Décembre 2016

SECTEUR FÉDÉRAL CHEMINOTS PAYS DE LA LOIRE

Pays de la Loire

TER Convention 2017

Objectif Service Public !

Crédit photo : Secteur CGT – Patrice Morel

27 boulevard de Stalingrad – 44041 Nantes Cedex PTT 0240293285 – SNCF 371942
Fax 0240291416 – | Email : secteur@cgt-cheminots-paysdelaloire.fr

TER : Une réussite de la régionalisation et du Service Public !

Depuis la genèse de la régionalisation, les syndicats CGT de cheminots ont pour ce projet une attitude, constructive, exigeante et revendicative au travers de multiples initiatives auprès de toutes les composantes du corps social. Cette démarche a pour objet d'apporter des garanties et des avancées en terme de qualité de service TER.

La loi d'orientation pour l'aménagement du territoire et le développement du territoire dite « Pasqua » , institue en 1996 une première possibilité d'expérimentation du transport régional décentralisé. La Région des Pays de la Loire entre dans cette démarche dès 1997 avec 6 autres régions. La phase d'expérimentation se conclue en 2002 par une augmentation de 32 % de fréquentation et par 36 % de hausse des recettes (source ORT).

Dans la continuité de cette expérimentation, les conventions 2002-2007 et 2008-2014 ont permis une augmentation continuelle du trafic TER. La fréquentation annuelle est passée de 6,7 millions de voyages en 1997 à 15,7 millions en 2015. Un sommet est atteint en 2013 avec près de 16,7 millions de voyages (source CESER).

Pourtant, un coup est porté au Service Public lors de la signature de l'avenant à la convention 2014-2015 . Celui-ci acte, entre autre, la fin de l'accompagnement systématique des trains par un contrôleur. Le coût économique de cette décision est lourd de conséquences. La hausse de la fraude et les actes d'incivilités contribuent à une chute de fréquentation. Pour exemple, la première ligne dépourvue de contrôleurs, Le Mans – Nogent le Rotrou a perdu 13,6 % de voyages entre 2012 et 2015 (source comité de ligne).

Voyons ce qui a évolué dans la dynamique du TER depuis la dernière convention :

La volonté politique du Conseil régional de fournir à la population des Pays de la Loire un Service Public ferroviaire de qualité s'est peu démentie jusqu'en 2015.

Le Service Public SNCF a indéniablement perdu une part de son efficacité sous l'impulsion libérale des institutions en France et en Europe, mais également suite à la réorganisation de la SNCF en gestion « cloisonnée » imposée par le Président Pepy malgré la résistance des cheminots. Les baisses d'emplois et cette organisation empêchent les cheminots de travailler ensemble et interdisent la mutualisation des moyens entre les activités. Néanmoins, l'engagement quotidien des cheminots, leur professionnalisme et leur attachement aux valeurs du Service Public ont, malgré tout, permis jusqu'ici de préserver une relative efficacité de la production ferroviaire.

• • •

...

Tandis que les moyens financiers du Conseil régional pour continuer à développer et assurer un même niveau de qualité des transports régionaux de voyageurs sont en réduction. Cette baisse des moyens (abandon de la taxe professionnelle...) n'est pas une fatalité mais résulte de choix politiques décidés par les gouvernements successifs.

Ce renouvellement de la Convention TER s'ouvre donc sous des auspices nettement moins favorables qu'en 2007. Pour ne rien arranger, l'attitude ostensiblement mercantile des dirigeants de la SNCF complique inévitablement les relations entre les élus régionaux et l'entreprise publique.

Dans ce contexte, le Conseil régional pourrait exiger des économies de la part de la SNCF sur le montant de la future convention, ce que la CGT ne partage pas. Ces économies pourraient encore se faire sur l'emploi cheminot et le niveau de service :
- Substitutions routières sur certaines lignes moins fréquentées telle que la ligne Saumur-La Roche-sur-Yon via Thouars (Poitou Charentes).
- Suppression des personnels dans les gares, tant à la vente qu'à l'accueil
- La généralisation de l'Équipement Agent Seul (EAS), autrement dit des trains sans contrôleurs.

Pourtant, d'autres solutions et d'autres pistes d'économies sont possibles. Évoluer vers une production plus intégrée permettant aux cheminots de travailler ensemble et de mutualiser les moyens humains et matériels entre activités.

Pourquoi un cahier des charges CGT pour la convention TER ?

La CGT fait des propositions de financement du Service Public ferroviaire et d'organisation du système. La finalité de ce cahier des charges est de démontrer que ces propositions améliorent le fonctionnement du TER et doit le débat autour de celles-ci.

Il s'agit, pour les militants CGT, d'opposer aux visions idéologiques, technocratiques de la Commission européenne, du gouvernement et de la direction SNCF un autre projet, issu de l'expérience reconnue des cheminot(e)s pour démontrer que d'autres leviers d'amélioration de la production ferroviaire existent.

Le cahier des charges CGT pour le renouvellement de la convention TER des Pays de la Loire permet d'assurer à la collectivité un Service Public ferroviaire efficace sur le plan technique comme économique, avec des conditions de sécurité optimales à bord des TER.

SOMMAIRE

Fiche 1 : La concurrence

Fiche 2 : L'accompagnement des TER

Fiche 3 : La maintenance du matériel

Fiche 4 : Le personnel en gare et l'exploitation du réseau ferroviaire

Fiche 5 : La maintenance du réseau ferroviaire

Fiche 6 : La conduite des TER

Fiche 7 : Les Étoiles ferroviaires
- **Fiche 7.1 : Développement du ferroviaire en Sarthe/Mayenne**
- **Fiche 7.2 : Étoile ferroviaire de Nantes.**
- **Fiche 7.3 : Le TER en Saumurois**

Fiche 8 : Réseau de distribution.

