

## Avis du CESER sur la Convention TER 2015-2024

*Présenté en séance plénière du 26 janvier 2015 par M. Raymond ANNALORO, Président de la Commission « Mobilités et Transports »*

**Adopté par 99 voix « pour » et 1 abstention**

Par saisine en date du 16 janvier, le Président de Région sollicite l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional sur le projet de Convention TER entre le Conseil régional et SNCF (Mobilités), pour la période 2015-2024.

Un dialogue constructif s'est instauré entre les conseillers régionaux et les conseillers économiques et sociaux, dans le cadre de leurs commissions thématiques respectives.

Malgré des délais très courts de saisine, l'assemblée du CESER souhaite attirer l'attention de l'ensemble des élus régionaux sur des points qui lui semblent majeurs : tout d'abord, sur les quatre axes du projet de convention 2015-2024 et ensuite, sur les thématiques, structurant la future convention entre le Conseil régional et SNCF Mobilités.

**Les axes d'élaboration du projet de convention TER 2015-2024 : quatre objectifs ambitieux, quatre enjeux majeurs et impératifs pour le TER de demain :**

- **Doublement de la fréquentation du TER entre 2006 et 2020**

Le Conseil régional inscrit la prochaine Convention TER 2015-2024, en cohérence avec son Schéma Régional des Transports et des Mobilités, démontrant ainsi une politique régionale des transports ambitieuse.

**Cependant, le CESER interpelle les élus régionaux sur le ralentissement de la croissance de la fréquentation du TER ces dernières années. Le CESER insiste donc sur la nécessité pour le Conseil régional et SNCF (Mobilités) de se donner les moyens, pour atteindre des objectifs initiaux, en l'état difficilement atteignables.**

- **Valorisation de l'investissement et utilisation optimisée du parc de matériels roulants neuf ou rénové (l'un des plus jeune de France)**

Le Conseil régional a investi ces dernières années dans du matériel roulant de dernière génération, permettant de moderniser le parc, tout en relançant l'activité économique du secteur ferroviaire en région. Le CESER soutient les investissements réalisés, qui vont notamment contribuer à mieux gérer l'heure de pointe en termes capacitaires.

Cependant, concernant la démarche de la convention d'investissement spécifique entre le Conseil régional et SNCF (Mobilités), relative à la maintenance lourde, le CESER exprime ses inquiétudes quant à ses retombées sur le tissu socio-économique régional.

- **L'amélioration de la qualité du service**

Le CESER soutient l'engagement du Conseil régional pour la présence humaine dans les gares et les trains, contribuant à la sécurité des usagers, à leur information, au maintien de l'emploi en région et, *in fine*, à la qualité du service TER.

- **La valorisation du TER par le développement de dessertes rapides et capacitaires, tout en conservant sa fonction d'aménagement du territoire.**

Le CESER rappelle que la présence des gares et des points d'arrêts sur l'ensemble du territoire constitue un maillage indispensable, pour favoriser les déplacements des habitants, mais aussi pour développer des projets d'aménagement durable des territoires.

**La fonction d'aménagement du territoire du TER et le développement de dessertes rapides et capacitaires doivent par ailleurs se réaliser en pleine complémentarité et en interopérabilité avec les autres modes de transport.**

**Les quatre axes de la future convention 2015-2024 constituent des objectifs ambitieux, largement partagés par le CESER, qui souhaite interpeller les élus régionaux plus particulièrement sur :**

- **Le décrochage de la croissance de la fréquentation du TER par rapport aux objectifs initiaux ;**
- **L'emploi régional dans le domaine de la maintenance des matériels ferroviaires ;**
- **La présence humaine dans les gares et les trains, comme élément déterminant de la qualité du service TER ;**
- **Le TER comme élément structurant du territoire régional en termes d'aménagement durable.**

**Les thématiques structurantes du projet de Convention TER 2015-2024 : Exploitation du TER ; Service TER ; Gouvernance et éléments financiers :**

- **L'exploitation du TER :**

***- Offre ferroviaire en Nord Pas de Calais :***

Les objectifs de fréquentation fixés par le Conseil régional sont certes ambitieux, mais **le CESER souhaite interpeller les élus régionaux sur la nécessité de capter de nouveaux usagers et d'optimiser l'offre ferroviaire**. Le CESER rappelle que l'amélioration de la fréquentation bénéficie en termes de recettes à l'Autorité Organisatrice des Transports.

