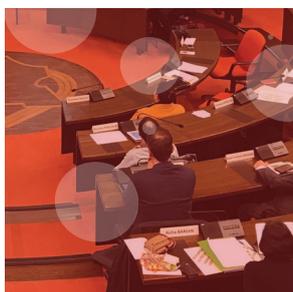


RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION TER CENTRE-VAL DE LOIRE

CONTRIBUTION DU CESER

DÉCEMBRE 2021



Le lieu de convergence des idées

AVANT-PROPOS



Le premier volume du futur 6^{ème} rapport du GIEC publié le 9 août 2021, alerte sur la hausse globale des températures qui dépassera 1,5° C au début des années 2030, puis le seuil de 2° C, à moins qu'une réduction importante des émissions des gaz à effet de serre

n'intervienne rapidement.

Ce réchauffement induira l'augmentation de la fréquence et de l'intensité d'épisodes extrêmes de chaleur et de fortes précipitations, et une diminution importante de la biodiversité. La menace est réelle pour l'humanité.

La Région a un rôle à jouer dans la réduction des gaz à effet de serre, notamment en développant une offre de transports décarbonée de qualité.

Les négociations en cours pour le renouvellement de la convention TER en 2022 sont le moment d'accélérer la lutte contre le changement climatique.

Au-delà de ce vœu, force est de constater que la qualité de la desserte ferroviaire et l'absence de certaines liaisons interrogent, alors même que le budget consacré au réseau TER et ex-intercités représente plus du tiers du budget régional.

Réussir le transfert modal de la voiture « solo » vers le transport ferroviaire, ne pourra se faire sans un investissement massif dans les infrastructures manquantes déjà prévues par le SRADDET, ni un renforcement de l'offre, ni une qualité de la desserte irréprochable.

Au vu de son coût nécessaire pour la Région, l'évaluation régulière du service ferroviaire par des critères au plus proche du ressenti des usagers semble indispensable.

Pour accélérer la préservation du climat, la nouvelle convention TER ne peut pas être qu'un outil technique et juridique, mais une réponse aux besoins des habitants et travailleurs de notre territoire.

Le CESER entend jouer activement son rôle de facilitateur, en étant pleinement force de propositions sur ce projet régional majeur, notamment en tirant bénéfice d'une analyse interrégionale des conventions TER existantes sur le territoire national.

Éric CHEVÉE, Président du CESER Centre-Val de Loire

DELIBERATION

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

Vu l'avis de la 2^{ème} commission en date du 30 novembre 2021,

Vu l'avis du Bureau en date du 6 décembre 2021,

Monsieur Jean-Paul CARLAT, rapporteur entendu,

DÉLIBÈRE

Contribution adoptée à l'unanimité.



Le Président du CESER Centre-Val de Loire
Éric CHEVÉE

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| AVANT-PROPOS..... | 1 |
| DELIBERATION | 2 |
| INTRODUCTION | 4 |
| 1. RAPPELS DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT SUR L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE..... | 5 |
| 2. UNE FUTURE CONVENTION A RENDRE COHERENTE AVEC LE SRADDET..... | 7 |
| 3. S'INSPIRER DE PRATIQUES D'AUTRES REGIONS ET RENFORCER L'ECOUTE DES USAGERS..... | 10 |
| CONCLUSION | 13 |
| COMPOSITION Du groupe | 14 |
| REMERCIEMENTS | 15 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 16 |
| INTERVENTIONS DES GROUPES..... | 17 |

INTRODUCTION



Jean-Paul CARLAT

Rapporteur
2^{ème} collègue

La Loi d'Orientation des Mobilités, approuvée le 24 décembre 2019 fixe à fin 2023 la date limite de reconduction de gré à gré des conventions Région-SNCF Voyageurs. Passé cette date le recours à un appel d'offre sera obligatoire.

Alors que les représentants du CESER

alertaient sur un travail à mener dans un calendrier très contraint, il a été affirmé que la convention avec la SNCF serait achevée en mai ou juin 2022 avec sans doute un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2022.