Fiche 9 : développer les relations ferroviaires interrégionales.

Fiche 10 : L'inter modalité

Fiche 11 : Les modes de financement

Crédit photo : Secteur CGT – Patrice Morel

Fiche 1 : La concurrence

La Commission européenne avance le 4ème paquet ferroviaire avec pour la finalité de lever les derniers obstacles à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Ces objectifs ne tirent aucun enseignement des libéralisations du transport de fret ferroviaire qui n'a joué aucun rôle positif dans le développement du mode ferroviaire contrairement aux objectifs fixés. Aucun retour d'expérience n'a à ce jour validé la pertinence des libéralisations du réseau européen contenues dans les 3 premiers paquets ferroviaires.

Pourtant, l'ouverture à la concurrence d'autres Services Publics en réseau, tels que l'électricité ou le gaz nous amène à constater qu'à l'arrivée, l'usager devenu client, est moins bien servi qu'auparavant : les prix augmentent et le rétablissement du service, en cas d'avarie, devient moins efficace. Au final, la domination de quelques grands opérateurs privés se substitue au monopole public pour le plus grand profit des actionnaires ! Pour exemple, l'industrie de la téléphonie a été condamnée pour entente illicite à plusieurs reprises sans pour autant changer la pratique commerciale des grands groupes qui la composent.

En ce qui concerne le ferroviaire, l'ouverture du fret à la concurrence est un fiasco (division part 2 du trafic). Cela vient battre en brèche l'efficience de la concurrence. Si l'objectif prioritaire des instances européennes demeure de permettre un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires, à contrario, la conception défendue par les cheminots des Pays de la Loire est de permettre une égalité d'accès au Service Public ferroviaire pour tous les citoyens et chargeurs. Les cheminots fondent leur réflexion dans la réponse aux besoins de la collectivité en termes de Service Public ferroviaire tout en tenant compte des intérêts des salariés et des valeurs républicaines. C'est une entreprise publique qui est la plus à même de répondre aux besoins de transport ferroviaire à partir des valeurs de solidarité, d'égalité d'accès et de complémentarité entre les modes.

C'est d'ailleurs la SNCF, entreprise publique, alors en situation de monopole, qui a permis la création et l'essor du TGV, de transporter 55 GTK de marchandises, pour 20% de part modale, en 2000 et la réussite du TER!

Les « vertus » de la concurrence du système ferroviaire Britannique, contredites :

- La hausse du nombre de passagers n'a fait que suivre la hausse des déplacements, la part modale du transport ferroviaire a même baissé.
- **Les subventions aux opérateurs ferroviaires ont augmenté de 300 %**. Les coûts de fonctionnement ont plus que doublé en termes réels, passant de £ 2,4 milliards par an de 1990 à 1995 à £ 5,4 milliards par an de 2005 à 2010. Les coûts supplémentaires de la privatisation au Royaume Uni s'élèvent à plus de £ 1 milliard par an.
- Les investissements privés représentent seulement 1% du total de l'argent investi dans le ferroviaire (rapport Rebuilding Rail) .
- Les billets ont augmenté de 117 % en 10 ans (24 % en valeur constante). En 2015, 15 des 20 entreprises ont un score total inférieur à 60 % dans les domaines de la ponctualité, la disponibilité des places assises, l'état des trains, la fiabilité et le rapport qualité/prix.
- Les réussites du ferroviaire public en Grande Bretagne : East Coast a été re-nationalisé en 2009 après l'arrêt de deux franchises privées en difficulté financière. Résultat : L'opérateur public a retourné £ 1,15 par voyage au gouvernement alors que Virgin et Eastland Midlands recevaient respectivement £ 7,09 et £10,72 de subventions par voyage. Sous propriété publique, le taux de satisfaction des usagers a été élevé, l'entreprise gagnant 35 prix et sa performance a égalé ou dépassé tout opérateur privé. Malgré cela, la ligne a été re-privatisée en mars 2015 !

Fiche 2 : Accompagnement des TER

Le Conseil régional des Pays de la Loire, a considérablement investi dans du matériel roulant neuf, prouvant son dynamisme en renforçant l'attractivité du transport ferroviaire. Pour la CGT il apparaît nécessaire de développer cette logique, en continuant d'investir dans l'accompagnement systématique des trains avec des contrôleurs !

Le niveau de sûreté ne se mesure pas que dans les rues des grandes villes. Il se mesure aussi à bord des trains par le niveau d'incivilités et par la dégradation du matériel que l'on constate. Ces faits amènent certains voyageurs réguliers ou occasionnels à se détourner du train. Ils dégradent également l'image d'une région qui accueille de nombreux touristes.

Le contrôleur est souvent présenté comme un coût budgétaire, pourtant son absence engendre de nouveaux coûts biens supérieurs. Outre ses attributions que nous énumérons ci après, il régule la vie d'une population composée de personnes qui n'ont pas forcement choisi de voyager ensemble.

Le contrôleur est parmi les usagers: il les oriente, les rassure, il a un rôle préventif ou répressif rappelant les règles « du vivre ensemble », s'adaptant à tous les publics. Il humanise le transport !

Par tous ces aspects, les contrôleurs contribuent à la fidélisation des usagers. Sur notre région, les lignes TER « non accompagnées » sont aujourd'hui en difficulté financière a cause d'une hausse de la fraude et/ou une fréquentation en baisse (Le Mans-Nogent, Angers-Cholet, Nantes-Châteaubriant...)

"les 4S" ce sont les fondamentaux du métier.

