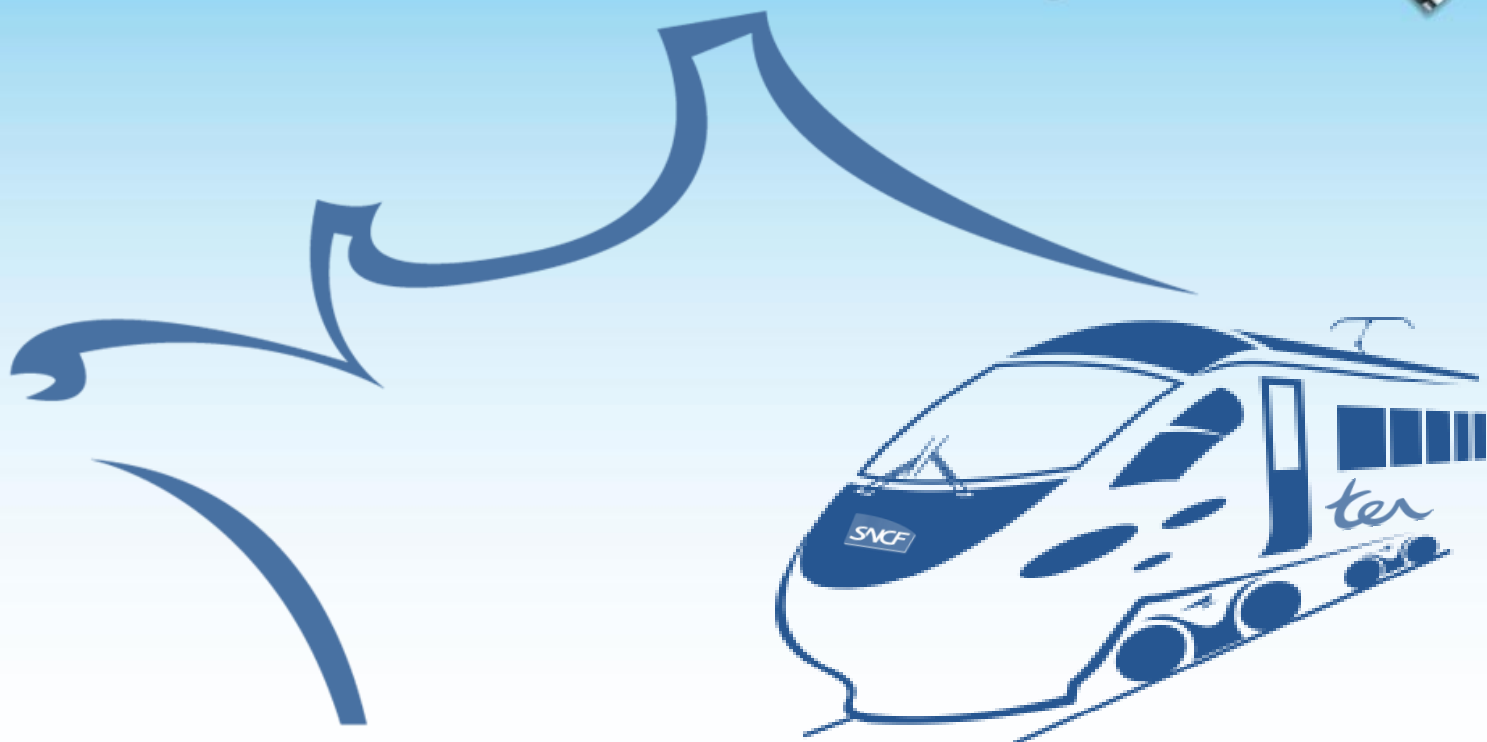


LES DOSSIERS *sous la loupe*



Pérennité et développement du Ter

*Analyses et propositions
de l'UNSA*

Introduction



Le TER est un atout pour le développement régional et assure la continuité du lien social sur l'ensemble des territoires. Il représente un formidable outil d'attractivité économique en répondant aux différents besoins de mobilités de chacun tout en répondant aux nouveaux défis écologiques du 21^{ème} siècle. Il permet de garantir une solution de transport à tous à des conditions économiques équitables sans discrimination financière. Afin de répondre à ces enjeux, les Régions qui en sont les Autorités Organisatrices doivent retrouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables.