Si l'ouverture à la concurrence semble écartée comme le recommandait le CESER en février 2020, des lots seraient créés et pourraient faire l'objet d'un appel d'offres, en cas de mauvaise qualité de service. Mais comment interpréter celle-ci sur un réseau vieillissant, en cours de rénovation ? Cette apparente contradiction entre un renouvellement de la convention avec la SNCF et un allotissement ne correspond pas aux préconisations et recommandations figurant dans le rapport du CESER sur l'ouverture à la concurrence, qui avait été adopté à une très large majorité lors de sa séance plénière du 10 février 2020.

La contribution qui suit entend mobiliser la Région sur les principales recommandations du rapport du CESER de 2020, et aussi sur une mise en cohérence de la convention avec le SRADDET. Elle incite la Région à s'inspirer de démarches participatives concrètement mises en place par des régions novatrices en matière de mobilités et de service ferroviaire.

1. RAPPELS DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT SUR L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE

1.1. Un contexte non adapté pour l'ouverture à la concurrence

Un certain nombre de régions envisagent d'ouvrir une partie de leur réseau à la concurrence.

La Région PACA a été la première à ouvrir une partie de son réseau à la concurrence, en octobre 2021, en confiant le lot Marseille-Nice à Transdev.

Le mouvement d'ouverture à la concurrence est donc lancé.

Tout en privilégiant le renouvellement de la convention sur 10 ans, la Région réfléchit à l'hypothèse de la création d'un ou de lots, supports de l'évaluation de la qualité de service. Ces lots pourraient être ouverts à la concurrence, si la qualité ne répond pas aux objectifs fixés.

Le rapport du CESER de février 2020 sur le sujet indiquait :

« La complexité du système ferroviaire, sur une région enclavée au milieu de 6 régions limitrophes, le niveau de compétences requises pour concevoir l'offre, la mise en service et l'exploitation du réseau dont une partie est vieillissante et nécessite de nombreux travaux d'infrastructure ..., plaignent pour un dialogue constructif en vue d'une reconduction de la convention avec l'opérateur SNCF. Cette nouvelle convention devra prendre en compte l'ensemble des propositions et réflexions formulées par le CESER.

Cette reconduction serait à renégocier clairement en affirmant des exigences supplémentaires vis-à-vis de l'opérateur historique, en 2020, pour 10 ans. »

1.2. Trois risques réels de l'ouverture à la concurrence

Le CESER dans son rapport 2020, « observe que les dysfonctionnements constatés actuellement ne seront pas résolus par l'ouverture à la concurrence tels que les travaux sur l'infrastructure, les retards dus aux incidents sur des installations vétustes (caténares, aiguillages), les actes de malveillance, les aléas climatiques, ... ».

- a) Le danger de l'allotissement dans le ferroviaire. Le CESER alertait notamment sur le fait que « Découper l'offre de marché en plusieurs lots, c'est ouvrir le risque que des opérateurs privés ne s'intéressent qu'aux lignes qu'ils jugeraient rentables (Paris – Chartres par exemple) et à l'inverse, le risque de précipiter la fermeture de petites lignes. ». **Le CESER insiste à nouveau sur le fait qu'un marché unique est un gage de pérennité des « petites lignes ».**
- b) Une absence de garanties collectives et sociales pour les cheminots : « L'absence d'un cadre social viable (négociation de branche, en cours non finalisée) ne permet pas d'envisager à l'heure actuelle un transfert de personnels dans des conditions sereines. »
De plus l'incertitude sur les perspectives professionnelles ne rendent pas attractives les métiers de cheminots.
- c) Une billetterie devenue trop complexe : « Les offres multiples selon les collectivités territoriales AOT complexifient la compréhension des usagers et l'obtention des titres de transport d'un parcours de bout-en-bout. [...] »

1.3. Négocier avec la SNCF en affirmant des exigences supplémentaires

Le CESER recommandait dans son rapport de négocier avec la SNCF en affirmant des exigences supplémentaires vis-à-vis de l'opérateur historique :