Le métier de contrôleur est un maillon essentiel de la chaîne de production ferroviaire, puisqu'il agit sur **la Sécurité, la Sûreté, le Service et la Sauvegarde des recettes**. C'est une « boucle de rattrapage » aux aléas des circulations. Les contrôleurs connaissent parfaitement l'environnement particulier du ferroviaire: Ils peuvent intervenir, gérer ou même alerter et ainsi prendre les décisions adaptées à chaque situation, sans panique. De plus, ils accompagnent les personnes sensibles (Personnes : âgées, handicapées, accompagnées de jeunes enfants) et gèrent les situations perturbées.

Des contrôleurs dans les trains c'est :

- La sécurité ferroviaire.
- La préventions en matière de sûreté
- L'activité commerciale (vente de billets)
- La qualité et le confort du voyage.

La CGT revendique la présence de bout en bout d'au moins un ASCT sur tous les TER et plusieurs agents sur les trains détectés comme difficiles.

Fiche 3 : Le matériel

Au cours de la précédente convention, la région a massivement investi dans l'achat de nouveaux trains TER. La mise en service de ce matériel durant les trois prochaines années augmentera de façon importante la capacité de transport ferroviaire de la région des Pays de la Loire. Ces investissements obligent à repenser l'organisation de la maintenance des matériels TER afin d'assurer la sécurité et un service de qualité aux usagers.

Actuellement à quelques exceptions près (Rames Z9500) l'ensemble des opérations de maintenance est fait à Nantes, à l'atelier SNCF de Doulon pour le Tram-Train et à l'atelier SNCF (Technicentre des Pays de la Loire) sur le site du Blottereau. Ce dernier, malgré les travaux d'agrandissement en cours sera saturé. Afin d'améliorer la disponibilité des rames, la CGT propose de réaliser un partie de la maintenance au Mans et en gare de Nantes, lieux de stationnement important de trains TER.

Gare de Nantes :

- Le long du boulevard Stalingrad, une maintenance est dédiée à la préparation des rames Corails. Ce site s'adapterait facilement pour faire de la maintenance de niveau 1 pour d'autres types de matériels.

- L'atelier de la Moutonnerie peut accueillir des TER, car il dispose d'une bonne base d'infrastructures et sa proximité de la gare de Nantes en fait un atout majeur pour réaliser une maintenance de niveau 2 voire 3.

Gare du Mans :

La couronne ferroviaire du Mans, permet de nombreux mouvements propres à mettre rapidement à disposition du matériel en gare voyageur.

- Le dépôt de Pontlieue où stationnent déjà des rames TER, offre un potentiel intéressant pour accueillir une structure de maintenance légère. Une étude dans le cadre de la réorganisation des ateliers du Mans a déjà été réalisée sur la faisabilité d'une maintenance de niveau 1 ou 2.

- Les ateliers SNCF du Mans, possèdent des infrastructures qui permettraient une maintenance plus importante, cela soulagerait le Technicentre du Blottereau qui les traite actuellement.

L'ensemble des propositions CGT ont pour but d'améliorer la disponibilité du matériel, afin que le Service Public SNCF gagne en efficacité .

Fiche 4 : Personnel en gare et exploitation du réseau ferroviaire

Pour des établissements multi-activités :

L'ensemble du personnel concourant à l'exploitation du réseau est affecté désormais dans des établissements et EPIC distincts TER, TGV, EIC et FRET au lieu d'un seul établissement Exploitation. En Pays de la Loire durant ces dix dernières années, l'emploi a chuté de 1 980 cheminots en 2005 à 1 585 en 2014. C'est donc une perte de 20 % des effectifs, soit 395 emplois qui ont disparu sur notre Région. L'entreprise a donc cloisonné les métiers et fait peser sur les cheminots la plus grande responsabilité en matière de sécurité ferroviaire tout en supprimant progressivement toutes les boucles de sécurité qui maintenaient son haut niveau dans l'entreprise ferroviaire. SNCF tente désormais de masquer la désorganisation de l'exploitation et les manques en effectifs en utilisant certains artifices comme la polycompétence et l'utilisation ponctuelle des « volontaires » pour guider les voyageurs. Cette démarche ne stabilise pas les emplois de cheminots dans ces métiers en contact avec les voyageurs et empêche de réelles mutualisations de personnels pourtant du même métier. Cette politique a mené le Fret Ferroviaire à l'échec (deux fois moins de fret transporté depuis 2000), elle nuit maintenant gravement à la production des trains voyageurs.

La CGT propose la création d'établissements multi-activités qui permettraient de mutualiser le personnel des filières transport-mouvement et commerciale au service du Fret, du TGV et du TER

Pour du personnel en gare :

L'entreprise modifie progressivement l'accès au train en prévoyant l'installation de portes d'embarquement qui vise, selon elle, à réduire la fraude alors qu'en réalité elle l'organise en supprimant les contrôleurs dans les trains. Pour l'usager, c'est un accès au train qui va se compliquer et surtout une perte dans la gestion des situations perturbées due à l'absence de contact dans les trains et une réduction de la sécurité pour les voyageurs. Dans le même temps, l'entreprise poursuit la déshumanisation en voulant supprimer les autorisations de départ des trains sur les quais en reportant cette tâche sur les seuls conducteurs. La sécurité des voyageurs va être encore abaissée. Cette politique se traduit également par la suppression de guichets dans toutes les gares de la région des Pays de La Loire et accentuant ainsi la déshumanisation.

Pour des gares au service des usagers :

Enfin, SNCF souhaite rentabiliser les gares en les transformant en véritables centres commerciaux afin d'augmenter les recettes des gares, tout en oubliant de répondre aux besoins des voyageurs, comme par exemple en matière de dépose de bagages dans des consignes…
Les vendeurs et les télévendeurs doivent conserver leurs compétences au service des usagers. Pour cela la CGT travaille à garantir une gamme tarifaire compréhensible et un accès à coût réduit (prix d'appel local) pour les services téléphoniques (réservation, fidélisation, etc …).
L'approche utilisée par la SNCF est celle de la logique de marché, en créant des établissements multimétier et monoactivité dédiés à un produit (fret, voyageurs, TER) afin de préparer une ouverture totale à la concurrence.