A cet effet, au-delà de la refonte de la grille tarifaire, voulue par le Conseil régional et devant l'augmentation des tarifs, annoncée par la SNCF, **le CESER propose que le Conseil régional, expérimente le trajet à un euro, sur certaines lignes (par exemple St Pol-Etaples) et à certaines heures creuses de la fréquentation**. Une telle expérimentation présenterait l'avantage de relancer la fréquentation, tout en rendant la mobilité accessible au plus grand nombre. **Le CESER demande de pallier la sous-occupation de certains trains, par une mesure sociale innovante, dans la lignée des expérimentations régionales TER Mer et TER Vert.**

**Le CESER reconnaît la volonté régionale d'optimiser l'offre, relativement stagnante ces dernières années, mais il souhaite attirer notamment l'attention sur les menaces, qui pèsent sur certaines lignes, particulièrement sur la ligne Lille-Ascq-Orchies.**

***- Equipements et services en gare, et dans les trains***

**Le CESER considère la modernisation des gares comme un projet collectif d'aménagement durable des territoires**. A ce titre, les attentes et besoins en termes d'équipements et de services dans les gares ne sont pas les mêmes, selon les territoires concernés.

**Le CESER souhaite que le Conseil régional, SNCF (Mobilités) (sa filiale Gares et Connexions) et les collectivités territoriales concernées puissent aménager les gares, comme des lieux de vie locale, dans une optique d'inter-modalité, de mobilité durable et d'accessibilité** (au niveau de l'accès des personnes handicapées aux commerces et services implantés, au-delà des seuls services aux voyageurs ou au niveau de l'accès aux gares *via* les aires de stationnement).

- **Service TER**

#### ***-Distribution et Information aux usagers***

**Le CESER soutient le projet de Centrale de Mobilité du SMIRT**, gage d'avancées majeures vers une chaîne globale de déplacements et gage d'une interopérabilité plus performante des transports.

#### ***-Impacts environnementaux ; Régularité***

Le CESER souhaite alerter sur les objectifs non atteints par la SNCF au regard de l'intégration et du suivi des préoccupations environnementales lors de la précédente convention. **Le CESER souhaite que la SNCF devienne partie prenante de la Troisième Révolution Industrielle, à travers son conventionnement avec la Région.**

Le CESER relève que le Nord Pas de Calais se situe parmi les régions les plus performantes en termes de régularité. Cependant, des inégalités en la matière demeurent entre les lignes TER sur le territoire régional et **le CESER souhaite que cet objectif de régularité soit évalué selon le principe d'égalité et de solidarité des territoires.**

#### ***-Tarification***

**Le CESER soutient la tarification transfrontalière, un outil favorisant la synergie dans les transports extraterritoriaux.**

Le CESER approuve la mise en place d'un dédommagement des usagers en cas de grève (à l'instar de la Picardie et à la demande des associations d'usagers).

- **Gouvernance et éléments financiers :**

#### ***-Les relations avec les partenaires stratégiques***

Si la convention TER fait une large place au SMIRT et ouvre la voie à un conventionnement SMIRT/SNCF (Mobilités), **le CESER regrette que le SMIRT ne soit pas pleinement associé à la convention TER 2015-2024**, ce qui aurait constitué un signal fort en matière d'interopérabilité, en créant les conditions pour une réelle complémentarité entre les différents modes et réseaux de transport.

