaire et réussir la transition énergétique*".

Mais des effets de manche médiatiques aux actes politiques il y a un pas qui n'est ici pas franchi.

L'objectif du Président de la Région est en phase avec celui du Président de la SNCF, lui qui « a l'ambition que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire », et qui affirmait lors d'une conférence de presse au Conseil régional le 13 novembre dernier : « Nous sommes engagés dans la mise en œuvre d'un véritable contrat qui lie une entreprise industrielle et de services à une autorité organisatrice ». Avec CAP TER 2020, l'usager n'est plus la priorité.

Pourtant, les enjeux environnementaux sont rappelés dans chaque brochure de la Région ou du CESER, comme par exemple :

- Doc CESER - SRADDET " *Construire les mobilités de demain dans un souci d'équité territoriale et de développement durable*"

La mise en garde solennelle de 15 000 scientifiques de 184 pays doit être entendue : "L'humanité doit adopter une alternative plus durable écologiquement que la pratique qui est la sienne aujourd'hui."

La mobilité occupe une place grandissante dans notre vie quotidienne, pour l'accès à l'emploi mais aussi à l'éducation, aux loisirs, et ne doit pas être déconnectée du Transport comme c'est le cas lors des Assises de la Mobilité qui n'abordent ni la question du Fret, du Service Public ou de l'intérêt général. Les transports collectifs doivent revenir au centre des enjeux environnementaux, d'accessibilité aux territoires, mais aussi de budget des personnes, alors qu'un jeune sur 4 refuse un emploi pour une question de transport.

Cette convention va creuser les inégalités entre les territoires. Alors que l'INSEE prévoit une augmentation de la population de 8% d'ici fin 2022 sur notre région, l'offre ferroviaire au mieux stagnera. La question d'un aménagement du territoire harmonieux et juste pour tous les citoyens n'est donc pas une priorité de la Région.

Changer de cap pour le financement du Service Public Ferroviaire

Il est impératif de reprendre la dette du ferroviaire comme la directive européenne 91-440 l'impose, ce que l'Allemagne a fait. 1,7 milliards d'euros chaque année pour les seuls intérêts de la dette, c'est justement l'investissement nécessaire pour la régénération du réseau sans laquelle les TER ne pourront pas se développer.

Il y a une autre voie que l'obsession de la réduction des dépenses publiques, au moment où Panama et Paradise Papers nous éclairent sur certaines pratiques.

La CGT ne se contente pas de dénoncer mais fait des propositions, en voici quelques-unes :

- Mise en place d'une Caisse d'Amortissement de la dette
- Versement Transport Interstitiel permettant une recette supplémentaire de 60 à 70 millions d'euros
- TVA ramenée à 5,5 %
- Retour de l'Ecotaxe qui a rapporté 4,3 milliards d'euros en 2015 en Allemagne

Il faut également stopper le gouffre financier et l'ineptie environnementale de la libéralisation des cars sur longue distance. Un exemple : Ouibus, c'est 45 millions de chiffre d'affaires, autant de perte en 2016, et 150 millions de déficits depuis sa création.

Avec 85 milliards d'euros de coûts externes et 48 000 morts en France du fait de la pollution, (85 sur la Vallée de l'Arve), il y a urgence à réorienter la politique des transports et faire en sorte que chaque mode paie le juste coût.

Concernant la contribution au service TER :

L'équation financière est claire : 549 millions d'euros en 2014 sur Auvergne-Rhône-Alpes, 560 millions en 2016 et 510 millions en 2017.

C'est donc 49 millions d'euros qui manqueront en 2017, auxquels il faut ajouter les augmentations mécaniques de la convention qui ne sont plus intégrées.

Il manquera donc en cumul 70 millions d'euros en 2017 et plus de 150 millions en 2022 pour tenir l'objectif de la qualité de service élevée au premier rang des priorités de la Région.