Pour la CGT, il faut revenir à la complémentarité des métiers. Le service que doit proposer la SNCF est une chaîne de production, dont la fiabilité (régularité, confort, information) doit être conforme à l'attente des usagers, présentant les garanties de sécurité et de sûreté requises. La CGT défend une organisation multi-activités reposant sur des métiers où chaque cheminot en exerce toutes les facettes renforçant ainsi le professionnalisme et savoir-faire pour un Service Public de qualité pour les usagers.

Fiche 5 : La maintenance du réseau ferroviaire

L'emploi : On constate un manque flagrant d'effectifs dans le métier depuis des années. Le calcul des effectifs ne se fait plus en fonction du travail à réaliser mais au travers d'un budget alloué suivant les besoins de travaux et de maintenance des installations. La SNCF a modifié les règles de travaux des cheminots en allongeant les cycles des interventions. Ceci a pour effet de restreindre les budgets. Le trafic ayant augmenté, les appareils ferroviaires sont plus sollicités et les usures s'accentuent. L'équation moins d'agents et moins de moyens repose dangereusement sur le risque calculé. Ce mode opératoire trouve ses limites quand un accident survient.

La formation : Les formations ne sont plus dispensées qu'au compte-goutte. Les agents de maîtrise et les cadres le subissent plus particulièrement, bien qu'ils soient les garants de la technicité. Les formations de perfectionnements ne se font plus car il y a peu d'écoles donc peu de places. Les compétences s'en ressentent et la qualité des interventions baisse. Pour toujours plus de productivité, de coûts globaux à maîtriser, les agents subissent de plein fouet la politique d'une entreprise quasi libérale où les notions de Service Public disparaissent graduellement.

L'organisation du travail : C'est le domaine de l'encadrement en établissement et sur le terrain. Puisque la maîtrise des coûts règne en maître, la SNCF exige de ses cadres d'adapter la production en fonction des urgences d'interventions. On peine à maintenir à niveau l'ensemble des installations ferroviaires. Les besoins d'investissement se multiplient mais les budgets ne correspondent plus à l'état des besoins. La SNCF réagit en favorisant l'appel aux Entreprises Privées (EP). Une situation ingérable puisque les 2 entités n'ont pas les mêmes valeurs et notions de travail. La sécurité est vécue comme un frein par les EP entraînant mise en danger presque systématique des personnels dans les chantiers, casse de matériel, travail bâclé et pas ou peu mené à terme. Ces modes d'organisation impactent fortement le niveau de fiabilité des infrastructures ferroviaires.

Les moyens : Ils doivent être à envisager sur du long terme. Que ce soit sur l'embauche et les besoins en personnel formé et au Statut SNCF que sur les budgets et investissements nécessaires aux travaux et à la maintenance des infrastructures. C'est en redéfinissant les règles d'interventions dans un Service Public (SP) comme le nôtre, à tous les niveaux, avec un retour au « travailler ensemble », avec des cheminots aux commandes de ce qu'ils font y compris entre les différents métiers de la SNCF. Ce sera donc à ces conditions que notre système ferroviaire sera efficace tant pour les usagers que pour les financeurs.

Propositions CGT : **Partant de ce constat, nous portons un projet de développement du ferroviaire dans lequel nous traduisons ce qui doit être entrepris aujourd'hui pour LA SNCF afin de garantir son efficacité et notamment dans les métiers de l'Équipement.**

- **Embauche d'agents au Statut SNCF et formés afin d'entretenir nos infrastructures et les Installations de Sécurité.**
- **Accroître les moyens dévolus à la maintenance pour garantir sa fiabilité, favoriser la régularité et la sécurité des circulations.**
- **Organiser et programmer le travail autour des valeurs du Service Public.**

Fiche 6 conduite des TER

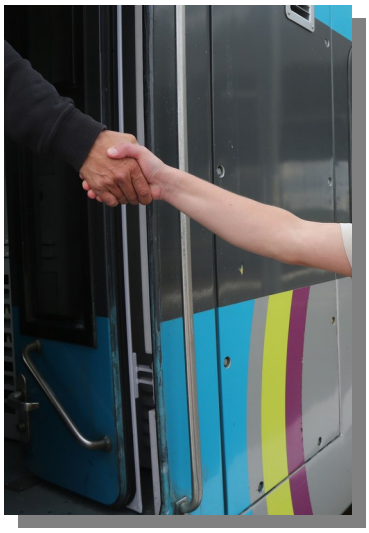
Les agents de conduite (ADC), comme tous les cheminots, sont fortement attachés à faire circuler les trains avec un haut niveau de sécurité. C'est la base de leur métier.

Aujourd'hui, le constat est clair : la productivité des journées de travail affaiblit la qualité de service. Au quotidien, le retard d'un seul train, engendre systématiquement une série de retards. Le temps entre l'arrivée en gare terminus et le prochain départ du train est insuffisant. De même, l'absence d'un seul ADC pour maladie par exemple génère aujourd'hui la suppression de plusieurs trains. Auparavant, il existait des Réserves à Disposition (RAD d'ADC) dans certaines gares. Ces ADC étaient présents pour pallier à ces absences.

Cela explique une partie du nombre de suppressions de trains par jour, et de ce fait la dégradation du Service Public (1800 suppressions de trains par an contre 830 en 2008). Depuis 2008, le constat est sans appel : davantage de trains circulent alors qu'il y a une constante baisse des effectifs. De plus le manque d'anticipation des recrutements d'ADC aggrave cette situation.