La convention intègre, certes, tous les aspects de l'offre (circulations, horaires, travaux, procédures de demandes de sillons), mais **le CESER regrette que RFF (futur SNCF Réseaux) en régions ne soit pas pleinement associé à la convention.** En effet, le CESER rappelle que les péages, facturés par RFF sont une composante importante des coûts de fonctionnement du TER, conventionnés entre le Conseil régional et SNCF (Mobilités).

De même, les redevances d'accès aux gares perçues par la filiale Gares et Connexions de SNCF (Mobilités) impactent fortement les dépenses régionales.

***-Les relations avec le public : communication et instances de dialogue***

Le CESER estime que le nombre de réunions des comités de lignes doit être augmenté, que ces réunions doivent faire l'objet d'une forte publicité sur le site internet de la Région et celui de la SNCF et que les comités de lignes puissent être convoqués de manière cohérente, avec les réunions techniques, qui se déroulent au titre du suivi de la convention.

Le CESER propose que le Conseil régional avec SNCF (Mobilités) expérimente la participation des représentants des employeurs aux comités de ligne.

Le CESER considère par ailleurs que la dématérialisation des comités de ligne pourrait améliorer l'information des usagers.

**Enfin, le CESER estime que la date de 2018 s'avère pertinente pour revoir la convention TER. En effet, le choix de cette date par le Conseil régional, qui est aussi la date de fin de la convention TER de Picardie, présage de nouvelles conditions favorables au développement d'une politique des transports par la nouvelle région, issue de la fusion entre la Picardie et le Nord Pas de Calais.**

**Le CESER note avec satisfaction les améliorations en matière d'accès à l'information des usagers.**

**Cependant, le CESER souhaiterait des avancées significatives en matière de transparence financière entre le Conseil régional et SNCF (Mobilités).**

**Il souhaite par ailleurs insister sur :**

- **L'innovation sociale tarifaire, comme outil d'amélioration de l'offre ferroviaire, adaptée aux besoins de la population ;**
- **La modernisation des gares comme projet collectif d'aménagement durable des territoires ;**
- **La plus-value d'une convention TER pluripartite (intégrant SNCF (Réseaux) et le SMIRT) pour l'interopérabilité des modes de transports et l'optimisation des dépenses régionales.**

## Position de vote des groupes de concertation

### Milieus économiques, artisanat, agriculture et ruralité.

Les milieux économiques saluent le travail des équipes du CESER.

Il nous apparaît de plus en plus important que la Région engage un véritable dialogue avec les autorités organisatrices de la mobilité durable et anticipe avec elles les évolutions de services et toute modification de l'offre pouvant avoir une répercussion sur la qualité du service de bout en bout pour l'utilisateur. Ce dialogue doit permettre de développer la multi modalité en coordonnant de façon optimale l'offre de transport public de et vers les gares et pôles d'échanges notamment.

Cette meilleure coordination est un gage d'efficacité pour le système de transport public. Cela passe par la mise en place d'une centrale de mobilité régionale. La gestion dynamique est un enjeu fort et réaliste compte-tenu du développement des technologies de l'information et de la communication. Les collectivités, donneurs d'ordres, doivent être vigilantes sur l'attitude des opérateurs, parfois peu volontaires dans le partage d'informations.

Une bonne coordination de l'offre de transport local avec le TER pourrait amener potentiellement un bien meilleur niveau de service global.

Le débat sur la gratuité ou quasi gratuité est aujourd'hui largement battu en brèche. Le système ferroviaire connaît de graves difficultés financières, et il serait imprudent de recommander d'aller dans cette direction. Notons que cela n'exclut pas de proposer une tarification sociale.

Les milieux économiques ne peuvent qu'inviter la Région à définir une convention imposant à l'opérateur des efforts de productivité et des efforts concomitants pour améliorer le service et les recettes ; des dispositifs de bonus / malus intégrés au contrat peuvent inciter à être plus performant.

