

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteurs : Jean-Marie BERTHO et Brigitte DELAHAIE

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Protocole d'accord entre la Région Bretagne et SNCF mobilités déterminant les éléments structurants de la future convention TER BreizhGo »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

La convention pour l'organisation et le financement du TER conclue entre le Conseil régional et la SNCF arrive à son terme mi 2019 ; afin de permettre la finalisation d'une nouvelle convention pour 10 ans, le Président propose un protocole d'accord qui définit les principes directeurs de la future convention.

Les grands objectifs formulés par le Conseil régional dans la convention sont les suivants :

- L'amélioration de la qualité de service ;
- L'innovation ;
- Se concentrer en priorité sur le train ;
- La prise de risque de l'opérateur ;
- La transparence ;
- La maîtrise de la contribution régionale.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Comme indiqué dans son avis sur le rapport de la Chambre régionale des comptes sur le TER, le CESER souhaite que la nouvelle convention TER apporte des améliorations notamment en matière de transparence, dans la négociation avec la SNCF et pour permettre de meilleurs suivi et évaluation des engagements financiers de la collectivité. A l'heure où le Conseil régional mobilise pour la Breizh Cop et compte-tenu de l'importance des enjeux de mobilités du quotidien, tant pour les personnes que pour l'environnement, ce suivi-évaluation semble particulièrement important.

Le CESER prend acte du protocole d'intention entre la Région Bretagne et SNCF mobilités dans le cadre d'une convention pour l'organisation et le financement du TER Breizh Go. Il partage les ambitions inscrites dans ce protocole qui visent à :

- Améliorer la qualité de service ;
- Développer l'offre TER post LGV, avec + 11% de trains.km depuis 2017 ;
- Des matériels modernes ;
- En s'appuyant sur une prise de risque commercial de l'opérateur.

Le CESER souligne l'équilibre de la convention et se satisfait de :

- La durée de la convention, qui est établie pour 10 ans sur du moyen-long terme ;
- Une maîtrise des coûts pour la collectivité, eu égard au service rendu ;
- La complémentarité entre les conventions TGV et TER.

Il précise que le document, très technique, nécessiterait, pour se faire une opinion plus précise, d'informations pointues au regard des investissements engagés. Le CESER souhaiterait disposer de données, telles que le coût voyageur par rapport à une distance donnée. Il s'interroge aussi sur l'appréciation marketing et commerciale mise en place par l'opérateur pour générer le volume de fréquentation escompté et pour couvrir la part précise des coûts.

C'est dans le cadre de communications à la fois plus globales et précises de ratios que le CESER pourrait apporter une contribution plus avisée.

Compte-tenu de ces observations, le CESER suivra particulièrement, au cours des prochains mois et en lien avec le Conseil régional, la convention et les modalités prévues pour son suivi-évaluation.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Protocole d'accord entre la Région Bretagne et SNCF mobilités déterminant les éléments structurants de la future convention TER BreizhGo

Nombre de votants : 93

Ont voté pour l'avis du CESER : 93

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Patrice LE PENHUIZIC (Par accord FRCIVAM-IBB), Olivier LE NEZET (CRPMEM), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Régis BOIRON (Centre des Jeunes dirigeants d'entreprises de Bretagne), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Viviane SERRANO (SOLIDAIRES), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marie BERTHO (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie PORÉE (Planning Familial), Laetitia BOUVIER (JA), Filipe NOVAIS (CRAJEP), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Mireille MASSOT (UNAASS), Fabienne COLAS (Union régionale de la Mutualité française), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Anne-Sophie JEGAT (FRGEDA), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

Pour la CGT, la régionalisation de l'exploitation des transports de voyageurs en Bretagne demeure incontestablement une vraie réponse d'une collectivité aux enjeux tant économiques que sociaux et environnementaux. En effet, depuis sa mise en œuvre en Bretagne en 2002, ce processus a démontré toute son efficacité eu égard aux résultats obtenus avec, sur notre région, un doublement des trafics TER, un développement de l'offre ferroviaire sans précédent, des investissements majeurs tant dans le matériel que dans les infrastructures ce qui a profité à tous les territoires bretons et in fine à la population.

Ce résultat est bien la conséquence d'une ambition publique portée et assumée par le Conseil régional qui s'est appuyé en cela sur le savoir-faire de salariés à statut, à savoir les cheminots, dans une entreprise publique de service public, la SNCF. D'aucun d'ailleurs ne conteste cette réalité. Malheureusement, les évolutions législatives portées à l'activité ferroviaire ces dernières années ne sont pas neutres pour les salariés de la branche avec une énième réforme qui en 2018 parachève un processus de libéralisation qui pourtant peine à démontrer sa pertinence.

Sans être exhaustif, nous pouvons citer quelques pays en Europe tels la Grande-Bretagne, l'Allemagne ou encore la Suisse dans lesquels les pouvoirs publics s'engagent tantôt vers une renationalisation des infrastructures et de l'exploitation de leurs réseaux ferroviaires tantôt sur le redéploiement du service public ferroviaire en proximité. Malheureusement, les gouvernements français, sans même faire de bilan de la libéralisation du Fret ferroviaire par exemple, qui est un échec cinglant dans notre pays, demeurent engagés dogmatiquement sur la voie de la mise en concurrence de toutes les activités ferroviaires. La future loi LOM qui sera prochainement adoptée rate sa cible en n'abordant pas la question des moyens nécessaires aux collectivités pour renforcer les offres de transports collectifs. Cette future loi compromet le rôle de chef de file de la Région en émiettant la compétence transport avec un risque réel de mise en concurrence entre mode routier et ferroviaire ce qu'avait en partie résolu la loi NOTRe ! Malgré ses effets dévastateurs tant d'un point de vue économique sociale qu'environnementale, le dogme de la concurrence doit s'imposer !

Ces dernières années, le nombre d'emplois de cheminots n'a cessé de baisser et notre région n'est malheureusement pas épargnée avec un recours accru de la SNCF à la sous-traitance qui, lorsqu'elle intervient sur le réseau ferré notamment, est loin de se montrer à la hauteur. Les multiples dysfonctionnements lors du renouvellement de la voie entre Rennes et St Malo fin 2018 avec des conditions de réalisation insatisfaisantes dans la qualité des prestations fournies mettant parfois en jeu la sécurité des circulations mais aussi des salariés intervenants sur les chantiers. Cela montre en tout état de cause les limites des réformes ferroviaires réalisées ces dernières années qui n'ont que pour leitmotiv la seule rentabilité économique.

La future convention, comme ses avenants précédents, semble intégrer de profonds changements avec notamment la fin de l'accompagnement systématique des trains, la fermeture des guichets. Cette évolution risque d'accroître les problèmes de sûreté à bords des trains mais en outre cela va se traduire par un repli sévère de l'occupation territoriale du service public ferroviaire dans des zones qui subissent déjà les effets des politiques publiques qui anéantissent tous les services publics en totale contradiction avec les attentes de la population.

Si la durée de 10 ans proposée par l'exécutif régional est à saluer et permet à l'opérateur de lui donner la lisibilité nécessaire pour engager les investissements nécessaires à l'amélioration de la qualité du service rendu, le cadre fixé par ce protocole d'accord, s'il reste ambitieux en matière d'offre, s'inscrit malheureusement dans une logique économique qui risque de compromettre la façon de rendre le service public.

Ainsi la SNCF, sous couvert de performance économique exigée par l'exécutif régional, pourra continuer à supprimer des emplois tout en ayant recours à une sous-traitance qui viendra progressivement remplacer les personnels qualifiés faisant disparaître savoir-faire et compétences. C'est d'ailleurs pour dénoncer cette évolution qu'un conflit oppose actuellement les cheminots à la Direction régionale SNCF avec la fermeture programmée de tous les guichets d'ici 5 ans et le non accompagnement systématique des trains remplacés par des brigades mobiles moins rémunérées. La CGT s'en inquiète alors que la qualité de service figure au premier rang des exigences exprimées par la Région et que les actes d'incivilités ne cessent d'augmenter à bord des trains suivant d'ailleurs malheureusement les évolutions sociétales !

Le risque commercial sera désormais assuré par la seule SNCF à l'instar des DSP et la CGT souhaiterait connaître les conséquences si les objectifs de recettes ne sont pas atteints. Cela se traduira-t-il pas un repli de l'offre de transport collectif sur notre région ou clairement à l'abandon de dessertes ? Cette évolution sera-t-elle un prétexte supplémentaire pour supprimer de l'emploi ? Cela va rapidement devenir un sujet d'inquiétude pour les cheminots comme pour la population dans de nombreux territoires !

Enfin, sur le volet innovation, il est demandé à la SNCF de faire preuve d'inventivité et sur le sujet la CGT reste très réservée car l'expérience montre que les technologies numériques sont désormais le prétexte à la suppression de multiples emplois dans cette entreprise comme dans tant d'autres ! Pour la CGT, la SNCF et l'Etat, tout comme l'ensemble des collectivités locales, doivent faire preuve d'innovations en construisant une offre de transports collectifs en complémentarité et non pas en concurrence entre les différents modes. Pour la CGT, le service public reste assurément une idée innovante pour répondre aux besoins de la population et s'engager vers une transition juste et solidaire.

Pour la CGT, cette future convention TER doit être le pilier d'une politique de transports collectifs tournée résolument vers les attentes et besoins de toutes les populations en Bretagne en réponse aux besoins économiques, sociaux et environnementaux ! Cette démarche trouve tout sens alors même que la Région est engagée pour une véritable transition au travers de sa démarche BreizhCop et de la mise en œuvre de son SRADDET. La CGT à l'appui de ses propositions reste disponible pour débattre.