La CGT refuse que le conducteur soit le seul agent SNCF à bord. Elle refuse, de sacrifier pour des considérations économiques, la qualité du Service Public ainsi que la sécurité des personnes et des circulations. En l'absence de contrôleurs, les risques sont les suivants :

- Impossibilité de conserver un haut niveau de sécurité quand les usagers viennent frapper à la porte du poste de conduite. Un ADC doit obéissance passive et immédiate à la signalisation qu'il rencontre. Cela serait alors remis totalement en cause en cas de sollicitations d'usagers.
- Risque d'intrusion en cabine de conduite.
- Impossibilité de prise en charge des usagers, lors d'un incident ferroviaire en ligne par l'ADC lorsqu'il est occupé par ces mesures de sécurité.
- L'éloignement des secours : Le temps d'intervention des secours (forces de l'ordre comme pompiers) dans les zones peu denses est incompatible avec un ADC seul à bord du train.



La CGT propose qu'une campagne de recrutement d'ADC soit immédiatement menée afin d'assurer une meilleure qualité de service aux usagers et que tous les TER soient accompagnés par des contrôleurs.

Fiche 7.1 : Développement du ferroviaire en Sarthe/Mayenne

Le département de la Sarthe se caractérise par son étoile à cinq branches ferroviaires. Elle dessert de grandes villes (Paris, Nantes, Rennes, Caen, Tours) et quatre régions (Pays de la Loire, Bretagne, Normandie, Centre-Val-de-Loire) avec la particularité de mutualiser les circulations TER et TGV sur certains axes. La mise en place de la LGV Bretagne-Pays de la Loire pour juillet 2017 offrira des opportunités nouvelles pour redéfinir et enrichir l'offre TER puisque les TGV sans arrêt contourneront la gare du Mans. De plus, elle permettra de développer l'offre ferroviaire du département de la Mayenne grâce à la mise en œuvre de la « virgule de Sablé »

- Les sillons libérés par les TGV sans arrêt qui passent actuellement en gare du Mans permettront de refondre l'offre TER. Notre Région des Pays de la Loire procédera au cadencement TER, au moment du lancement de la LGV grâce à une remise à plat du plan de transport. L'objectif étant de permettre une meilleure redistribution des matériels, des dessertes et un meilleur équilibre de l'aménagement du territoire local. Il doit corriger les manquements récurrents de certains axes (notamment Caen - Le Mans - Tours) mais aussi développer l'offre avec des points d'arrêts supplémentaires (voir chapitre « penser à l'avenir »).
- Les besoins de transports de proximité étant réels, une nouvelle opportunité au Mans peut être saisie pour mettre en place une offre périurbaine à partir d'une couronne ferroviaire d'un rayon d'une vingtaine de kilomètres.
- D'autre part, la réouverture de certaines lignes sur nos départements serait pertinente pour répondre aux enjeux environnementaux et réduire le trafic routier, tant voyageurs que marchandises. Ainsi, des potentialités de transport ferroviaire méritent d'être étudiées notamment sur les axes de La Flèche - Le Mans et Mayenne - Laval.

L'atout d'une nouvelle desserte de proximité.

Cette étoile à cinq branches caractérise l'atout du périurbain, car les populations, notamment les salariés et les scolaires convergent majoritairement vers Le Mans. Un système de navettes périurbaines, organisé par axe en origine-destination, permettrait de ne pas encombrer la gare du Mans avec des arrêts prolongés. Certaines gares, La Suze-sur-Sarthe, Ecommoy, Connerré-Beillé, Montbizot et Sillé-le-Guillaume, compte tenu de leurs infrastructures ferroviaires, pourraient être aménagées afin de réaliser des cadencements périurbains. Le matériel pourrait faire l'objet d'une maintenance locale, le site du Mans dispose en effet d'un plateau de garage des rames idéalement situé en gare.

Penser à l'avenir

Plusieurs études économiques aboutissent au même constat quant à l'essor de la ville du Mans et de ses environs. L'étude EGIS commandée par le Conseil Régional en 2012 abonde dans ce sens. Elle préconise un arrêt supplémentaire à l'hôpital du Mans et à Moncé-en-Belin. Dans le même esprit, d'autres points d'arrêts pourraient voir le jour si nous analysons l'ensemble des zones d'activités du Mans Métropole. Par exemple, la desserte de la Chapelle Saint Aubin permettrait un accès rapide au centre commercial et à l'ensemble de la zone industrielle nord en perpétuel agrandissement. Nous pensons également à la réouverture de certaines gares fermées (La Milesse et Yvré-L'Evêque entre autres), pour répondre à la logique de l'étalement urbain et de l'agrandissement des communes.

Conjuguée aux nouvelles possibilités de gestion des cars inter-urbains (loi NOTRe), cette nouvelle convention doit permettre une meilleure complémentarité des transports. Prendre le train et les transports en commun en Sarthe/Mayenne doit devenir une évidence pour la population.

Fiche 7.2 : Étoile ferroviaire de Nantes

Cette étoile est constituée de 7 branches et d'un nœud ferroviaire important irriguant le cœur de la métropole nantaise. La gare de Nantes, première de la région Pays de la Loire en terme de trafic, draine aujourd'hui plus de 12 millions de voyageurs par an et devrait en accueillir 25 millions en 2030. A cet horizon, le nombre de trains devrait être multiplié par 2,5 pour atteindre le nombre de 115 000.

Pour absorber cette croissance, des investissements importants vont être réalisés parmi lesquels la création de terminus techniques à Savenay et Ancenis ainsi qu'un pôle d'échange multimodal côté sud de la gare de Nantes. La réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant au service voyageurs en 2014 a permis de réactiver l'une des branches de l'étoile ferroviaire, dans le cadre de l'opération la plus importante du dernier contrat de projet État/Région (200 millions d'euros d'investissement). Les branches Nantes/Sainte-Pazanne et Sainte-Pazanne/Pornic/Saint-Gilles Croix-de-Vie ont été modernisées (voies et signalisation) afin d'augmenter le nombre de trains pouvant circuler sur ces voies uniques.