En revanche, nous saluons le choix du terme de la convention qui prendra fin en même temps que la convention TER/ Conseil Régional de Picardie, ce qui permettra à la future grande région de repenser la mobilité sur une échelle élargie, d'optimiser les moyens de transport et de penser l'aménagement du territoire à la nouvelle échelle.

Enfin, les milieux économiques soutiennent l'avis du CESER en rappelant que la convention TER constitue l'un des volets opérationnels de la politique mobilité de la Troisième Révolution Industrielle.





## Position de vote du groupe sur l'avis sur la convention TER

La convention TER s'inscrit dans un contexte inédit de désengagement de l'Etat vis-à-vis des territoires.

La négociation entre l'Autorité Organisatrice des Transports et la SNCF a débuté il y a 18 mois, avec en préalable la réalisation d'économies.

La SNCF a avancé la mise en place de l'EAS (suppression du contrôleur), la substitution routière, la réduction horaire des guichets, la fermeture de gares comme seules variables d'ajustement.

Au final, la Région se démarque et signe une convention de service public pour 10 ans, avec une contribution financière en augmentation.

Un cheminot sur 2 en région travaille pour « faire le TER », 800 trains circulent et transportent quotidiennement 125.000 usagers. C'est un atout majeur dans la réponse aux besoins de la population et du tissu économique !

**La CGT s'est largement emparée du dossier TER.** En s'appuyant sur l'expertise économique du comité d'établissement des cheminots confiée au cabinet SECAFI, elle a proposé des alternatives.

Un cahier des charges compilant ses propositions fut présenté aux associations d'usagers, aux cheminots et aux divers groupes politiques. Celui-ci fut porté publiquement lors d'un colloque. Parallèlement, grâce à un sondage réalisé auprès des usagers, la CGT a démontré toute l'importance que revêt la présence humaine dans les gares et les trains.

**Nos contributions ont permis de faire reculer la SNCF dans sa volonté d'utiliser la variable humaine pour réduire la facture acquittée par la région.**

**Le groupe CGT salue la volonté affichée de la Région de :**

- **maintenir la présence d'un contrôleur**
- **stopper la déshumanisation des gares**
- **maintenir l'offre de transport**
- **rejeter la substitution routière**
- **s'engager sur 10 ans**
- **mener une politique d'aménagement du territoire ambitieuse.**

La CGT sera vigilante quant à la clause de revoyure de 2018, la région Picardie s'étant notamment pliée à l'EAS.

La CGT regrette l'absence de « SNCF réseaux » comme signataire de la convention. Ceci aurait permis à la Région de négocier et de fixer les horaires des trains en fonction des besoins des usagers.

**La CGT demande que la « convention d'investissement spécifique relative aux changements d'organes majeurs du parc de matériel roulant », chiffrée pour l'année 2015 à près de 5,5 millions, précise que les travaux soient effectués sur le site d'HELLEMMES qui répond aux critères techniques et opérationnels.**

**Le groupe CGT votera l'avis.**



## Convention TER 2015 - 2024

### Position de vote du groupe CFDT

Dans son expression, le groupe CFDT insiste sur plusieurs points :

Une convention d'une durée de 9 ans donne de la visibilité et c'est une bonne chose. **La fusion Nord Pas de Calais - Picardie** va amener à repenser et à développer les déplacements sur le territoire dans sa nouvelle dimension. Se revoir avant le terme de la convention picarde au 31/12/2018 a donc du sens. Une remarque toutefois, le maillage territorial est important, il convient de l'imaginer aussi pour les déplacements loisirs et pas seulement pour les trajets domicile-travail.

