

FACE À LA DÉGRADATION DES TER :

Passons à une gestion directe et publique par la Région



« Dans nos Régions les TER vont mal. Nous sommes aujourd'hui dans un cercle vicieux : nous ne créons plus d'offre supplémentaire, les services se dégradent, les usagers se détournent donc du train et les recettes ne croissent plus, voire baissent. Il est temps d'en sortir. Puisque la direction SNCF ne réagit pas, la Région doit reprendre les choses en main. Si la direction de la SNCF veut abandonner le service public des TER, la Région doit créer un établissement public ferroviaire pour gérer directement ses lignes de train et offrir un service qui correspond aux besoins quotidiens des usagers. »

Jean-Charles Kohlhaas,

Tête de liste du rassemblement citoyen, écologique et solidaire en Auvergne Rhône-Alpes.

www.lerassemblement2015.fr

Élections régionales 6 et 13 décembre



Un service public des transports dégradé en Auvergne Rhône-Alpes

En mai 2015, l'UFC que choisir publiait une enquête sur la situation des TER en France avec un constat sans appel : en 10 ans la situation des TER s'est massivement dégradée. Retards fréquents, annulation pure et simple des trains, manque d'information des voyageurs. Pour un usager régulier cela se traduit par au moins un retard subi chaque semaine, avec des conséquences lourdes sur les vies professionnelles et personnelles.

En Rhône-Alpes Auvergne, la situation est particulièrement préoccupante. Avec un taux de régularité des trains inférieur à 90 % pour Rhône-Alpes, la région a un mauvais bilan, avec des services TER parmi les plus dégradés.

En quelques années, faute de rénovation et d'entretien, des lignes très fréquentées, voir saturées ont connu des temps de parcours rallongés.

En Auvergne, c'est la rareté, voire l'absence de liaisons qui alarme. Si le Cevénol bénéficie d'un sursis bien incertain, ce sont des dizaines de lignes qui sont aujourd'hui menacées à travers la région (Clermont-Saint-Etienne, Clermont-Le mont Dore-Aubrac).

Résultat : les TER des deux régions confondues connaissent depuis 2013 une baisse de fréquentation de plus de 5 %.

Le manque d'investissement de la SNCF

Les données du problème sont connues. En cause, un manque d'investissement chronique de la SCNF et RFF dans l'entretien et le développement des réseaux régionaux. Répondant à une commande politique austéritaire visant des logiques de rentabilité de ces lignes, et ce malgré l'investissement colossal des régions, l'entreprise a clairement fait le choix d'abandonner ses réseaux secondaires.

Des infrastructures vieillissantes, mal entretenues

L'énumération des tronçons qui exigent une rénovation urgente et indispensable à la circulation des TER en Rhône-Alpes Auvergne est interminable. De l'aménagement du nœud ferroviaire de Saint-André le Gaz permettant d'améliorer la fiabilité des trains Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble, deux lignes au fonctionnement chaotique à la régénération de la liaison St-Etienne-Clermont-Ferrand, au croisement des deux régions, les rénovations indispensables au fonctionnement et à la sauvegarde du réseau TER sont aujourd'hui estimées à plus de 130M€ en Auvergne et plus de 190M€ en Rhône-Alpes.

Un investissement lourd en partie consenti par les régions. Mais, lorsqu'il s'agit de ces lignes du quotidien, la direction de la SNCF refuse de faire face à ses obligations de service public.

Une offre de service dégradée

Le texte actuel de la convention liant SNCF et Région n'arme pas correctement le payeur face à l'exploitant : ainsi la SNCF, simple exploitant, peut décider de fermer une gare et supprimer des guichetiers sans que la Région ne puisse s'y opposer !

De fait, depuis 2010, on constate une dégradation croissante du service en gare, privant les voyageurs d'une billetterie rapide et fiable et d'une information capitale quand les retards s'accumulent.

En cause, une baisse des effectifs (-15% en Rhône-Alpes entre 2007 et 2011, un plan social silencieux de 2256 suppressions d'emplois !) qui s'explique principalement par l'automatisation de certaines tâches, mais aussi par la baisse radicale des effectifs de réserve (conducteurs, contrôleurs) et de maintenance et la dégradation du service de fret ferroviaire. Ce second poste de réduction a des répercussions directes sur la fiabilité du service d'un système de transport en flux tendu qui exige -normalement- une très grande réactivité en cas de problème.

La SNCF ne respecte donc pas son obligation de résultat et n'a pas d'obligations de moyens.

Chaque année, la Région Rhône-Alpes dépense plus de 400 millions d'euros dans le fonctionnement des TER, s'il s'agit des plus gros budgets de la Région. Quant à l'Auvergne cette somme s'élève à plus de 100 millions.

Comment accepter que le Conseil régional, dépense chaque année plus d'argent dans un service, de sa compétence directe, qui détruit des emplois et manque à ses obligations de qualité du service ?

Une nouvelle convention SNCF inacceptable

Si en Auvergne, le renouvellement de la convention attendra la fusion des Régions, Rhône-Alpes devait renouveler fin 2015 sa convention avec la SNCF. Au dernières nouvelles la signature de cette convention sera repoussée d'un an supplémentaire. La raison principale ? L'offre incroyable de la SNCF : un service diminué drastiquement, et de nombreux trains supprimés, pour un coût plus élevé pour la Région. En résumé, une dégradation volontaire du transport ferroviaire, totalement inacceptable en cette année de COP 21 qui devrait rappeler à tous la nécessité d'agir vite et fort pour éviter un emballement climatique incontrôlable.