Pire, le nouveau système de pénalités pourrait amputer de 10 % la contribution annuelle, soit plus de 50 millions d'euros, puisque le montant des pénalités ne sera plus réaffecté à l'élimination des causes de la non qualité de service, liées au manque de personnels, de matériels ou aux infrastructures dégradées.

Les usagers et les cheminots n'ont pas vocation à être la variable d'ajustement d'une politique libérale et austéritaire, qui prétend pouvoir faire plus et mieux avec beaucoup moins.

Comment ce qui n'était pas réalisable avec 560 Millions d'euros va l'être avec 510 et sans doute moins ? C'est donc bien une convention irréalisable à moins de vouloir la mort du TER et de la SNCF.

Concernant la fréquentation et son évolution

De 2007 à 2012, l'offre kilométrique en train a augmenté de 13,7 % pendant que le nombre de voyageurs augmentait de 25,5 %. Après une stabilité en 2013, une baisse de 4,7 % en 2014, mais depuis la fréquentation est repartie à la hausse.

Quelles actions ont été entreprises pour enrayer cette chute ?

Si certaines lignes sont saturées, d'autres sont en sous capacité comme sur le Sillon Alpin qui a pourtant été modernisé.

Ce n'est pas la politique de contraction de l'offre privilégiée par la Région qui répondra aux enjeux.

Ce n'est pas en fermant des lignes en Auvergne, la ligne Grenoble-Veynes ou Oyonnax - Saint Claude dès le 10 décembre prochain que cette tendance sera inversée, orientation qui écarte de nombreux citoyens du transport collectif, les renvoyant principalement vers l'utilisation de leur voiture, aggravant les conditions de transport des plus précaires.

Ce n'est pas en organisant la dégradation de la circulation des trains sur de nombreuses lignes que nous allons faire préférer le train aux habitants Auvergnats et Rhônalpins.

Alors que la desserte TER est composée d'un tiers de cars, (600 cars, 1500 trains), ce n'est pas par des nouveaux transferts massifs de trains sur la route que nous apporterons la bonne réponse aux besoins des populations et aux enjeux climatiques, alors que seul le transport ferroviaire peut contribuer au désengorgement du réseau routier ou autoroutier, et constituer un remède efficace contre la pollution.

La C.G.T. a produit une brochure intitulée « développer le service public ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes : une obligation pour répondre aux besoins des usagers et réduire les inégalités territoriales » et diffusée à plus de 50 000 exemplaires dans les gares de la région. Ces pistes d'amélioration sont toujours d'actualité voire même à étoffer pour répondre aux besoins nouvellement identifiés.

Concernant la démocratie participative

Un seul article aborde cette question importante, cela se résume à « circulez, on verra plus tard ».

Pour développer l'offre et tenir compte de la diversité des territoires, il y a urgence à travailler ensemble, AOT, associations d'usagers, élus, représentants des cheminots.

La CGT, comme plus d'une dizaine d'associations d'usagers a proposé des comités de ligne transformés en comités de la mobilité mais il n'en est nullement question dans la convention. C'est pourtant un maillon essentiel pour des TER qui répondent aux besoins des usagers et des populations : dessertes et services adaptés, transports de vélos, etc...

La convention clarifie les rôles entre la Région et la SNCF

C'est un plus pour se battre dans l'entreprise SNCF dans le cadre défini par la convention, mais c'est une faiblesse du côté de la Région car elle n'impose pas d'objectifs sur la présence humaine par exemple.

Concernant la clause de revoyure avant septembre 2020

Elle est importante sur le niveau de service des années futures, concernant le matériel que la région pourrait faire entretenir par des entreprises privées et concernant la possibilité d'ouverture à la concurrence pour 3 lignes : Ouest Lyonnais, Saint Gervais-Vallorcine et RER Léman Express. Ce n'est pas la solution, l'exemple anglais est là pour le prouver. L'Etat a été contraint de renationaliser le réseau pour le remettre à niveau, les classes populaires ne peuvent plus payer des billets en très forte hausse, la sécurité des circulations est remise en cause avec des accidents graves, cette régression s'opérant au prix d'une casse sociale sans précédent.