L'UNSA aborde tous les items



Un environnement économique sous forte contrainte

Les Régions sont sous contraintes : évolution négative de l'environnement économique (gel des dotations des Autorités Organisatrices, concurrence avec le covoiturage, ouverture du marché routier et mise en place de nouveaux outils qui engendrent de nouvelles habitudes de consommer « les mobilités »). Depuis la réforme de la taxe professionnelle, les Régions ne peuvent plus avoir de fiscalité dynamique. Le gel de la dotation de l'État aux collectivités en 2010, puis sa baisse depuis 2015 annoncée jusqu'en 2017 empêchent tout dynamisme budgétaire.

Sans ressources financières stables et pérennes, les Régions mettent la pression sur les opérateurs de transport, et en particulier la SNCF, ce qui conduira à terme à une dégradation du service public.

Depuis une dizaine d'années, l'évolution du forfait de charges TER a progressé de 2,5 à 3% par an. Cette hausse n'est plus acceptée par les exécutifs régionaux. Dans la période actuelle, le renouvellement des conventions TER et le renforcement des prérogatives des Régions par les lois MAPTAM et NOTRe offrent aux Autorités Organisatrice de Mobilités (AOM) l'opportunité d'exprimer auprès de l'exploitant historique une demande très précise : **la stabilisation de la contribution financière régionale** sur l'ensemble de la durée conventionnelle accompagnée d'une progression de la qualité de service. Dans ce contexte difficile, chaque euro doit pouvoir être justifié via la transparence financière et le découpage des comptes par ligne TER.

La Région Grand Est devrait être la première Région à signer une nouvelle convention d'exploitation TER depuis la promulgation de la loi NOTRe. La convention prendrait effet dès le 1^{er} janvier 2017 pour une durée de 8 ans avec une clause de revoyure au bout de 4 ans. Cette échéance correspond à la possibilité pour la Région d'expérimenter la concurrence via appel d'offres ou attribution directe de lignes ferroviaires.

Une fiscalité propre aux Régions

L'UNSA-Ferroviaire demande la mise en œuvre d'une fiscalité propre aux Régions. L'UNSA-Ferroviaire est favorable à une réforme de la fiscalité locale pour répondre à la légitime attente de la décentralisation. Le retour à l'autonomie financière est partie intégrante de la libre administration des collectivités. **La DGF remplacée par une fraction de TVA : une avancée politique majeure dans la décentralisation à condition que cela ne soit pas un simple effet d'annonce à la veille des élections présidentielles de 2017**

Devant cette situation financière complexe, le Gouvernement a été contraint d'agir. Lors du Congrès des Régions de France qui s'est tenu à Reims le 29 septembre 2016, le Premier Ministre, Manuel VALLS, a fait une annonce prometteuse.

À compter du 1^{er} janvier 2018, les Régions n'auront plus de Dotation Globale de Fonctionnement (DGF). Celle-ci sera remplacée par une fraction de TVA dont l'effet dynamique garantira et pérennisera leurs moyens d'action. Ce transfert de TVA se substituera en conséquence à la part de DGF perçue par les Régions, soit 3,85 milliards d'euros.

Pour les Régions, qui sont les seules collectivités à ne pas disposer d'une fiscalité autonome (hormis les cartes grises), c'est une véritable révolution. Manuel VALLS s'est engagé à ce que le principe et les modalités de ce transfert soient votés dès cette année. Avec cette solution, les Régions vont pouvoir bénéficier d'une recette en progression quasi-constante.

L'UNSA-Ferroviaire défend toujours le Versement Transport Interstitiel

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à toutes ressources financières qui puissent permettre aux AOM d'assurer pleinement leur rôle d'organisateur des mobilités même si ce nouveau mode de financement ne remplace pas notre demande de mise en place de Versement Transport Interstitiel.

Pour rappel, la création d'un Versement Transport Interstitiel - c'est-à-dire perçu sur les territoires situés hors des périmètres de transport urbain - était prévue dans le projet de loi de décentralisation en 2012. Elle a été abandonnée sous la pression du MEDEF.