La **qualité de service** passe par une bonne prise en compte des personnes à mobilités réduites, en situation de handicap ou simplement ayant des poussettes. C'est un accueil de qualité permettant l'information mais pas seulement à l'aide de panneau d'affichage, il doit être aussi physique, avec comme atout une dimension de préservation des biens et des personnes. La convention doit tenir compte de l'accessibilité au train, avoir des aires de stationnement suffisantes aux abords des gares, le doublement de fréquentation ne se fera pas sans en tenir compte. Les comptages sont à effectuer pendant les périodes de bonnes fréquentations et non pendant les vacances scolaires. Le numérique prenant de plus en plus de place dans le quotidien, le wifi en gare et dans le train semble être une composante de la gare de demain tout comme les espaces de travail en gare.

La **qualité de l'emploi**, est aussi ce que doit garantir la nouvelle convention, ça peut être des ouvertures plus lisibles pour le public avec moins de coupure pour le personnel, même si l'autorité organisatrice n'est pas l'employeur, elle peut en tant qu'employeur public demander un haut niveau social en demandant par exemple que le guichet assure de l'information, du renseignement et ne soit pas uniquement un point de vente qui est ouvert à la condition de faire du chiffre d'affaires. Elle peut également exiger une forte présence humaine en gare et dans les trains.

Le groupe CFDT souhaite que s'ouvrent des discussions pour **renforcer les moyens de l'intermodalité**.

Enfin, le **développement du TER-GV**, spécificité régionale plébiscitée par les usagers, qui a modifié positivement les déplacements en région, peut être un moyen de renforcer la fréquentation du TER sans oublier pour autant les dessertes locales.

La **CFDT** votera l'avis



### **Position de vote du Groupe FO concernant l'avis du CESR sur la convention TER 2015-2014**

"La convention TER qui vient de s'achever a connu des tensions entre la Région et la SNCF, ayant notamment pour cause le prix élevé des billets et la qualité du service.

Ces problématiques se retrouvent au coeur des préoccupations exprimées par le CESER sur la nouvelle convention.

Les efforts particuliers réalisés par la Région sur le matériel roulant doivent permettre un retour sur investissement qui passe par une plus forte fréquentation.

Ces dernières années, l'aide aux transports publics a encouragé le déplacement domicile/travail des salariés.

Le groupe Force Ouvrière estime qu'il y a lieu aujourd'hui d'agir sur le marché occasionnel, lequel a accusé une baisse depuis début 2013, malgré de nombreuses opérations de relance.

La mise en place de mesures incitatives est donc souhaitable et l'expérimentation du trajet à 1 euro peut constituer une réponse intéressante au problème de la sous occupation de certains trains. Mais ne perdons pas de vue que cette expérimentation doit aussi participer, sous des formes à définir, à la lutte contre la congestion routière qui affecte régulièrement la métropole.

Par ailleurs, la réalisation de l'objectif ambitieux de doubler la fréquentation passe par la nécessité d'améliorer l'accueil dans les gares, véritables pivots de l'intermodalité.

Aussi, le groupe Force Ouvrière, qui s'associe pleinement à la demande d'intégrer le SMIRT dans la convention, salue la mise en place d'une centrale d'informations multimodale et attend vivement l'application de la billettique commune sur tout le territoire.

Nous demandons également que le CESER reste partie prenante des Comités de ligne.

Enfin, face aux échéances liées à la modification du périmètre de la Région, FO sera vigilant sur l'adéquation des objectifs fixés par les conventions Nord/Pas de Calais et Picardie.

Le groupe Force Ouvrière votera l'avis.

## Position de vote du groupe CFE-CGC/UNSA

### Sur l'avis sur la Convention TER

L'organisation et la qualité du TER participent de façon majeure à la vie économique de notre région. La SNCF, c'est 8000 salariés dans la région dont 45% strictement concernés par le TER. De surcroît, au-delà de l'opérateur SNCF, nous sommes aussi concepteurs, chercheurs, constructeurs - pour nous et surtout pour d'autres.

Nous nous retrouvons globalement et soutenons les objectifs présentés par l'avis.

De même, nous partageons l'esprit des thématiques structurantes.

Cependant, nous souhaitons émettre quelques suggestions pour rendre encore plus lisible et appréciable le service rendu par le TER.