Un potentiel sous-utilisé

Malgré les investissements déjà réalisés, trop de vois ferrées sont sous-exploitées ou laissées à l'abandon, voire pour certaines d'entre elles retirées du réseau national. Cette situation est anormale ! Imagine-t-on une partie du réseau routier sans entretien ou bien fermée ?

C'est le cas des lignes de Nantes à Carquefou St Mars-la-Jaille, de La Chapelle/Erdre à Blain, de Saint-Hilaire de Châléons à Paimboeuf, actuellement non exploitées, et de la desserte des zones de Cheviré et de Château-Bougon sur la zone aéroportuaire de Nantes.

Les voies du site de Nantes-État, en lien avec l'aménagement de l'île de Nantes, offrent également des possibilités importantes. L'implantation d'une nouvelle gare, à proximité du nouveau CHU et directement reliée à Chantenay et aux destinations au-delà de Nantes via un nouveau franchissement de la Loire, libérerait des capacités de circulation en désaturant la gare de Nantes, le site de Nantes-Blottereau et le tunnel de Chantenay.

La remise en service de ces installations ferroviaires offrirait une alternative ambitieuse au tout routier pour les déplacements des personnes et des marchandises, à la fois au plan départemental et régional.

Améliorer l'existant

De nouveaux points d'arrêts pourraient être créés pour rapprocher les usagers de leur lieu de départ dans des localités densément peuplées, comme à Sainte-Luce/Loire et à La Chabossière, sur la commune de Couëron ou encore Les Couëts sur Bouguenais.

Des arrêts de trains supplémentaires seraient utiles dans des périodes horaires mal desservies en journées et en soirées ou surchargées le matin et en fin d'après-midi pour les usagers allant à leur travail ou sur leur lieu d'étude. Il serait nécessaire également de mettre davantage de trains desservant chaque gare et point d'arrêt, les samedis et les dimanches. Les gares situées en dehors de la zone de desserte urbaine de Nantes-Métropole, comme Saint-Etienne de Montluc et Cordemais, devraient faire l'objet d'une plus grande attention en augmentant le nombre d'arrêts à toutes les périodes de la journée et les week-ends.

La nouvelle convention doit avoir pour objectif de donner le choix au plus grand nombre de citoyens d'utiliser le mode ferroviaire le plus favorable à l'environnement, à la santé publique et aux déplacements sécurisés. Le potentiel qu'offrent les 7 branches de l'étoile ferroviaire de Nantes constitue un atout unique que le Conseil régional des Pays de la Loire doit valoriser au plus grand bénéfice des populations et du développement économique.

Fiche 7.3 : LE TER EN SAUMUROIS

Saumur est desservi par 3 lignes :

- **Saumur- Angers** 32 TER/jour

Plus d'un train sur 2 circulent sans contrôleurs ! A partir de juillet il y aura 2 arrêts supplémentaires à la Bohalle et 1 aux Rosiers, un nouvel arrêt sera prévu à Trélazé en septembre 2018 (10 trains/jour). En revanche, 2 arrêts en moins à la Ménitre et 1 à st Mathurin. 1 train omnibus Angers-Saumur en moins vers 18h.

- **Saumur- Tours** 27 TER/jour

Plus d'1 train sur 2 circulent sans contrôleurs !
Peu d'info concernant les dessertes mais apparemment le nombre de TER resteraient stables avec quelques modifications d'horaires à partir de juillet

- **Saumur- Thouars** 6 TER/jour + 8 liaisons en car

Plus aucun contrôleur dans les trains et toujours les 6 trains/jour + les trains des plages (pas d'infos concernant les cars mais ça ne devrait pas changer) à partir de juillet

Cadencement 2017 : Il y aura peu de création de trains sur ces lignes et peu de suppressions, seulement des repositionnements d'horaires et quelques modifications de dessertes.

La CGT revendique

Des améliorations du service :

- Des horaires mieux adaptés aux usagers, salariés le matin et soir (par exemple : arriver à Tours/Saint Pierre avant 8h au départ des gares intermédiaires entre Angers et Saumur va poser un problème pour certains salariés), mais aussi en journée pour les trajets loisirs
- Le cadencement doit être modulé par plus de fréquence aux horaires chargés du matin et soir.
- Egalement des correspondances adaptées à Angers ou Tours/Saint Pierre pour les trajets plus longs.
- Cadencement, certains horaires inadaptés :
  - Retour d'Angers vers les gares intermédiaires plus compliqués entre 17h et 18h30 (par exemple pour la Ménitré 1 seul arrêt dans ce créneau au lieu de 3 actuellement)
  - Il faut plus de TER le samedi pour les salariés et les voyageurs occasionnels.
- Nécessité de développer une offre et tarification multimodale notamment, par exemple, une ligne de car Doué la Fontaine, Longué, Allonnes ... en direction de Saumur gare à l'image de Beaufort vers la Menitré en 2013. Les différents modes de transports doivent être complémentaires et non concurrents.
- Les guichets de la gare de Saumur doivent être ouverts pour le premier train et fermés pour les derniers du soir (actuellement ouverts 6h-20H, même le dimanche bientôt au lieu de 22H)
- Améliorer la maintenance des trains pour stopper une bonne partie des suppressions de trains (presque tous les jours sur Saumur)
- Besoin d'une liaison Saumur – Cholet en 1h en train.
- Organiser une campagne com régulière pour inciter les usagers à prendre le TER.