La reprise de cette mesure dans la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire était l'une de nos revendications. En effet, l'UNSA-Ferroviaire y est favorable car les entreprises sont les premières bénéficiaires d'un transport public de qualité qui sécurise le trajet domicile-travail des salariés, pour les horaires et pour le coût du transport.

Aujourd'hui, le Versement Transport est exclusivement affecté au transport urbain.

La mise en place d'un Versement Transport Interstitiel permettrait aux Régions d'asseoir une recette pérenne dédiée et de relancer une dynamique de croissance des TER. Elle renforcerait l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire dans une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France.

L'UNSA-Ferroviaire favorable à la liberté tarifaire à condition qu'elle soit encadrée afin d'assurer une égalité d'accès au service public

La liberté tarifaire (notamment par l'augmentation des abonnements régionaux), si elle évolue de manière équilibrée et juste, permettra de répondre à ce double enjeu demandé par les Régions : la stabilisation de la contribution financière régionale et l'amélioration de la qualité de service.

Les usagers qui sont les premiers concernés et qui bénéficient au quotidien du transport ferroviaire régional doivent également prendre part, de manière équitable et dans une juste mesure, aux besoins croissants de financement des mobilités des Régions. Les recettes issues des voyageurs couvrent actuellement 25% des charges relatives au TER. Les clients occasionnels apportent 75% de ces recettes (25% pour les abonnés).

Outre une hausse du prix des abonnements et des billets, cette liberté tarifaire doit s'articuler par la mise en place d'une tarification différenciée par ligne TER. Une ligne à forte fréquentation domicile-travail assurée par une offre cadencée pourrait davantage faire appel à la contribution financière des usagers par rapport à une ligne secondaire. Les recettes engendrées permettront de financer l'investissement de nouvelles lignes TER dans une dynamique d'aménagement et d'attractivité des régions. Les Régions reportent sur SNCF Mobilités leurs contraintes économiques. La SNCF, si elle doit répondre aux défis des nouvelles mobilités, ne peut pas supporter à elle seule l'évolution des coûts du transport ferroviaire régional.

C'est d'abord l'emploi et les conditions sociales des salariés qui sont visés. Les conditions sociales des cheminots ne doivent pas être la variable d'ajustement pour faire face aux nouveaux enjeux du transport ferroviaire régional. Il n'y a pas de service public sans agents.

La présence humaine dans les trains et dans les gares est indissociable de la sûreté et de la qualité de service.

Dans cette dynamique, les Contrats de Plan État-Régions doivent donner la priorité au ferroviaire pour maintenir en état le réseau régional. Les Grandes Opérations Périodiques (GOP) d'entretien du matériel roulant sont également l'occasion de moderniser, redonner une nouvelle jeunesse et augmenter sa durée de vie. Par conséquent, pour l'UNSA-Ferroviaire, ces GOP doivent être considérées comme des investissements.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'équilibre des comptes TER doit également être recherché par l'augmentation des recettes via le développement de l'offre ferroviaire et l'amélioration de l'accessibilité aux gares : création de pôles multimodaux et de parkings. L'UNSA-Ferroviaire défend une politique harmonisée entre les différentes échelles (par la création d'une AOM unique à l'instar du STIF) pour éviter des concurrences entre AO et permettre le meilleur service au public.

Un renforcement du rôle des Régions grâce à la loi NOTRe, notamment dans le transport

La loi NOTRe va dans le bon sens en confiant de nouveaux blocs de compétences aux Régions, au service du développement économique, de l'attractivité et du développement équilibré du territoire. Les Régions seront compétentes en lieu et place des départements s'agissant des services non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires ou encore de la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs qui relevaient du département.

L'UNSA-Ferroviaire doit renforcer son influence auprès des décideurs et des relais d'opinion (médias, associations), notamment pour mieux répondre aux attentes des usagers. Le regroupement des Régions entraîne le renouvellement de la totalité des conventions régionales en 2016 et 2017. Par notre présence et notre travail dans les CESER et notre lobbying auprès des politiques, nous pèserons sur les négociations dans une perspective de sauvegarde de l'emploi, des conditions de travail et de la qualité des services offerts aux usagers.