La privatisation en marche doit être combattue, et la SNCF redevenir une entreprise publique, unique et intégrée.

Sur la tarification

Rien de nouveau alors que les études démontrent qu'un des freins à une plus forte fréquentation est lié au prix du billet.

La Région aurait pu revenir sur une tarification sociale pour les demandeurs d'emploi, les jeunes, ou même un tarif peu cher les jours de pollution comme le font déjà certaines agglomérations. Sur ce sujet aussi des marges financières sont possibles. D'ailleurs, le dernier rapport de l'ARAFER indique que la Région Auvergne-Rhône-Alpes est celle qui contribue le moins après l'Alsace au service TER....

Sur l'information, ce n'est pas l'humain d'abord !!!

Une étude réalisée par la SNCF fait état de 65 % d'usagers équipés d'un smartphone dans les TER, mais seulement 35 % qui s'en servent en situation perturbée.

La présence humaine à bord des trains et dans les gares est donc essentielle, comme l'indique le rapport du délégué 2016 : dans le voyage à bord, 91 % de satisfaction globale, les points positifs cités étant l'attitude de l'agent à bord (89 %), la qualité des informations fournies par l'agent à bord (86 %). Dans les passages en gare, 85 % sont satisfaits de l'amabilité du personnel.

Sur l'annexe PPI - infra et matériel et de la maintenance des ateliers

Alors que le diagnostic sur l'état du réseau en 2016 faisait apparaître un besoin de financement de 414 millions d'euros pour les 5 ans à venir, seulement 200 en sont affectés. Il manque donc 214 millions pour arriver au niveau des besoins de financement identifiés par SNCF Réseau. Nous sommes donc loin des effets d'annonce sur le sauvetage des petites lignes et sur la priorité donnée au ferroviaire, alors que la route a bénéficié de 150 millions supplémentaires, en plus de la somme allouée pour l'autoroute A45.

Combien de lignes fermées si nous acceptons le statu quo sur cette question ?

Si la Région a raison de pointer l'Etat qui n'a pas versé sa part, qu'a-t-elle fait pour exiger que les engagements soient tenus ?

Concernant le matériel :

Poursuite de l'appel à concurrence pour les grandes opérations de régénération, prolongation des voies de maintenances existantes au lieu d'ateliers de maintenance à Clermont-Ferrand et Chambéry : c'est la mort des ateliers actuels. Pour le matériel, pas d'investissements nouveaux car moins de trains/kms. Alors comment atteindre l'objectif qu'aucun voyageur ne soit debout plus de 20 mn ?

Sur l'annexe sureté, signée avec l'EPIC SNCF :

Cette somme aurait dû être affectée à une présence humaine plus importante dans les trains et les gares, et ne réglera pas la question des incivilités à bord des trains sans contrôleurs.

Au final, la CGT pose une question essentielle : cette convention est-elle bénéfique aux usagers, au service public et aux enjeux environnementaux ?

Evidemment non car les usagers, le Service Public et l'emploi ne sont pas au cœur des enjeux de la Région. La CGT continuera de la combattre. Pour la CGT, l'avis du CESER aurait pu être plus incisif, plus complet sur la réalité des investissements dans le PPI par exemple, nous le regrettons. La délégation C.G.T. votera donc contre l'avis.

Intervention de Christian CADIER, au nom de FO

La loi NOTRE a donné aux régions une compétence exclusive pour l'organisation des transports collectifs en plus des compétences TER que leur avaient déjà accordées les lois de décentralisation successives.

Disons le nettement, FORCE OUVRIERE est attachée à la préservation de l'entreprise nationale de service public qu'est la SNCF, mise en danger aujourd'hui par la mise en concurrence autorisée par la transposition des directives européennes. Son existence est la garante de l'égalité des citoyens, principe fondateur de notre République.