Des améliorations d'aménagements

- LES ROSIERS : mise en place des écrans d'affichage prévus (manque d'information pour les usagers) + abri voyageurs voie 2 à restaurer et mettre un distributeur de billets en gare (seule possibilité actuellement la maison de la presse sinon à bord du train s'il y a un contrôleur)
- LA MENITRE : remettre un écran d'affichage voie 2
- ST MATHURIN : modifier l'emplacement de l'écran d'affichage voie 1 se trouvant en bout de quai. Extension parking voie 2 (déborde actuellement sur terrains SNCF)
- LA BOHALLE : arranger l'accès aux quais qui sont dangereux.
- MONTREUIL BELLAY : mise en place téléaffichage.
- Des téléphones sur les quais en liaison directe avec des interlocuteurs adaptés aux besoins d'informations des usagers. Trop souvent, les téléphones existants renvoient aux agents des postes qui ne disposent pas des informations commerciales.

Fiche 8: Le réseau de distribution.

La distribution des billets est un des enjeux majeurs de la future convention TER. Toutes erreurs stratégiques peuvent être un réel frein au développement de ce service public. La communication de la direction envers les élus régionaux, présente les guichets, uniquement comme un coût sans évoquer leurs apports.

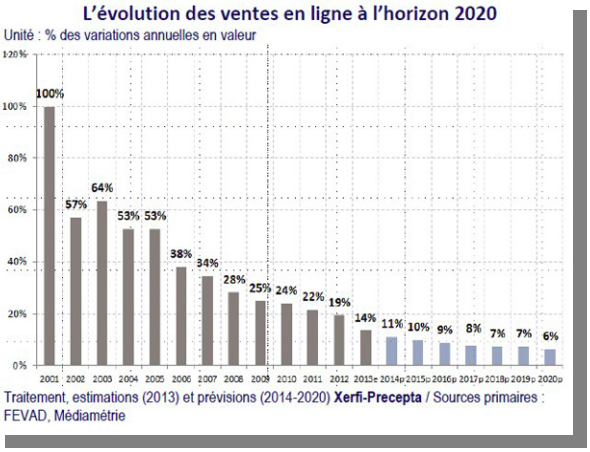
Pourtant, les études de satisfaction « client » du Conseil régional plaçaient les ouvertures des guichets comme le point de satisfaction principal. Un état des lieux est donc à faire sur la structuration de ce réseau, de son évolution et de son fonctionnement.

La SNCF évoque 61 guichets ouverts sur la région pour 145 agents de ventes. Mais elle n'indique pas le nombre d'heures d'ouverture réelle à la vente et l'évolution de ce réseau durant la convention TER en court. Dans ce contexte, les 625 journées non tenues et les 299 journées figées (des absences non remplacées aux guichets), justifient à elles seules la baisse de chiffre d'affaires. **Pourtant, les guichets représentent toujours près de 50 % des ventes soit un chiffre d'affaires de 23 M€ pour des charges de fonctionnement de 8,7M€.**

Des palliatifs peu convaincants ou coûteux pour le contribuable : La direction expérimente la vente itinérante par le biais de camionnettes sur les places de marchés, pour quelle efficacité ? Les guichets fermés sont en partie remplacés par des ouvertures de lieux de vente par les municipalités. Ainsi, l'entreprise publique cherche à évacuer ses coûts sur les municipalités et les contribuables. Elle tourne de plus en plus le dos à son implantation naturelle que sont les gares de la région, pourtant reconnues par tous accessibles et au plus près des usagers du train.

La mutualisation des moyens : nous pourrions améliorer l'ouverture des guichets par des agents tenant des postes de sécurité pour l'établissement Infra-Circulation. C'est une ressource largement sous-utilisée pour étoffer le réseau de vente.

Risque du tout internet : La SNCF a besoin d'adapter son système de vente et de l'ouvrir aux nouvelles technologies. Mais ne miser que sur la dématérialisation des échanges est un risque qu'il ne faudrait pas franchir. Comme le démontre le graphique ci-contre, le « e-commerce » va connaître une croissance bien plus limitée dans les années à venir. La SNCF déjà très en pointe avec voyage-sncf.com peut-elle espérer une croissance exponentielle de ses ventes internet ? Non, sans se priver durablement d'une part importante de ses usagers.



fiche 9 : développer les relations ferroviaires interrégionales.

La signature d'une nouvelle convention TER entre la région des Pays de la Loire et SNCF devrait permettre de reconsidérer la consistance de la desserte interrégionale de proximité avec les régions limitrophes que sont la Bretagne, la Normandie, la nouvelle Aquitaine et la région Centre.

Nantes-Châteaubriant est le plus bel exemple d'un trait d'union entre notre région et la Bretagne qui finit sur un butoir. Pourquoi avoir investi autant de millions dans un projet de réouverture de ligne et n'avoir pas pris le soin de considérer comme axe de développement la desserte ferroviaire Nantes-Rennes via Châteaubriant ?

C'est aussi le cas pour de trop nombreux trains qui ont pour terminus une gare frontière de notre région comme Saumur, Château-du-Loir, Alençon, Redon ou Laval.

Prolonger les dessertes ferroviaires au-delà de ces gares afin de redonner au réseau ferré de la consistance est un enjeu d'avenir. Les connections à Rennes, Tours, Saint-Pierre-des-Corps offrent des correspondances sur un territoire beaucoup plus large : la Bretagne, la Normandie, le Centre de la France, le Sud Ouest et le Sud Est.

Au travers d'accords de réciprocité entre les régions limitrophes afin d'organiser des dessertes interrégionales équilibrées, les TER Nantes-Angers-Saumur pourraient aller jusqu'à Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Idem pour les TER le Mans et Château-du-Loir. Les TER le Mans-Laval pourraient profiter des sillons libérés par la mise en service de la LGV BPL pour voir leur parcours prolongés jusqu'à Rennes.