Pour parer à l'ouverture probable à la concurrence et affiner ses analyses, l'UNSA-Ferroviaire renforcera son benchmark dans les transports de proximité européens.

L'UNSA-Ferroviaire restera vigilante sur l'évolution du marché des cars « Macron ». Ce mode de transport ne doit pas concurrencer directement le TER.

La SNCF a toujours été en situation de concurrence intermodale. Les évolutions législatives et technologiques vont multiplier les modes de concurrence. La concurrence intermodale se renforce avec la libéralisation du transport de voyageurs par bus par la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi « Macron ». La loi Macron organise l'ouverture à la concurrence du transport de passagers par autocars interurbains en France.

Les URs doivent être attentives aux demandes de dérogations des transporteurs routiers. Il est important de surveiller les demandes des opérateurs routiers sur les relations de moins de 100 km (cf. alertes sur le site internet de l'ARAFER). Sur les modalités d'accès des autocars dans les gares, il est souhaité par certains élus politiques comme Madame Fabienne KELLER, Sénatrice, de mettre à disposition les arrêts routiers dans les emprises proches des gares.

Pour rappel, pour les lignes inférieures à 100 Km : une déclaration par l'entreprise de transport routier de voyageurs + un avis de l'ARAFER sont nécessaires,

Pour ces lignes, la loi prévoit la possibilité pour une Autorité Organisatrice de mobilité (AOM) de saisir l'ARAFER afin de limiter ou d'interdire une nouvelle liaison routière qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique des TER ou aux autres lignes routières conventionnées.

La libéralisation de l'autocar issue de la Loi porte déjà préjudice au ferroviaire : secteur ferroviaire dont chacun et chacune peut observer l'état de fragilisation, par des budgets dédiés de plus en plus contraints. L'UNSA-Ferroviaire accueille cette mesure avec circonspection car la concurrence fait rage, tirant les prix et les salaires vers le bas. L'UNSA-Ferroviaire redoute des faillites et des concentrations d'entreprises qui ne sont jamais positives pour l'emploi et les conditions de travail des salariés.

La concurrence intramodale prévue par le 4^{ème} paquet ferroviaire s'imposera, au plus tard, en 2019 pour les services publics de voyageurs. Les élections présidentielles de 2017 risquent d'accélérer le calendrier. L'UNSA-Ferroviaire rappelle qu'elle est opposée à cette ouverture à la concurrence.

L'UNSA-Ferroviaire revendique et agit en faveur d'un cadre social commun modernisé et de haut niveau, afin d'éviter tout dumping social, mortifère pour les salariés. L'UNSA-Ferroviaire regrette que le Conseil des Ministres des transports européens n'ait pas intégré cette dimension de protection sociale dans son accord du 8 octobre 2015.

Nous demandons d'intégrer les critères sociaux dans le règlement "Obligation de Service Public". L'obligation d'ouverture permet à l'État membre de choisir le mode d'organisation.



L'emploi

Sous la pression financière des Régions qui veulent stabiliser, voire réduire la part de leur contribution financière, les Directions Régionales SNCF proposent des réponses visant à réduire la masse salariale, notamment en tendant à créer un métier unique au sein de la filière commerciale au regard de chaque activité.

Il est à rappeler que la SNCF et les Régions travaillent et échangent dans le cadre d'une relation de Délégation de Service Public (DSP) : Autorité Organisatrice de Mobilités/Exploitant Ferroviaire. Au travers de ses actions, l'objectif de l'UNSA-Ferroviaire est de contribuer à maintenir une relation de confiance entre la SNCF, véritable force de propositions auprès des AOM, et les Régions qui financent le transport ferroviaire régional.

- **L'accompagnement des trains**

L'Équipement Agent Seul (EAS) ou l'Accompagnement Non Systématique (ANS) constitue l'une des pistes d'économie défendues par les Régions avec le renouvellement progressif des conventions d'exploitation TER prenant en compte les nouveaux périmètres des régions administratives (12 nouvelles Régions en métropole).