C'est pourquoi nous tenons à nous féliciter que ce soit cet opérateur historique qui ait été choisi par la Région.

Répondre aux attentes des usagers du TER, c'est prendre en compte leurs besoins. Or cette convention, en figeant pour 6 ans le nombre de kilomètres/train ne permettra pas de répondre à l'évolution des modes de mobilité.

En effet l'accès aux centres villes par véhicule automobile est de plus en plus limité dans le cadre des politiques de développement durable. Or ce sont les salariés qui le plus souvent sont victimes de ces décisions parce qu'aucune proposition alternative en termes de transport public, à coût égal et durée égale, ne leur est proposée.

La Convention ne permet pas de répondre à ce problème pas plus qu'elle ne prend en compte le développement contraint des horaires atypiques dans l'industrie, les services et le commerce.

Pour cela il est indispensable d'étudier la mise en place de nouveaux horaires, voire la construction de nouvelles lignes ce que la limitation introduite dans la Convention ne permet pas.

Innovation majeure, la convention instaure un bonus-malus avec pour objectif de réduire les retards des TER de 40 % et de 50 % les suppressions de trains en dernière minute.

Si malheureusement ces retards se multiplient, ce n'est pas dû au professionnalisme des cheminots mais plutôt aux dégraissages continus des effectifs, aux restructurations successives et à la remise en cause des pôles d'appui.

Par exemple il est quasiment impossible de remplacer en urgence un agent et il est de plus en plus difficile aux centres techniques de fournir du matériel fiable, confortable et à l'heure.

Le bonus malus sera une incitation à rendre disponible des personnels et du matériel malgré les contraintes avec le risque d'avoir des engins non préparés et du personnel en dérogation.

Il y a donc tout lieu de craindre que ce système de bonus-malus conduise pour les usagers à des trains de moins en moins fiables, des retards et des suppressions non résolues, des conditions de transports dégradées, voire à une remise en cause de la sécurité.

Enfin, cette Convention augure d'un éclatement de l'unité de la SNCF. Si chaque convention fixe ses propres objectifs, il y aura autant de SNCF qu'il y aura de régions l'ayant retenue comme opérateur et cela ira dans le sens de plus d'inégalités.

Pour toutes ces raisons, FORCE OUVRIERE votera contre l'avis.

Intervention de Catherine HAMELIN, au nom de l'UNSA

Madame la Présidente du CESER,
Mesdames, Messieurs et Cher(e)s Collègues,

Tout d'abord, à l'heure où le CESER est amené à se prononcer sur la convention TER Auvergne Rhône Alpes pour la période 2017-2022, cette même convention a d'ores et déjà été actée par les deux représentants et a déjà fait l'objet d'une présentation à la presse.

L'UNSA ne peut approuver cette méthode basée sur l'absence de concertation et de dialogue social.

Absence de concertation, alors que le CESER pouvait être saisi au préalable sur les grands axes qui devaient structurer cette convention pour qu'elle débouche sur une véritable amélioration du service.

Absence de dialogue social, car tant du côté de la Région, que de la SNCF, à aucun moment les organisations syndicales n'ont été concertées, ni même rencontrées par les 2 acteurs !

Ce n'est pas cette méthode qui permettra de régler les nombreuses causes de dysfonctionnements et l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers.

Par ailleurs, il semble opportun de rappeler que les objectifs du SRADDET doivent être corrélés aux objectifs de la convention TER.

Dès lors, les questions environnementales, sociales et sociétales ne peuvent être éludées.

En effet, comment soutenir le fait que les salariés usagers amenés à se déplacer quotidiennement créent de la richesse par le fruit de leur travail et risquent leur santé s'ils ne peuvent utiliser au mieux les TER ?