Cette desserte interrégionale de proximité répond à un besoin de déplacement des populations entre les grandes métropoles régionales. Le nombre de km/train à créer est dérisoire par rapport à l'intérêt que représente pour les usagers une bonne desserte ferroviaire interrégionale avec de bonnes correspondances qui donnent accès au reste du réseau.

La CGT propose de développer les relations ferroviaires interrégionales de proximité en prolongeant certaines dessertes actuelles vers Rennes, Tours/ Saint-Pierre-des-Corps et la Normandie mais aussi en créant de nouvelles comme par exemple Angers-Rennes via la virgule de Sablé-sur-Sarthe.

Fiche 10 : l'intermodalité

L'intermodalité est le fait de faciliter au maximum l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Loin des discours et des bonnes intentions, force est de constater qu'il n'y a pas encore de politique des transports qui pousse à l'intermodalité.

Pour faire du TER l'épine dorsale de la mobilité, il faut créer des chaînes intermodales qui irriguent le territoire afin d'arriver à un rabattement sur les gares. Comme il est quasi impossible d'assurer une correspondance entre tous les bus et tous les trains. C'est pourquoi les trains structurants (nombre de passagers important) se doivent d'être articulés avec une grande majorité des transports en commun. Pour exemple, seules les lignes urbaines à fréquence élevée (tramway et Bus) obtiennent des résultats satisfaisants.

Nous constatons que les principales initiatives multimodales sont autour de la billettique, celles concernant les plans ou les schémas de transport se réduisent à « peau de chagrin » qui laissent la place à une concurrence entre Autorités Organisatrices (Régions, départements, collectivités, etc.…).

La loi NOTRe, donne à la Région la charge d'Autorité Organisatrice des transports péri-urbain par car. Elle donne ainsi l'occasion d'optimiser les parcours pour les usagers en termes de temps et de prix du voyage.

Pour les cheminots des Pays de la Loire, l'architecture d'un schéma de transport multimodal doit être au cœur des prochaines conventions. Un tel schéma, doit avoir comme « colonne vertébrale » le service public ferroviaire au regard de ses atouts : sécurité, aménagement du territoire et de développement durable.

Il convient maintenant de participer avec les AOT (Conseils départementaux, Communautés urbaines et d'agglomérations) à la mise en cohérence des transports autour de ce projet. Celle-ci doit se travailler autour de deux axes majeurs :

- la complémentarité entre les différents modes de transport afin de proposer aux usagers un service de « porte à porte » assurant l'aménagement du territoire.
- l'optimisation de l'utilisation des fonds publics.

Le moment est venu que cette proposition soit effectivement mise en œuvre en respectant le rôle central du ferroviaire et donc des régions dans sa composition. En ce sens la mise en œuvre du Titre Unique Intermodal de Transport doit être un objectif de la région. Il est également nécessaire de revoir le financement pour faire en sorte que les collectivités ne prennent pas en charge la totalité des aides au transport mais que les véritables créateurs de mobilité (patronat) soient sollicités.

La CGT propose que l'intermodalité soit concrètement étudiée et mise en œuvre au cours de cette nouvelle convention de gestion TER.

Fiche 11: Les modes de financement

La Région des Pays de la Loire consacre aujourd'hui 19 % de son budget (25 % en moyenne pour toutes les Régions) au financement des transports et infrastructures dont le TER. Avec les modifications apportées à leurs recettes fiscales (réforme de la territorialité, suppression de la taxe professionnelle), il est clair que le modèle actuel a atteint ses limites et qu'il est indispensable pour les Régions de disposer de ressources financières leur permettant de faire face à l'augmentation de la capacité et de la modernisation de l'offre, à l'accroissement de la demande et à l'augmentation de l'offre pour favoriser le report modal.

Pour cela :

- L'État et les Régions doivent renégocier les dotations décentralisées avec l'objectif de réévaluer la part de l'État et mettre en place un système évolutif en lien avec l'augmentation des besoins de transport.

- De nouveaux financements pour le système ferroviaire doivent être mis en place et la question de la dette doit être réglée par l'État. La TVA doit être abaissée au taux réduit de 5,5 % .

- Les Régions devraient disposer d'une ressource fiscale propre et nouvelle tel que le versement transport dont disposent les autorités organisatrices de transports urbains.

- Pour le matériel roulant : mise en place d'un pool national financé par les trois partenaires ; État, Régions, SNCF, ce matériel étant la propriété de la SNCF. La maintenance doit être assurée par la SNCF pour assumer sa responsabilité en termes de sécurité et de disponibilité relative aux missions de Service Public. Afin d'assurer la continuité et la qualité du service, une partie du parc de matériel roulant peut faire l'objet d'opérations d'adaptations permettant en particulier d'en prolonger la durée d'utilisation, la sécurité des circulations et à en améliorer les performances techniques ou environnementales. Ces améliorations doivent être effectuées dans le cadre d'un programme pluriannuel de changements d'organes déterminé par SNCF Mobilités, qui définit les opérations à réaliser au cours de l'exécution de la convention d'exploitation du réseau TER. La Région pourrait s'engager à financer le programme des changements d'organes sur son budget d'investissement. (cf. convention Nord/Pas-de-Calais)

Une gestion multi-activités = gains de productivité :

- Comme l'a décrit la fiche n°4, une gestion de la production ferroviaire par des établissements multi-activités permettrait de nombreux gains de productivité en limitant la désorganisation. Elle permettrait aussi une meilleure gestion du personnel d'un même métier, mais réparti dans plusieurs établissements. De plus, de nombreux services ont du être multipliés. Pour exemple, les services chargés du contrôle des procédures de sécurité (pôle sécu) ont été multipliés par autant d'établissements d'activité (TER, TGV, EIC, FRET).