Concernant l'impact de l'EAS sur les process relatifs à la qualité de service, cette démarche est présentée par l'Entreprise comme permettant une meilleure maîtrise de la séquence de départ des trains (+1 à 2 points de régularité).

L'UNSA-Ferroviaire est contre la mise en place de l'EAS ou l'ANS qui vise uniquement à la suppression des ASCT (Agents de Service Commercial Train) à bord des TER.

Il est à rappeler que lorsque l'EAS/ANS est réalisé par une Activité TER, cette démarche est toujours contractualisée avec l'AOM via la convention d'exploitation. La démarche n'est souvent pas assumée politiquement. Sa mention dans la convention d'exploitation n'est pas toujours explicite. L'EAS peut, par exemple, conventionnellement exister par la suppression des articles exigeant un niveau défini d'accompagnement des trains.

L'EAS/ANS est souvent réalisée, non pas après une demande explicite des Régions, mais à la suite d'une réduction de la contribution d'exploitation nécessitant davantage de productivité

et d'économie sur les charges TER. L'EAS est vue par l'Entreprise comme une variable d'ajustement économique permettant de présenter aux Régions une facture TER stable. Des échanges se sont engagés sur le sujet avec les participants du GN Trains, ainsi qu'un REX sur l'emploi là où cela a été mis en place.

L'UNSA-Ferroviaire, défavorable à l'EAS/ANS, souhaite définir un cadre de négociations avec l'Entreprise

L'UNSA-Ferroviaire s'est toujours positionnée contre l'EAS. L'objectif de l'UNSA-Ferroviaire est de défendre la sauvegarde au maximum de l'emploi, et bien sûr la défense des agents afin qu'ils ne perdent pas en termes de conditions de travail et de rémunération.

L'UNSA-Ferroviaire apporte depuis des années dans les différentes instances nationales et européennes des arguments défavorables à l'EAS/ANS. Les conséquences sur la Sûreté, la Sécurité et la Lutte Anti Fraude (LAF) sont réelles. Malgré tous les arguments apportés par l'UNSA-Ferroviaire, seules les visions économiques et de production sont retenues par l'Entreprise et les AOM.

Aujourd'hui, toutes les Organisations syndicales se positionnent contre l'EAS/ANS. Cela n'empêche pas leurs représentants locaux de négocier au mieux la mise en place de l'EAS au niveau régional et donc d'accompagner socialement les agents concernés. C'est également le rôle d'une organisation syndicale. L'UNSA-Ferroviaire privilégiera toujours la mise en œuvre de pistes d'économie qui ne dégradent pas l'emploi.

Dans ce contexte, en tant que 2^{ème} organisation syndicale au sein du GPF, il semble pertinent d'être force de proposition et de demander à la Direction SNCF d'apporter une plus grande visibilité « métier » sur les postes du contact clients afin d'en avoir une vision globale. Il est primordial que les ASCT, qui sont les premiers concernés par cette problématique, réfléchissent sur leur métier et leur avenir. Il faut donner des arguments fiables et concrets aux Régions et à l'Entreprise pour maintenir l'accompagnement dans les trains.

Une négociation sur les conséquences de l'EAS au niveau régional par les Unions Régionales (UR)

Les UR gèrent cette négociation au niveau régional lors des mises en place de l'EAS voulues par la Direction de l'Entreprise, avec l'aide de la ligne métier. Afin d'éviter une trop forte dispersion, la Fédération UNSA-Ferroviaire propose aux UR un cadre de négociation :

Est-il possible de définir des champs d'application spécifiques qui rendraient l'EAS « plus tolérable » en fonction du périmètre géographique sur lequel évolue la circulation ferroviaire (« urbain », « périurbain », et « campagne »), de l'identité de la ligne en fonction

de ses caractéristiques (relation plus ou moins exposée à la fraude), de la faisabilité technique de réalisation de l'EAS (infrastructure ferroviaire), de la compatibilité de l'Engin Moteur (disponibilité du matériel de sécurité embarqué, ligne ne comportant pas la Radio Sol Train,...), du niveau de fréquentation de la ligne, des périodes ?