Comment comprendre le message envoyé par le Conseil régional aux citoyens d'Auvergne Rhône Alpes et plus largement aux touristes de la région si le train ne permet plus à certains usagers de se déplacer dans le cadre d'activités de loisirs, de tourisme ou à caractère social ?

Dans un souci d'aménagement et de maillage du territoire et d'une qualité de service correcte pour les usagers, l'UNSA demande instamment

- une concertation approfondie pour étudier le maintien des gares périurbaines et en milieu rural,
- ainsi que la réalisation rapide et intégrale du schéma d'accessibilité des gares et des mesures précises pour permettre l'accès aux trains TER pour toute personne en situation de handicap.

Enfin, comment appréhender le lien entre les pénalités de retard inscrites dans la convention et le fait que certains TER soient en retard ou supprimés pour des raisons qui n'incombent pas aux agents SNCF ?

Notre région souffre de nombreuses difficultés à commencer par l'obsolescence de l'infrastructure, et les négligences de maintenance du réseau, du matériel roulant.

Si l'Etat est négligeant et défaillant, en bloquant les investissements nécessaires par SNCF Réseaux sous le contrôle de Bercy, pour la régénérescence de l'infrastructure sur de nombreuses lignes, nous ne pouvons que nous questionner sur le rôle de la Région, qui par ailleurs annonce des investissements forts sur le transport routier.

Vous l'aurez compris, sur cette convention, tant sur la forme que sur le fond, il nous semble que nous sommes passés à côté.

Le Président WAUQUIEZ a annoncé récemment vouloir changer de méthodes et associer dorénavant les organisations syndicales. Cette convention TER montre, en effet, qu'il est urgent de changer de méthodes. A l'UNSA, nous serons exigeants sur ce changement, pour qu'enfin, le dialogue social, l'anticipation, la concertation, la co-construction soient au menu de nos projets de dossiers, mais aussi des travaux de notre CESER.

A l'UNSA, au CESER, comme dans les autres espaces, nous sommes prêts à participer, à assumer notre responsabilité.

L'UNSA votera cet avis.

Intervention de Denise MILBERGUE, au nom de Solidaires

Madame la présidente, Mesdames et messieurs les conseiller-e-s

En préambule, nous noterons comme nos camarades de la CGT et de l'UNSA l'absence de dialogue social, contredisant les déclarations de monsieur WAUQUIEZ lors de notre rencontre en intersyndicale

Le service public ferroviaire a une place particulière dans la vie des citoyens tant pour le transport de voyageurs que celui de marchandises. Le fret ferroviaire a déjà été sacrifié par l'entreprise historique SNCF pour réduire les coûts du transport de marchandises au profit des entreprises privées. Ce faisant les salarié-e-s de la SNCF, intervenant dans ce domaine, ont vu les suppressions d'emplois s'enchaîner et leurs emplois détruits ou au mieux transférés à des filiales. En 2017, ce sont des centaines d'emplois du fret ferroviaire qui ont été supprimés. Cette politique imposée au fret ferroviaire a conduit à la catastrophe.

C'est cette même politique que le Groupe Public Ferroviaire SNCF applique au commercial voyageur, entraînant suppression de postes, d'emplois et de souffrance.

Pourtant, se pose aujourd'hui plus que jamais la question de la société dans laquelle nous voulons vivre, de la place du service public, comme garant d'une égalité d'accès à un certain nombre de services et d'une solidarité luttant contre les discriminations et les inégalités, malmenée par la quête de la rentabilité à court terme.

Le 1er janvier 2015, la SNCF a définitivement enterré son obligation de service public au profit d'un Groupe Public Ferroviaire partitionné en trois établissements distincts comportant aujourd'hui 1250 filiales. L'Union syndicale Solidaires et la Fédération SUD-Rail, ne cessent de combattre l'absurdité de cette réforme du ferroviaire dont le seul but est de dégager des profits financiers au détriment d'un service public qui devrait être la base de notre société. Le 27 juin 2012, lors de la séance plénière du CESE, nous ne pouvons que regretter que notre union syndicale Solidaires ait été la seule avec la confédération paysanne à voter contre l'avis sur l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs.