Nous sommes dans un monde où la concurrence mais aussi la critique, voire le dénigrement vont bon train mais point n'est besoin d'être sociologue pour remarquer que les comportements des générations plus jeunes évoluent très vite. Les pratiques évoluent, elles aussi, le co-voiturage, l'auto-partage, l'autocar, le prix des carburants, rendent impératif d'intégrer que l'utilisateur est, d'abord un consommateur lucide et un contribuable. La volonté régionale de promouvoir ce mode de transport est indéniable mais les écarts de coût entre certaines catégories de voyageurs sont tels qu'il convient de rappeler voire de faire savoir l'effort consenti par la région.

De même, l'intervention substantielle de la région sur la rénovation des voies mérite-t-elle d'être valorisée.

Concernant la présence humaine : nous partageons la volonté régionale de la maintenir. Mais la vente dématérialisée, au plus tard fin 2015, inquiète chez les professionnels. Il s'agit donc de trouver un juste équilibre qualitatif entre un renforcement des moyens de communication – internet – et ce qui peut être considéré comme un appauvrissement de la relation humaine.

Sur le chapitre qualitatif et financier : nous soutenons la volonté de la région de faire mieux pendant les « heures creuses » en renforçant l'attractivité du TER. Nous soutenons l'expérimentation du trajet à 1 euro aux heures creuses qui peut être une opportunité pour améliorer la fréquentation. Mais nous avançons, avec force, qu'aux « heures de pointe » sur des axes majeurs, les TER peinent à répondre à la demande qualitativement.

Aussi, convient-il, de travailler sur l'écrêtement de ce phénomène avec les entreprises volontaires pour aménager le temps de travail.

Pour ce qui concerne les « gares, lieux de vie » : Il convient de les dynamiser voire de les « rentabiliser ». Les collectivités locales pourraient judicieusement contribuer à un élément structurant de leur territoire.

Les comités de ligne : Bonne idée à dynamiser. Ils méritent d'être renforcés par davantage d'interactivité.

Les matériels et « changements d'organes majeurs des véhicules ». Le remplacement de ces équipements et leur réalisation ont un coût significatif sur la période 2015-2017, sans compter l'immobilisation conséquente des matériels. Nous craignons un effet-retour significatif.

Une inquiétude majeure chez nos collègues cheminots. Elle concerne la durée de cette convention.

Nous suggérons donc que la bonne pratique qui a prévalu à la présentation par l'interlocuteur régional des orientations de la future convention puisse se poursuivre par un dialogue constructif, fructueux et personnalisé entre chaque Organisation Syndicale représentative et la Région .

En conclusion, et compte-tenu des préconisations contenues dans cet avis, notre groupe apportera son soutien à ce dernier.

## **Position de vote du groupe « Associations, Citoyenneté et Développement »**

### **Avis sur la convention TER**

Le réseau TER est une composante essentielle de l'organisation et de l'aménagement du territoire régional, et apporte donc une contribution indispensable à un développement équilibré de la région. Le projet d'avis présenté au CESER souligne bien les avancées inscrites dans la convention TER 2015-2024 et les interrogations qui subsistent. Merci au groupe de travail et à son président.

Pour le groupe de concertation « associations, citoyenneté et développement », cette importance du réseau TER doit être considérée du point de vue de l'utilisateur et de l'impact sur ses choix de modes de déplacement et sur ses conditions d'existence. De ce point de vue, il insiste sur l'incertitude qui pèse sur le devenir de certaines lignes ou/et de certaines gares comme sur les progrès à opérer dans l'interopérabilité, tant en matière de coordination des horaires que de tarification et de billettique. Il attire aussi l'attention sur l'intérêt d'une tarification plus favorable pour les étudiants.

Enfin, la présente convention devra s'adapter au futur regroupement des régions Nord – Pas de Calais et Picardie, prendre en compte les exigences qui en découleront.

Le groupe votera l'avis.