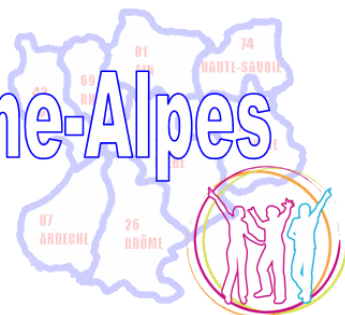




CER Rhône-Alpes
info



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Janvier 2018

CONVENTION TER : la fin d'un monopole

Lors du CER du 21 décembre, la direction nous a présenté le projet de la convention TER. Mais peut-on d'ailleurs parlé de « projet » dans la mesure où cette convention a été adoptée en séance plénière à la Région le 30 novembre dernier puis au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités le 14 décembre ?

Y compris dans la phase de « consultation » puisque le CESER Auvergne Rhône-Alpes, puis l'assemblée du Conseil régional AU-RA se sont prononcés sur le texte alors que la convention avait d'ores et déjà été actée par les deux présidents et avait fait l'objet d'une présentation à la Presse.

Voici l'analyse en quelques mots de l'UNSA-Ferroviaire :

1°) **la durée de la convention** de 6 ans à compter du 1^{er} janvier 2017 avec un avenant au plus tard le 30 septembre 2020 pour les services annuels 2020, 2021 et 2022.

Pour l'UNSA, au vue de l'état de nos infrastructures, il y a un fort risque, à cet horizon 2020, pour de nombreux reports de circulations ferroviaire en cars avec par ailleurs des investissements forts sur le transport routier par le conseil régional.

2°) l'**autonomie de gestion de la SNCF** étant réaffirmée, cela entrainera inévitablement d'autres réorganisations (réseau de vente, présence à bord et en gare, entretien du matériel, sièges des établissements et de région ...).

3°) le **niveau contraignant des pénalités** peut se révéler problématique compte tenu des difficultés actuelles de production, notamment sur les lignes test du projet « IMPACT ».

4°) **au sujet de la concurrence**, la plupart des lignes de la région ainsi que la maintenance courante du matériel ne semblent pas menacées, mais la rénovation du matériel à mi-vie risque fort d'être mise à la concurrence.

5°) **mise éventuelle en concurrence de l'exploitation des Lignes :**

- Ligne Saint Gervais / Vallorcine
- Ligne de l'Ouest-Lyonnais

Pour l'UNSA, l'ouverture à la concurrence aura des conséquences pour les personnels concernés et celles-ci ne seront minimales.

L'UNSA s'interroge en effet sur la stratégie de l'entreprise afin de répondre à l'appel à la concurrence. Les personnels seront-ils transférés ? L'appel d'offre sera-t-il fait avec le statut ? Par une filiale ?

6°) **Léman-Express :**

La dite convention va à terme être transférée vers une autorité organisatrice unique avec un exploitant unique. Le futur exploitant ferroviaire ne sera donc pas SNCF Mobilités mais LEMANIS.

Nous allons être confronté à des choix ; l'entreprise se doit de donner des garanties aux agents qui seront concernés par cette mise en concurrence.

La question n'est pas de savoir si nous sommes "Pour ou Contre" la signature de la convention mais plus tôt d'être informé des conséquences vis-à-vis du personnel et les propositions que l'entreprise va proposer aux agents touchés par l'application de la nouvelle convention.

Vous l'aurez compris, sur cette convention, tant sur la forme que sur le fond, l'UNSA-Ferroviaire estime que nous sommes passés à côté d'un débat de fond.

L'UNSA déplore l'absence de concertation qui a prévalu lors de la négociation de cette convention TER.



Créateur de lien social !

UNSA-FERROVIAIRE RHÔNE-ALPES
45, rue Saint Geneviève • 69006 LYON
SNCF 40 54 06 ou 06 12 07 64 26 Tél : 04 78 92 92 27
ur.lyon@unsa-ferroviaire.org

UNSA-FERROVIAIRE ALPES
37, chemin de la Rotonde • 73000 CHAMBÉRY
572.772 • Tél : 04 79 69 51 33
ur.chambery@unsa-ferroviaire.org



TER Investissement = Réussite

L'objectif de la Convention de diminuer de 40% les trains en retard est aussi une question d'investissement dans les structures "Matériel" pour permettre de répondre à ce défi.

Le cas de l'atelier de VAISE en est un exemple

Celui-ci est dédié en grande partie à la maintenance de niveaux 1, 2 et 3 du matériel roulant pour le TER AURA. Lors de notre visite terrain, l'UNSA-Ferroviaire a été alerté par les agents **du manque d'investissement**. Investissement qui permettrait d'améliorer la mise à disposition des engins pour le service. Cette mise à disposition est un des axes d'amélioration de la régularité et du respect des compositions.

Actuellement, certaines installations de l'atelier principal ne sont pas adaptées pour réaliser la maintenance prévue aux plans de travaux (comme la hauteur des fosses, le manque de passerelles sur certaines voies,...) ; d'autres installations quant à elles ne permettent pas un travail de qualité (avec notamment la hauteur des fosses qui contraignent les agents à travailler dans une posture non adaptée).

Cette situation oblige un grand nombre de manœuvres des engins sur le site pour les passer d'une installation à une autre afin de pouvoir réaliser la maintenance prévue (qu'elle soit préventive ou corrective). En ayant un outil industriel adapté aux matériels en maintenance sur Vaise, nous pourrions obtenir une meilleure garantie des engagements prises avec notre Autorité Organisatrice qu'est le Conseil Régional.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la SNCF ne pourra plus se cacher derrière la convention TER ; celle-ci dans son paragraphe 5.2 "Missions de SNCF Mobilités" rappelle le cadre général : « SNCF Mobilités bénéficie de l'autonomie de gestion et est libre de gérer et d'organiser les moyens humains et matériels nécessaires à l'exécution de ses missions au titre de la Convention ».

Si nous voulons respecter nos engagements, la région et la Sncf se doivent d'investir dans des structures adaptés aux nouveaux matériels.

Consultations sur le projet de fermeture de la boutique de Grenoble et le projet de modification d'organisation de l'espace de vente d'Aix-les-Bains :

Le réseau de distribution est en pleine mutation et l'année 2017 a vu un nombre important de réorganisations ou de fermetures de nos points de ventes sur la région et plus particulièrement sur l'ex-région de Chambéry. La suppression de nombreux postes de vente sur l'ensemble du périmètre de la région Rhône-Alpes a fortement déstabilisé et dégradé les organisations et les conditions de travail des agents de la vente.

Même si la digitalisation est devenue inéluctable, une partie de notre clientèle n'a pas, ou peu, accès à un ordinateur ou à l'utilisation d'internet. Il faut aujourd'hui trouver un équilibre entre les points de vente physiques et numériques pour affronter l'ouverture à la concurrence et répondre à la convention TER.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est nécessaire de préserver un réseau physique de distribution afin d'offrir un service complet à nos clients.

Sur ce dossier l'UNSA a voté CONTRE

Prochain CER : 25 Janvier 2018



L'expertise syndicale

UNSA-FERROVIAIRE RHÔNE-ALPES
45, rue Saint Geneviève • 69006 LYON
40 54 06 • Tél : 04 78 92 92 27
ur.lyon@unsa-ferroviaire.org

UNSA-FERROVIAIRE ALPES
37, chemin de la Rotonde • 73000 CHAMBÉRY
572.772 • Tél : 04 79 69 51 33
ur.chambery@unsa-ferroviaire.org