Est-ce que socialement, la mise en place de l'EAS peut faire l'objet d'une négociation locale pour contribuer à une amélioration des conditions de travail des agents, avec des amplitudes horaires moins contraignantes, une part croissante de travail en équipe, et une progression des rémunérations par une évolution qualitative des missions d'ASCT ?

Sur l'aspect économique de l'EAS, il peut être pertinent de construire cette démarche dans une dynamique de sauvegarde des recettes, de maintien des emplois et de mise en qualité du produit train à long-terme.

L'UNSA-Ferroviaire refuse de construire l'EAS dans un objectif de réduction de la masse salariale ! L'UNSA-Ferroviaire porte ces revendications au niveau de la Convention Collective de branche du Ferroviaire (elles ne se limitent pas au Groupe Public Ferroviaire).

De fortes évolutions impacteront le TER et ses métiers. Il faut donner une lisibilité aux salariés sur les évolutions attendues. L'UNSA-Ferroviaire revendique plus d'anticipation au travers d'une véritable GPEC. Dans un contexte de fortes évolutions, quels sont les métiers de demain au TER ? L'UNSA-Ferroviaire demande une GPEC sur le périmètre de la convention pour donner une perspective crédible aux salariés. Le dialogue social prôné par l'UNSA doit permettre d'échanger sur ces sujets en amont des signatures des conventions d'exploitation.

Le volet « formation » doit également être pris en compte par la Direction de la SNCF quelle que soit l'activité. Un haut niveau de formation basé sur les fondamentaux (Sécurité, Sûreté, sauvegarde des recettes et Service) doit être dispensé à tous les ASCT dans une dynamique de valorisation du métier et des missions de l'accompagnement face à l'arrivée de la concurrence. Le maintien des compétences des agents d'accompagnement doit être garanti et faire l'objet d'un suivi systématique par l'Entreprise afin que la prestation d'accompagnement soit perçue comme un élément non optionnel dans l'exploitation ferroviaire par les Autorités Organisatrices de Mobilités.

- **La Traction**

Les conducteurs de trains doivent constituer un lien solide entre les différentes activités du Groupe Public Ferroviaire. Il est primordial pour un agent de conduite de ne pas être "enfermé et cloisonné" au sein d'une seule et même activité tout au long de sa vie professionnelle. Cet objectif passe par la pérennisation d'un parcours professionnel fort et

une mobilité au sein de toutes les activités du GPF. Cette démarche doit être assurée dès le début de la formation initiale de l'agent par un tronc commun à toutes les activités (notamment le TER) qui ne doit exclure aucunement le sujet des mutations entre les différentes activités.

- **La distribution**

La phénoménale accélération du digital impacte directement les mobilités. Le risque de perte de contrôle est important tant pour les déplacements que pour la vente.

Le maillage territorial est une force. Les gares doivent fournir la totalité des prestations (contrairement à l'organisation en Île-de-France). Il faut maintenir la présence humaine dans les points de vente.

L'arrivée des Pass régionaux ne doit pas être un argument de fermeture des guichets. L'intermodalité répond à une demande très forte des usagers. L'exemple de l'Île-de-France montre que la majorité des usagers se déplacent sur un trajet de bout en bout, et non pas que régional. Les agents SNCF assurent parfaitement ces missions.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée à certaines expérimentations d'évolution des missions de vendeurs à condition que cette démarche soit créatrice d'emplois et cadrée et qu'elles apportent une plus-value pour l'utilisateur: par exemple, les vendeurs, ambassadeurs du TER, qui se déplacent dans différents lieux (mairies, associations,...) autour de lignes dédiées ou dans différents points d'arrêt non gérés pour assurer des prestations de vente et de conseil. A contrario, la vente de billets TER dans les bureaux de tabac n'est pas satisfaisante car il n'y a aucun service rendu au client. **Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne faut pas opposer les canaux de distribution (l'internet et la vente physique) car ils sont complémentaires.**

- **La Maintenance du matériel roulant**

L'UNSA-Ferroviaire milite pour la continuité de l'intégration des Technicentres propres à l'Entreprise SNCF. L'UNSA-Ferroviaire est très attentive quant au projet de fournir aux Entreprises ferroviaires un package complet (ROSCO) allant de la vente à la location avec option d'achat jusqu'aux contrats d'entretien.