Pourtant, depuis 20 ans, les usagers et les cheminot-e-s se sont aperçus que la fiabilité et l'efficacité des services ferroviaires n'était plus ce qu'elle avait été : les retards et les suppressions de trains, parfois inopinées, la dégradation des temps de parcours, les incidents à répétition dont la réparation prend beaucoup plus de temps qu'auparavant, comme les déshuntages des trains qui n'ont toujours pas été résolus (train « fantôme » sur une courte durée), les fermetures définitives de lignes, les fermetures des points de vente dans les gares, la suppression du contrôleur à bord de nombreux trains régionaux amenant inévitablement incivilités et insécurités pour les voyageurs, etc.... il a fallu à la direction SNCF une solide dose d'aveuglement volontaire pour ne s'intéresser à la question qu'au début de 2017.

Peut-être est-ce dû au fait que la justice s'intéresse à elle après le dramatique accident mortel du TGV d'essai d'Eckwersheim à la suite du rapport du BEAT.

Le Conseil régional AURA avait la possibilité d'activer une convention TER Région-SNCF pour la période 2017-2022 de haut niveau afin d'obtenir des avancées réelles pour tous les usagers du transport régional de notre région. En ne faisant pas ce choix en tant qu'autorité organisatrice, elle se tire d'ores et déjà une balle dans le pied en signant cette convention.

L'Union Syndicale Solidaires déplore l'absence de développement significatif autre que sur le volet financier. Quid des nombreuses zones diffuses ? Vont-elles devenir des zones de non-droit au transport ? L'ex-Région Auvergne semble également oubliée dans cette convention.

Que penser également à propos de la « convention sûreté » où l'emploi futur de 80 agents sûreté et la généralisation de la vidéo protection ne remplaceront jamais la présence humaine dans les gares et pendant les trajets des trains régionaux, présence pourtant élémentaire depuis que le train de voyageurs existe. A bord de ces trains sans présence humaine autre que le conducteur, le droit élémentaire des usagers à la sécurité est donc mis en danger pendant toute la durée du trajet, mettant à mal également la sécurité de la circulation ferroviaire. Les atteintes aux personnes ainsi qu'au matériel ne cessent d'augmenter depuis l'absence systématique de l'agent d'accompagnement à bord des TER. Tous ces drames humains sont et seront donc de la responsabilité partagée de la filière de la nouvelle SNCF et de l'autorité organisatrice AURA.

Bien que l'avis fasse part de certaines réserves, il ne nous satisfait pas pour autant. En conséquence, notre union syndicale Solidaires votera contre.

Intervention de Valérie LASSALLE, au nom du collège 3-4

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, conseillères et conseillers.

J'interviens au nom des collèges 3-4 sur l'avis de la Convention Région – SNCF pour l'exploitation des TER pour la période 2017-2022.

La Convention TER est un aboutissement de longues négociations entre la Région et la SNCF.

Plusieurs constats favorables

- La qualité du service rendu aux usagers, en impliquant la SNCF. L'utilisateur a été au cœur du dispositif. Le service doit être en amélioration continue.
- Le bonus-malus mis en place, nous espérons qu'il sera efficace, mais encore une fois le plus important sera d'avoir son train dans les modalités prévues
- Il n'y aura pas de transport mobile efficace, sans des modes de transports différents de bout en bout. Le transport est un outil qui doit être efficace et répondre aux besoins des voyageurs.
- Le transport ferroviaire doit être dimensionné suivant le nombre d'usagers,
- Penser aux nouvelles formes de mobilités numériques, en lien avec nos jeunes générations qui voyagent différemment.

Il faudra absolument mettre en perspective la Convention TER, à travers la vision du STRADDET et la contribution de Juillet 2017, à savoir :

Avoir des objectifs domicile/travail, des liaisons entre les villes périurbaines et les bassins d'emplois, rendre des services à la population en zone rurale.