COMMENT EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

Dès 2013, alors que la convention arrivait à son terme fin 2014 en Rhône-Alpes, les écologistes alertaient sur le manque d'implication de l'exécutif dans la négociation avec la SNCF. Cette incapacité à anticiper a conduit à la prolongation de la convention d'un an jusqu'à fin 2015.

Le bilan de la convention en cours est mauvais, notamment en raison des choix de la direction de la SNCF : l'offre diminue, la SNCF supprime des emplois de cheminots, les guichets ferment, les services se dégradent, les usagers se détournent donc du train et les recettes baissent. **L'obligation de résultats sans obligation de moyens laisse à la direction de la SNCF une latitude qui devient préjudiciable au service qu'elle doit rendre.**

Quand la SNCF croit faire des économies en rognant sur les services, elle augmente le coût pour la Région. Ainsi des lignes se sont fortement dégradées : le trajet Lyon - Chambéry a pris 16 minutes supplémentaires durant la convention actuelle et le Lyon-Grenoble a acquis la réputation du train le moins fiable de Rhône-Alpes : 75% de taux de régularité en heure de pointe en 2015 alors que l'objectif minimal est de 92% !

Quand le cumul des mandats dégrade le service TER...

On a là un exemple concret de l'effet délétère du cumul des mandats. Le suivi de la relation entre la Région et la SNCF n'a pas été suffisamment serré pour empêcher cette dégradation. **Pour exercer pleinement l'une des premières compétences de la Région, il faut exercer son mandat à plein temps.**

En Rhône-Alpes nous n'avons jamais eu un niveau de pression suffisant sur la direction de la SNCF de la part de l'exécutif qui n'a pas réagi à temps aux plaintes croissantes des usagers.

QUELLES AMÉLIORATIONS ESPÉRER ?

Pour responsabiliser la SNCF, la Région ne doit plus payer les services qui ne sont plus rendus aux usagers. La qualité de service doit être l'enjeu central de la prochaine convention TER.

Facturation selon la qualité réelle

La future convention doit intégrer le fait que les trains facturés à la Région sont bien les trains qui ont roulé. En effet, jusqu'à présent **la SNCF facturait les trains prévus à la fiche-horaire, qu'ils aient roulé ou pas.**

Retard à répétition ? Instaurons la "Garantie voyageur"

Demandée par de nombreuses associations d'usagers, il est indispensable de créer une garantie voyageur : les abonnés devront systématiquement être indemnisés en cas de non-respect des objectifs mensuels de régularité sur une ligne donnée. **Cette garantie doit être à la hauteur des souffrances des usagers pénalisés.**

Améliorer la qualité du service

Actuellement la stratégie de la direction SNCF est le remplacement des hommes par des écrans ou des caméras de surveillance. Ce n'est pas acceptable, il est nécessaire de demander un renforcement de la présence humaine en gare et dans les trains (présence systématique de contrôleurs dans chaque train) et un maillage plus serré des points de contact avec la clientèle.

La SNCF doit se voir imposer des pénalités dissuasives en cas de mauvais service (plus de 10 minutes d'attente au guichet), de sorte à l'obliger à agir, à embaucher, investir,...

Un opérateur public régional pour développer les trains régionaux

Pour faire face à une direction SNCF qui abandonne les TER au profit des lignes à grande vitesse et des autocars low cost, la Région doit construire un outil public régional qui lui permette directement d'offrir un service de qualité aux usagers.

En Rhône-Alpes il existe déjà un opérateur local pour des lignes d'autocar

L'idée d'un opérateur régional n'est pas nouveau. Depuis 2012, certaines lignes de car sont exploitées directement par la Région Rhône-Alpes par l'intermédiaire de « Sud Rhône-Alpes Déplacements », une société publique locale qui exploite notamment les lignes Lyon - Annonay, Montélimar - Nyons et Pierrelatte - Le Pouzin.

Sur un modèle équivalent la Région doit reprendre en gestion publique directe les lignes fortement dégradées par la politique de la direction SNCF. C'est le cas pour l'ensemble des petites lignes comme Bourg-en-Bresse - Oyonnax - Saint Claude ou Grenoble - Gap.

Une solution moins chère pour la Région

Les différents audits menés dans d'autres régions ont montré qu'il était possible d'obtenir une facturation qui colle au plus près des coûts réels d'exploitation. Un audit de ce type est déjà en cours en Rhône-Alpes.

En faisant rentrer des lignes objectivement abandonnées par la direction de la SNCF dans le giron direct de la Région il sera possible d'économiser des frais de structures pour un service plus performant.

Une perspective pour le développement des trains régionaux

Aujourd'hui la SNCF est à la croisée des chemins. Anticipant la fin de son monopole, la direction de la SNCF se détourne des ambitions de service public pour s'enfermer dans une logique comptable qui la pousse à délaisser les trains régionaux. En reprenant en main les lignes abandonnées mais aussi en réfléchissant au développement de nouvelles lignes au plus près des besoins des usagers, la Région Auvergne Rhône-Alpes sortira du cercle vicieux actuel. La région pèsera autant que possible sur l'Etat, pour qu'il redonne à la SNCF les moyens d'un vrai service public des transports ferroviaires.

Le développement du TER passe par une ambition et une vision claire de l'équilibre des territoires et des besoins des usagers. En prenant le contrôle direct de certaines lignes au sein d'une société publique locale, qui pourra embaucher des cheminots qualifiés, la Région Auvergne Rhône-Alpes pourra rompre avec la baisse de qualité de service et de fréquentation de ses TER et devenir une Région à la hauteur des enjeux qui sait innover lorsque les solutions d'hier ne sont plus adaptées.