L'évolution des Technicentres doit s'inscrire dans les contrats de Plan État-Régions dans une vision politique stratégique à long-terme. Les Technicentres sont un élément capital d'attractivité des régions. Ils assurent un niveau fin de maintenance au quotidien, adapté au type de matériel concerné, et contribuent à assurer un haut niveau de prestations permettant d'optimiser le parc de matériel roulant des Activités TER.

- **La Sûreté**

Les atteintes aux personnes et aux biens augmentent chaque année. Ce phénomène n'épargne ni les voyageurs ni le personnel ferroviaire dans les gares, les trains, et les emprises ferroviaires. Cet état de fait doit conduire l'Entreprise et les Régions à intégrer un volet « sûreté » complet dans les conventions d'exploitation TER pour une politique sûreté cadrée et mieux définie avec l'ensemble des acteurs.

Les fermetures de guichets, de gares, le figeage de postes, les retards ou la suppression de certains trains, la dégradation du matériel, les constantes réorganisations, les restructurations visant à réduire les effectifs,... tout cela engendre des effets collatéraux : la dégradation du service public, le mécontentement des usagers, des situations de conflits et un fort sentiment d'insécurité.

La politique Sûreté de la SNCF ne peut pas se limiter à l'intégration d'articles dans la convention d'exploitation définissant un simple volume d'heures de prestation SUGE (Police ferroviaire). Pour l'UNSA-Ferroviaire, un ensemble de différentes mesures doit permettre de mieux appréhender la problématique. Des augmentations d'effectifs sont inévitables, c'est une réelle nécessité. L'Entreprise, l'État et les Autorités Organisatrices de Mobilités ont un rôle à jouer dans l'amélioration de cette situation.

L'UNSA-Ferroviaire exige le retour à un service humanisé pour les voyageurs et le public dans les gares afin de répondre à leurs attentes et endiguer le phénomène de non-droit qui s'établit à bord des trains et dans les enceintes de l'Entreprise.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la présence humaine en gare et à bord des trains est gage de sécurité, de sûreté, de préservation des recettes et de qualité.

Les futures conventions d'exploitation doivent inclure des articles définissant une politique sûreté proactive dans les TER et dans les gares (définition des prestations de la SUGE, tableaux de bord, suivi de la délinquance,...) mais également garantir la présence humaine par la mention de volumes définis d'ETP (Equivalents Temps Plein) du personnel vente/escale.

Les conséquences des actes d'insécurité dans les emprises ferroviaires ne doivent pas seulement être portées par la SNCF. Le traitement de la sinistralité est l'affaire de tous (cela incombe la SNCF certes, mais également les Régions et l'État). Des mécanismes conventionnels plus aboutis doivent être intégrés dans les futures conventions d'exploitation TER.



Environnement concurrentiel

Il semble que les Régions de France souhaitent aller plus vite dans l'expérimentation de la concurrence (PACA, Rhône-Alpes,...). L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la concurrence n'est pas la solution, c'est un problème. La concurrence engendrera une perte d'équilibre financier entre les lignes les plus rentables et les lignes les moins rentables qui seront vouées à disparaître (augmentation des coûts fixes vis-à-vis des lignes TER restantes).

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux. Elle s'y prépare néanmoins en examinant le fonctionnement dans les transports de proximité européens.

La mise en appel d'offres de conventions de service public TER, même sous la forme d'expérimentations, nécessite une modification législative pour faire évoluer le Code des Transports. Si cette évolution se produit, l'UNSA-Ferroviaire interviendra pour imposer une négociation dans le cadre de la convention collective du ferroviaire, de la reprise du personnel et de la portabilité des droits en cas de changement d'opérateur.

L'ETF (European Transport Workers' Federation / Fédération Européenne des Travailleurs des Transports)

L'ETF s'inscrit comme levier Européen efficace pour défendre les travailleurs du ferroviaire. Le 12 octobre dernier, le souhait de l'ETF d'avoir un accompagnateur à bord de chaque train a été confirmé et acté lors du groupe consultatif des conducteurs de trains. Le 27 octobre aura lieu la 2^{ème} journée d'action pour défendre le maintien des accompagnateurs de trains à bord.