Se préparer aux transports liés aux énergies renouvelables futures. Le train aura lui aussi des progrès à réaliser avec des solutions décarbonnées. Développer les recherches sur l'hydrogène, sans attendre que les autres moyens alternatifs prennent de l'avance. Nous avons la chance que notre région ait des entreprises de pointe dans ces compétences, profitons-en.

La Région a toute les cartes en main, en tant qu'exécutif représentant la population.

Cette convention est une grande avancée, bravo à la SNCF qui ouvre enfin ses livres de compte en toute transparence. Ce qui était légitime quand on paye plus de 500 millions d'euros, de savoir où notre argent a été dépensé.

La nouvelle formule de réajustement tous les 2 ans, entre les recettes et dépenses, avec des points réguliers est plus adaptée à la formule d'indexation antérieure.

Les 3 souhaits de la Région sont là : les services rendus, les finances et le pilotage.

Pour conclure la négociation aura été longue, mais la patience a eu raison des résultats obtenus vis-à-vis de la SNCF. Il faudra continuer de veiller à la bonne réalisation, avec le nouveau pilotage mis en place.

Le collège 3-4 votera cet avis.

Intervention de Daniel BIDEAU, au nom d'UFC QUE CHOISIR

Depuis de nombreuses années, l'UFC QUE CHOISIR s'est mobilisée pour obtenir enfin un service de qualité rendu aux usagers sur les secteurs auvergnats et rhônalpins des transports en commun.

Nous sommes face à un accord conventionnel cohérent imposant à l'entreprise co-contractuelle des devoirs et surtout la transparence dans l'utilisation des fonds régionaux.

La qualité et la régularité des services aux usagers sont enfin au cœur du dispositif.

L'UFC QUE CHOISIR reste prudente vis-à-vis des comités de ligne dont on a pu voir l'efficacité relative par le passé. Elle regardera avec attention la mise en œuvre de principe de transparence auquel nous sommes attachés.

L'UFC QUE CHOISIR sera à l'écoute des usagers et saura relayer efficacement leur avis après des autorités concernées.

La confiance se gagne dans le service réel rendu et se renouvelle... ou pas.

Nous voterons cet avis.

L'exploitation des TER pour la période 2017-2022 donne lieu à trois documents contractuels à venir entre la Région, autorité organisatrice, et SNCF Mobilités :

- Une convention d'exploitation définissant les services demandés à SNCF Mobilités
- Une convention « sûreté » également co-signée par la SNCF « EPIC de tête »
- Une convention cadre concernant les investissements.

Concernant les services attendus, une première séquence bien définie se déroulera d'ici fin 2019, les évolutions de l'offre sur la période suivante (2020-22) restant à préciser ; ceci dans le cadre d'une continuité de l'effort budgétaire régional en faveur du ferroviaire.

Le CESER rappelle les pistes de progrès qu'il avait identifiées dès janvier 2015 :

- Répondre aux attentes des usagers-clients : qualité de service et intermodalité
- Stopper un accroissement des coûts mal maîtrisé par la Région
- Mettre à la disposition de celle-ci des outils de suivi et de pilotage renforcés.

Plus largement, le CESER souhaite que la convention TER s'inscrive dans une mise en perspective dynamique et ambitieuse pour la mobilité. Celle-ci doit s'appuyer sur les outils numériques, intégrer les enjeux de développement durable, servir de point d'appui pour définir le rôle de chef de file confié à la Région, développer les réseaux et technologies décarbonées attendues dans le cadre de la transition écologique.

**TER • CONVENTION DE TRANSPORT • TRANSPORT FERROVIAIRE •
MOBILITE • USAGER • AUTORITE ORGANISATRICE DE TRANSPORT •
TRANSITION ECOLOGIQUE • PROSPECTIVE •
REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES**