

TER, la rupture entre SNCF et PACA

Et si on parlait "recettes du trafic" ?

Dans son numéro du mois de novembre 2016 intitulé « TER, la rupture entre SNCF et PACA », la Vie du Rail Magazine rappelle les mauvais indicateurs liés à la production du TER PACA, véritables éléments de discorde entre la Région et son exploitant historique. 20 % des trains sont en retard, 10 % annulés (40 trains programmés ne circulent pas quotidiennement) et le taux de fraude atteint près de 18 %. Ces mauvais indicateurs sont complétés par un coût au train-kilomètre jugé « trop élevé » par l'exécutif régional. L'enjeu de la contestation porte aujourd'hui sur 36 millions d'euros minimum sur un montant global de charges de 380 M€ au titre de l'exercice 2016.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, la SNCF est pourtant la seule capable de proposer une offre de services intégrés au bénéfice de tous. La mise en concurrence tant attendue, et notamment par TRANSDEV (cf. interview en page 6 de Claude STEINMETZ, Directeur ferroviaire France de l'opérateur privé) ne résoudra rien ! L'urgence consiste à mettre en place une organisation transparente, claire et ambitieuse par l'ensemble des acteurs du TER pour redonner la confiance perdue.

L'agenda de la mobilité métropolitaine, dévoilé le 3 décembre dernier, qui vise à mettre fin au cercle infernal du tout-voiture, fait la part belle aux autocars. Dans des délais très courts, l'offre routière devrait irriguer le territoire dans des proportions jamais atteintes. Alors que le développement du transport public ferroviaire devrait servir d'ossature robuste à l'offre de mobilité proposée aux usagers, le mode de transport ferré devient tributaire de projets aux échéances incertaines dont les financements ne sont absolument pas assurés à ce jour !

Pour faire face à cette situation, la SNCF propose toujours les mêmes leviers à son Autorité Organisatrice de Mobilités (AOM) : suppressions de postes, EAS (Équipement Agent Seul), fermetures de gares et de guichets, réorganisations constantes,..., alors même que ces dispositions ne produisent pas les effets escomptés en termes de réduction des coûts.

Pour l'UNSA, les réponses proposées par la Direction ne sont pas à la hauteur des ambitions de l'AOM en matière de qualité de service aux usagers.



En région PACA (comme dans la plupart des territoires), la fréquentation ne suit pas la progression de l'offre TER (exprimée en Tkm). La Région doit assumer ses choix politiques et ne pas les reporter médiatiquement sur son exploitant !



L'attractivité du TER PACA, mesurée au travers du nombre de voyageurs par kilomètre (vkm), stagne. La progression de cet indicateur doit redevenir une priorité pour l'ensemble des acteurs du TER. Il faut renforcer le mode ferroviaire dans les territoires identifiés comme porteurs de véritables relais de croissance pour le train, et assurer d'autres modes de transport (routier, taxis à la demande, parkings,...) là où les flux de voyageurs sont faibles. Une offre TER intermodale permet d'apporter une solution de mobilité au plus près des besoins de chacun.



Écoutons les cheminots qui savent de quoi ils parlent ! Dans le modèle conventionnel du TER, la SNCF est « force de proposition » auprès de son AOM. Par son expérience, L'Entreprise a des atouts face à ses concurrents. Ces atouts lui permettent d'être en situation de proposer des expertises pertinentes et innovantes au service de la mobilité et de l'aménagement du territoire, y compris au travers de son patrimoine ferroviaire.

Le cadre réglementaire et législatif donnera l'avantage à celles et ceux capables de fournir :



une offre de mobilité complète et un service unique en matière d'information, de distribution et de correspondance,



un outil d'aménagement du territoire, à travers le patrimoine qu'ils sauront valoriser (emprises ferroviaires, terrains, gares, immobilier,...).

Le projet CAPTER 2020, présenté par la SNCF, ne met pas suffisamment l'accent sur les relais de croissance. Si l'Entreprise doit sans attendre se préparer à toutes les éventualités, pour l'UNSA, elle doit encourager l'ensemble des cheminots à mobiliser tous leurs talents.

Sans attendre, l'UNSA demande la mise en place d'une cellule de recouvrement des recettes. À quoi sert la mise en œuvre d'une politique de sécurité à outrance si on ne recouvre pas correctement les principales conséquences économiques de la fraude ?

L'UNSA-Ferroviaire propose des solutions qui servent l'emploi et le développement économique local. Un exploitant ne peut pas se contenter d'offrir à son Autorité Organisatrice de Mobilités une simple prestation de production d'une offre de train-kilomètres demandée. La SNCF est la seule capable d'offrir une offre de service complète permettant de répondre aux enjeux des impératifs de développement des transports publics et d'attractivité du territoire PACA.