Les TET (Trains d'Équilibre du Territoire)

Le conventionnement avec l'État, mis en place en 2010, n'est qu'un camouflage pour rendre euro-compatible l'obligation maintenue pour SNCF de financer le déficit des TET.

La qualité du service est primordiale pour rendre attractive l'offre TET. La France a besoin d'un réseau maillé de trains rapides, cadencés, confortables et à prix abordables. L'État doit déléguer à des syndicats inter-régionaux de transport (véritables AO) la contractualisation de l'offre nécessaire. Les besoins de financement (environ 500 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le Ferroviaire. Nous proposons d'utiliser, pour les TET, le levier de la fiscalité des carburants.

Afin de répondre à ces enjeux, certaines Régions souhaitent prendre compétence des lignes TET sur leur périmètre. Suite au schéma des nouvelles régions administratives, les lignes Intercités peuvent faire l'objet de reprises partielles ou totales par les Régions. Exemple, la Région Normandie qui après signature d'une convention avec l'État va récupérer tous les Intercités des axes normands. La Région Grand Est a également annoncé qu'elle récupérerait les lignes TET Paris/Troyes/Belfort, Reims/Dijon et Metz/Hirson.

Cette démarche s'articule sur deux points:

- * le financement du renouvellement du matériel roulant par l'État
- * la prise en charge du déficit d'exploitation par la Région

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à cette démarche à condition que l'exploitation par les Régions de ces lignes ne dégrade pas leur budget Transport.

Ce transfert des lignes TET vers le périmètre TER peut représenter une opportunité économique par une politique pertinente de correspondances TET/TER et d'amélioration de l'offre pour les usagers dans un cadre de renforcement de la qualité de service (matériel roulant neuf).

L'expertise UNSA



L'expertise UNSA

L'UNSA-Ferroviaire s'est mise en capacité de défendre efficacement les cheminotes et les cheminots confronté(e)s aux évolutions des Activités TER. Conscient de l'évolution croissante des enjeux du TER, le Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire, élu au Congrès de Vittel en 2016, a mis en place un Secrétaire Fédéral en charge du TER/TET qui anime un réseau de référents TER au travers des GT TER.

Le GT TER a constitué un réseau de référents TER par convention, d'experts fédéraux et de membres CESER. Il est nécessaire qu'à terme un référent par convention TER soit proposé pour assister aux GT TER afin de professionnaliser l'UNSA-Ferroviaire sur les questions du transport ferroviaire conventionné et avoir un interlocuteur unique entre la Fédération, les CESER, la Direction Régionale et la Région.

Formation

Trois journées de formation « initiale » se sont tenues en 2014 et 2015. Deux modules de formation « perfectionnement » de deux jours ont été organisés début 2016 pour mettre en compétence nos référents TER. De nouvelles formations seront prévues en 2017 pour continuer à former les militantes et les militants sur la politique économique du TER, le rôle des différents acteurs du transport ferroviaire conventionné et sur la lecture critique d'une convention d'exploitation TER.

CESER (Conseil Économique, Social et Environnemental Régional)

Les membres UNSA des CESER sont destinataires des Mag de l'UNSA-Ferroviaire. Il est primordial que les délégations UNSA dans les CESER intègrent un membre de l'UNSA Transports.

Objectifs UNSA



Objectifs UNSA

- Échanger régulièrement avec le vice-président en charge des transports et les groupes politiques formés au sein des conseils régionaux,
- Établir des liens avec les directeurs transports des conseils régionaux,
- Analyser les problèmes et les évolutions avec les associations locales d'utilisateurs,
- Être pertinent et de faire travailler les commissions économiques des futurs CE Mobilités sur le suivi des conventions d'exploitation,
- Organiser des débats publics en amont des signatures des conventions,
- Être force de propositions pour le contenu des contrats de plan État-Région et d'en assurer le suivi.





MUTO
nome

*plus
qu'un
syndicat...*

**Posi
tif**

**effi
CACE**