- **Améliorer l'offre de services via un cahier des charges fortement prescriptif**, pour répondre aux attentes fortes des usagers : assurer ponctualité et fiabilité, avec un cadencement adapté aux besoins des populations de nos territoires (adapter les horaires et arrêts sur une amplitude journalière pertinente).
- **Poursuivre les efforts pour une billettique commune aux différents réseaux ferrés et routiers, afin de favoriser l'intermodalité.** Le CESER note que la Région va bientôt mettre en place un titre de transport unique « Navilico » avec l'Île-de-France pour les usagers à destination des deux réseaux. Mais cette multiplication des noms et types de billet, bien que permettant la navigation sur plusieurs réseaux, ne va pas dans le sens de la lisibilité, notamment pour les voyageurs occasionnels majoritaires sur le réseau Remi Express.
- Le rapport 2020 insistait sur la garantie d'avoir une place assise, un espace pour ranger ses bagages, **et la nécessité de réfléchir à l'augmentation des espaces dédiés aux vélos. Il s'agit plus globalement de garantir la sécurité, le confort à bord des trains, mais aussi en gare.**
- Le CESER appelait à la réactivation des comités d'usagers ou comités de lignes. Il constate, alors que le renouvellement de la convention est en négociation, que ces comités ne

sont toujours pas réactivés et que l'avis des usagers ne semble pas recueilli à l'occasion de la rénovation d'une ligne comme Loches-Tours.

- **Poursuivre un dialogue constructif entre l'opérateur et l'exécutif régional.** La négociation en cours pour le renouvellement de la convention, doit être l'occasion de poursuivre les évolutions positives qui ont eu lieu depuis les premières conventions, afin d'améliorer le service offert aux usagers.
- **Fixer des objectifs élargis pour l'amélioration des mobilités en lien avec les enjeux environnementaux et sociaux.** Le CESER souhaite notamment que des indicateurs environnementaux soient introduits dans la convention en cours de négociation ainsi que des indicateurs sociaux tenant au nombre et à la nature de l'emploi des personnels en charge d'assurer le service public ferroviaire.
- **Garantir la présence systématique de contrôleurs à bord et sur les quais** pour préserver la sécurité des usagers, en plus de leur rôle d'information et de contrôle.
- Poursuivre les efforts pour une tarification adaptée, notamment pour les personnes ayant de faibles ressources, en particulier les jeunes, apprentis et étudiants.
- **Corriger les aberrations d'une tarification REMI favorisant l'autocar au détriment du train (exemple : relations Loches-Tours et Monnaie-Tours 3€ en car, 9€ en train).**

2. UNE FUTURE CONVENTION A RENDRE COHERENTE AVEC LE SRADDET

2.1. Objectifs du SRADDET

L'objectif n°7 du SRADDET, « Des services publics modernisés partout combinés à une offre de mobilités multimodale qui prend appui sur les formidables innovations offertes par le numérique », **a notamment pour cible de diminuer la part de la voiture individuelle solo de 5 points en 2030 et 20 points en 2050 par rapport à 2020.** Pour y parvenir, le fascicule du SRADDET développe deux axes fondamentaux :

- a) La rénovation des lignes, y compris de desserte fine : « A ce titre, la sauvegarde d'un réseau ferroviaire du quotidien dense et performant est un impératif pour le territoire, en particulier pour les zones rurales. La dégradation de l'état de ces lignes, constatée par SNCF Réseau, constitue ainsi une menace pour l'attractivité de nos territoires. »
- b) La réouverture de lignes : « Parce qu'il faut renforcer le réseau ferroviaire du quotidien, il s'agira de reprendre les études en vue de la réouverture des lignes Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres. ». Il conviendra aussi de s'interroger sur d'autres prolongements de lignes telles que Loches-Châteauroux, Châteauneuf-Gien, voire Chartres-Dreux-Rouen et Orléans-Pithiviers.

La règle 22 du fascicule du SRADDET énonce également « Au-delà de la sauvegarde du réseau ferroviaire actuel, l'analyse des besoins a montré l'intérêt de **rouvrir la ligne Orléans-Châteauneuf aux voyageurs et d'achever la réouverture de l'axe Orléans-Voves-Chartres.** »

2.2. Des réouvertures de lignes indispensables

Seule la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien est citée dans le rapport d'orientations budgétaires 2022, qui décrit les grandes orientations du mandat. Le CESER demande donc à la Région de préciser quand sont envisagées les autres réouvertures.

Le projet de CPER 2021-2027 prévoit pour la période 2023-2027 de financer les travaux qui résulteront des études en cours sur la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf. Le CPER indique également que « la réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Voves-Chartres sera de même étudiée ». **Le CESER note que les crédits qui seront alloués n'ont pas encore été arrêtés. Ils devront être négociés en 2022, pour être effectifs dès 2023.**

Le CESER soutiendra la Région dans ses futures négociations avec l'Etat et SNCF Réseau, de telle sorte que les travaux de ces deux réouvertures de lignes exigées par le SRADDET à court-moyen termes soient financés.

Le CESER s'interroge sur l'absence d'information et d'inscription dans le CPER 2021-2027 des lignes prévues à plus long terme par le SRADDET. Seront-elles inscrites dans le CPER suivant ? L'urgence climatique et l'équité sociale face aux transports publics nécessitent une planification efficiente et à long terme de ces projets de réouverture, qui entre études, maîtrise foncière éventuelle, aléas des travaux mettront plusieurs années avant de voir le jour.

Le CESER souhaite que le sud de la région soit relié aux deux Métropoles par le ferroviaire, ce qui nécessitera d'inscrire l'ouverture de Loches-Châteauroux au SRADDET, lors de sa révision.

Une meilleure transparence vis-à-vis des habitants de la Région sur ces projets semble nécessaire. Le CESER rappelle que les élus des collectivités territoriales concernées par le projet Orléans-Châteauneuf ont demandé à la Région à être plus impliquées dans le projet, lors de l'assemblée générale de l'association Star 45.

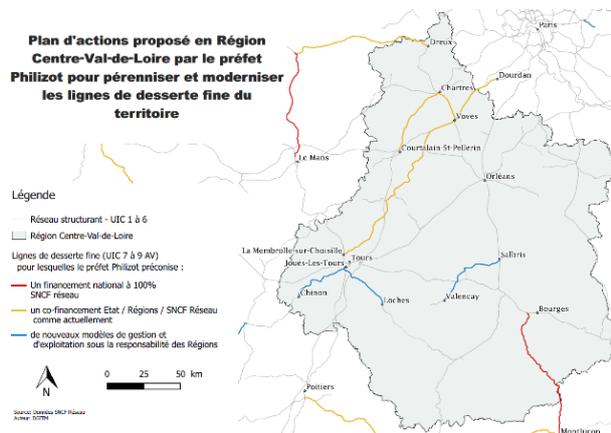
Comme il avait pu le faire précédemment, le CESER alerte la Région sur l'implication de certains choix techniques, qui dans tous les cas devraient permettre à la fois le fret et le transport de passagers (exemple Orléans-Châteauneuf-Gien).

Le CESER souhaite que les lignes à rouvrir soient inscrites dans la future convention.

2.3. Une rénovation des lignes à améliorer

L'avenant au CPER 2014-2020, signé le 8 juillet 2020 a prévu une enveloppe de 300 M€ pour la sauvegarde et la rénovation des lignes suivantes :

- Tours-Loches,
- Tours-Chinon,
- Chartres-Courtalain,
- Dourdan-La Membrolle-sur-Choisille,
- Bourges-Montluçon
- Le Blanc-Argent.



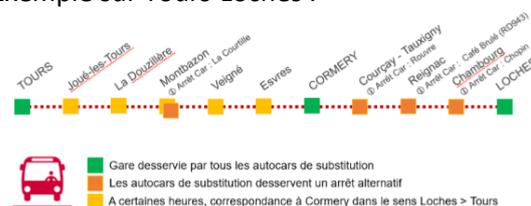
Travaux en cours :

Le CESER note que des travaux importants de rénovation sont en cours sur les lignes de

Tours-Loches, Tours-Chinon, et La Membrolle-Dourdan et devraient être achevés en 2022.

Néanmoins, l'offre de substitution par autocar ne prévoit pas la desserte de toutes les gares, pour les travaux sur Tours-Loches et Tours-Chinon. Pour certaines gares, les autocars desservent un arrêt alternatif. Pour d'autres, à certaines heures, il faut se rendre dans une autre commune pour prendre l'autocar. Cela incite certains usagers à se reporter sur leur voiture et potentiellement abandonner le train pour longtemps.

Exemple sur Tours-Loches :



Les services routiers de substitution doivent permettre la desserte de toutes les gares desservies par les trains supprimés. La convention devrait l'imposer.

Zoom sur Tours-Loches :

La ligne Tours-Loches connaissait des limitations de vitesse depuis 2006. La rénovation permettra un retour à la vitesse pratiquée avant 2006, soit 75 km/h. Le temps de parcours diminuera de 5 minutes (retour au temps de parcours d'avant 2006). Selon SNCF Réseau « ces travaux permettront de pérenniser l'infrastructure pour une quinzaine d'années ».

Le CESER n'est pas satisfait des choix techniques qui ont été faits, car selon certains experts de l'Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT), il aurait été possible de rénover la ligne pour aller jusqu'à 100 km/h, sans surcoût important.

SNCF Réseau dans son rapport d'études préliminaires de 2002 aboutissait à la même conclusion.

Des offres à développer :

Le CESER déplore qu'il soit envisagé de maintenir le plan de desserte au même niveau qu'avant la rénovation de Tours-Loches, Tours-Chinon et La Membrolle-Dourdan, au vu des montants engagés par la Région, de l'urgence climatique, de l'attente des usagers et des objectifs du SRADDET pour développer le report modal. Concomitamment et parallèlement à la mise en œuvre de la convention, il convient que la Région apporte un appui plus direct aux nouvelles formes de mobilité en milieu rural, lorsqu'il y a déficience de transport en commun (Rézopouce, co-voiturage organisé, transport à la demande, etc.). Le CESER préconise une politique partagée d'organisation du rabattement des usagers vers les gares existantes ou à rouvrir, à l'initiative des AOL et AOM.

La négociation de la nouvelle convention serait l'occasion de développer l'offre sur ces lignes essentielles à la vie des territoires régionaux.

Des futurs travaux non financés ?

Le document d'orientations budgétaires 2022 précise les financements (autorisations de programmes) pour la poursuite des travaux des lignes suivantes :

- Tours-Loche phase 2 (2026-2027)
- Chartres-Courtalain (2022-2025)
- Ligne du Blanc-Argent (2022-2026)
- Tours-Chinon phases 2 et 3 (2022-2027)

Ces montants ne sont pas encore mentionnés dans le projet de CPER 2021-2027. Un avenant en 2022 devrait les inclure.

Le financement côté Etat, via le CPER 2021-2027, pour la période 2023-2027 n'est pas encore connu.

Sur l'axe Bourges-Montluçon, une première tranche de travaux est inscrite au CPER pour 2023 (23 M€, financement 100% Etat).

Néanmoins, le CESER s'interroge sur le financement de la deuxième phase prévue en 2024, qui n'est pas encore financée par l'Etat.

Il rappelle que sans cette deuxième phase de travaux, les temps de trajet seront allongés de manière conséquente (55 min en 2025), alors même que c'est une ligne structurante.

Et après ?

Le CESER appelle la Région à se positionner clairement sur la suite, quant au délai et à la reprise en gestion de la ligne du Blanc-Argent par la Région.

Il note que les lignes rénovées seront prolongées de 10-15 ans, c'est-à-dire jusqu'environ 2035. **La Région devrait s'interroger sur l'après 2030 dès à présent.** Le risque est grand que ces lignes soient à nouveau sous entretenues.

3. S'INSPIRER DE PRATIQUES D'AUTRES REGIONS ET RENFORCER L'ECOUTE DES USAGERS

3.1. Mieux associer et contraindre SNCF Réseau

Les conventions TER sont des actes juridiques passés uniquement entre les Régions et SNCF Voyageurs. SNCF Réseau n'est pas signataire, et ne peut être tenu pour responsable de la gestion de l'exploitant.

Néanmoins, la Région devrait négocier régulièrement avec SNCF Réseau sur l'entretien des lignes et les travaux à prévoir afin de sortir du cercle vicieux « rénovation lourde – pas d'entretien – risque de fermeture » qui a un coût certain.

Actuellement, ces sujets sont surtout abordés lors de la négociation du CPER et de la commande des sillons par SNCF Voyageurs.

Pourtant, l'article 9 de la convention actuelle prévoit que « **la Région et SNCF Mobilités s'engagent à mettre en place, autant que possible des échanges avec SNCF Réseau qui pourront porter sur : conception du plan de transport, anticipation des travaux, suivi qualité production...partage d'une vision stratégique sur les investissements concourants à la robustesse et à la régénération du réseau.** »

Le CESER recommande de renforcer les dispositions de cet article en s'inspirant de ce qui se fait dans d'autres régions.

Par exemple, la région Ile-de-France organise régulièrement des réunions « trajectoires de ligne » avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. L'objectif est d'avoir une vision pluriannuelle sur une ligne (projets, investissements), afin d'optimiser la cohérence des projets tout en garantissant la performance de l'offre. Ce

¹ SNCF Réseau verse à SNCF Voyageurs des pénalités en cas de retard de son fait.

dispositif est inscrit dans la convention entre l'Ile-de-France et SNCF Voyageurs.

La Région Rhône-Alpes met en place une coordination tripartite affirmée avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. **Il s'agit de développer un cercle vertueux.**

L'Occitanie, la Nouvelle-Aquitaine et les Hauts-de-France tentent de responsabiliser SNCF Réseau en mettant un place un système de pénalités impliquant SNCF réseau, SNCF Voyageurs et la Région. Il serait intéressant d'en étudier la transposition pour le Centre-Val-de-Loire¹.

3.2. Des leviers pour une meilleure régularité

La négociation en cours pour la nouvelle convention doit être l'occasion d'être plus exigeant avec SNCF Voyageurs, en étant plus proche du ressenti des usagers.

Classement national :

La région est mal classée au niveau national, en termes de régularité, selon les données de régularité mensuelles, en Open Data, de la SNCF².

Le CESER incite la Région à suivre son classement au niveau national en matière de régularité, comme cela est exigé dans la convention TER d'Occitanie, voire à le soumettre à un « bonus-malus »³.

Un objectif régional avec un suivi par ligne

La convention TER 2014-2020 de la Région fixe deux grands objectifs de régularité, l'un pour les Remi Express (ex Intercités) et l'autre pour les trains Remi (ex TER). Cela globalise les

² Hors Ile-de-France et Corse, 6è du classement en 2019 (91,8%). Moyenne nationale : 92%. La Région la plus mal classée : 89%.

³ La Région Grand-Est a mis en place un tel bonus.

résultats et ne correspond pas au vécu des usagers.

Pour atteindre cet objectif régional, le CESER recommande à la Région de faire un suivi et une analyse des résultats par ligne en associant les usagers.

Certaines régions ont des critères complémentaires : régularité en nombre de voyageurs, systèmes de bonus-malus, suivi des trains chroniquement en retard, départ à l'heure⁴.

L'Ile-de-France a mis en place un objectif « retard nouveau matériel ». **Le CESER incite la Région à comparer les retards par type de matériel et à fixer un objectif « retard matériel » si besoin.**

Des objectifs de régularité à réhausser :

La régularité des trains Remi Express est inférieure à l'objectif conventionnel en 2019 et en 2020. La régularité ne s'est pas améliorée (82,5% des trains contre un objectif de 85%).

La régularité des trains Remi respecte l'objectif conventionnel en 2019 et en 2020 (92,8% pour un objectif de 92,7%).

Le CESER recommande à la Région de majorer les objectifs de régularité pour inciter l'exploitant à chercher des solutions avec SNCF Réseau.

3.3. Des indemnités voyageurs au plus proche du ressenti des usagers

Pour les abonnés :

Selon la convention 2014-2020 de la Région, les abonnés annuels et mensuels se voient rembourser 30% de leur abonnement mensuel si 15% des trains de la ligne sont supprimés ou ont un retard supérieur à 10 minutes, dans le mois, hors plan de transport adapté.

Le CESER constate que la Région Centre-Val de Loire est assez exemplaire en la matière, les autres régions ayant des critères moins

⁴ Ile-de-France, Bretagne, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie

favorables aux usagers. **Il incite donc la Région à garder cette disposition et à s'assurer de la mise en œuvre effective de cette disposition.**

Pour les occasionnels :

Les occasionnels représentent 80% des voyageurs.km sur les lignes Rémi Express, et 49% sur le réseau Rémi, en 2019. Le CESER constate que le remboursement du billet en cas de retard est moins favorable pour les occasionnels que dans d'autres régions⁵.

Le CESER souhaite qu'il n'y ait plus de distinction entre les abonnés et les occasionnels et que la demande de remboursement soit traitée de la même manière pour toutes les catégories d'usagers.

3.4. Pénalités pour trains supprimés

Un objectif à fixer en train.km :

La convention 2014-2020 de la Région fixe un objectif de 98,3% de réalisation de l'offre en 2020. En-deçà, une pénalité est appliquée à chaque train supprimé. Seuls les trains dont au moins la moitié de leur parcours est supprimée sont considérés comme supprimés.

Les Régions Occitanie, Grand-Est, Bretagne fixent des objectifs plus élevés. En outre ces objectifs ne sont pas comptés par train, mais par train.km supprimés.

Un critère en train.km est plus pertinent financièrement. Les pénalités sont calculées par train.km, en plus d'une réfaction de charge par train.km.

Le CESER incite donc la Région à raisonner en train.km. Il souligne, que malgré la complexité apparente, ce critère est plus proche du ressenti des usagers.

3.5. Quelles pénalités pour un meilleur effet de levier ?

Déplafonner les pénalités ?

⁵ Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté.

Environ une moitié de régions a choisi de dé plafonner une partie des pénalités dues par la SNCF, généralement sur les trains supprimés. D'autres régions ont choisi un plafond plus élevé. Certaines régions ont un plafond inférieur à celui du Centre-Val-de-Loire.

Le CESER n'est pas en faveur d'un dé plafonnement des pénalités de manière globale. Il lui semble plus opportun d'utiliser le dé plafonnement sur un critère important pour la Région, atteignable par l'exploitant.

Mettre en place un système de bonus-malus ?

Une majorité de régions⁶ ont mis en place un système de « bonus-malus », le plus souvent en sus de pénalités pour trains supprimés.

Le CESER souligne qu'un tel système a le mérite d'encourager l'exploitant et incite à amorcer des discussions avec la Région sur les difficultés à résoudre, à condition de découper

finement les critères qui donneront lieu à bonus-malus, en associant autant que possible SNCF Réseau.

3.6. Une concertation nécessaire

Le CESER renouvelle sa demande à la Région de réactiver les comités de lignes (comités de partenaires⁷). Le CESER demande que cette concertation soit mise en œuvre dès début 2022, avant la signature de la convention.

Zoom : la concertation en Suisse

En 1987 pour mettre en place des cadencements sur toutes ses lignes, pour rénover matériels et installations l'Etat Fédéral et les Chemins Fer suisses (CFF) avait lancé une grande votation approuvée à une nette majorité. Le plan Rail 2000 qui en a découlé a été achevé en 2004 et a été de fait co-approuvé par les citoyens suisses.

Zoom : la concertation dans d'autres régions

La Région Occitanie a organisé en 2016 d'organiser des Etats généraux du rail et de l'intermodalité avant de rédiger sa nouvelle convention. Cette concertation a réuni citoyens, élus locaux, syndicats de cheminots, associations d'usagers, partenaires financeurs, l'Etat, et la SNCF :

- 37 réunions ont été organisées dans les 13 départements de la région,
- 3100 participants en salle.
- 13 798 personnes ont répondu à un questionnaire adressé par la région.
- 286 contributions, dont 101 portées par des collectivités et associations, ont pu être adressées à la région.
- Le CESER a également été consulté et a produit un rapport voté à l'unanimité.

Les régions Grand-Est et Nouvelle-Aquitaine organisent des comités par bassin de déplacement. Les usagers, les acteurs du ferroviaire, et le CESER y sont conviés.

La Bretagne met l'accent sur la promotion auprès du public des comités de ligne qu'elle organise avec la SNCF par exemple au moyen d'emails ciblés.

⁶ Ile-de-France, Bretagne, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine...

⁷ L'article 1235-1 du Code des transports demande aux AOM de créer un comité des partenaires associant à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

CONCLUSION

Relativement à l'importance de la convention dans le budget régional, le CESER attache une importance primordiale à ce que ses recommandations de 2020 puissent être intégrées dans la nouvelle convention.

Une convention sur 10 ans, devrait porter les projets de réouverture de lignes en cohérence avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). La connexion ferroviaire de Pithiviers, Gien, Châteauroux, Chartres aux métropoles de Tours et d'Orléans est primordiale. La mise en œuvre de ces projets devrait être étudiée et planifiée dès maintenant pour ne pas les différer davantage.

La nouvelle convention devrait formuler sa vision politique et ses priorités en matière d'aménagement du territoire.

Le réseau ferroviaire à reconstruire va être indispensable aux mobilités pour réduire les gaz à effet de serre de nos déplacements.

Le CESER attend de la nouvelle convention des améliorations de l'offre et de service et une perspective sur les réseaux ferroviaires de demain.

Les tramways ont fait un retour extraordinaire dans nos métropoles. Il faut préparer le retour du train sur la région entre les agglomérations et les petites villes avec un service exemplaire. C'est le sens qui doit être donné à la nouvelle convention.

Il est également essentiel que les attentes des usagers soient entendues pour définir la nature du service offert, en organisant les concertations qui semblent plus que jamais nécessaires.

COMPOSITION DU GROUPE

Président du groupe

Jean-Paul CARLAT

Conseillers économiques, sociaux et environnementaux

Jean-Claude BROSSIER

Florence DUMOND

Jean-François HOGU

Jean-Paul VINCENT

Jean-Louis RENIER

Rapport suivi par Eric SAUDRAIX, Chargé de mission commission n°2, Environnement, mobilités,
espace

REMERCIEMENTS

Nous remercions :

- Les CESER et les Régions Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine, Pays-de-la-Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Ile-de-France, Normandie, Grand Est, Hauts de France, Bretagne Occitanie de la transmission des conventions TER et des avis CESER associés.
- La direction des Transports de la Région pour la transmission de la convention TER-TET et ses avenants, des rapports annuels d'activités et pour ses explications.

BIBLIOGRAPHIE

Rapports et notes

Conventions TER (et délibérations associées) : Auvergne-Rhône-Alpes (2017-2022), Bourgogne-Franche-Comté (2018-2025), Bretagne (2019-2028), Grand Est (2017-2024), Hauts-de-France (2019-2024), Ile-de-France (2020-2023), Normandie (2020-2029), Nouvelle-Aquitaine (2019-2024), Occitanie (2018-2025), Pays-de-la-Loire (2018-2023), Centre-Val-de-Loire (2014-2020, avenants et version « revoyure »).

Règlement Européen (CE) N° 1371/2007 du Parlement européen, Droits et devoirs des passagers des trains.

Rapports

Rapports annuels d'activités TER Centre-Val-de-Loire 2016, 2017, 2018, 2019, 2020.

Arafer, bilan ferroviaire 2019

Avis conventions sur conventions TER : Auvergne-Rhône-Alpes (2017), Bretagne (2019), Hauts de France (2019), Nouvelle Aquitaine (2019), Occitanie (2018).

Améliorer les mobilités du quotidien et favoriser leur soutenabilité, CESER Normandie.

Rapport CESER Centre-Val-de-Loire sur l'ouverture à la concurrence, février 2020.

Webographie

Site web SNCF Réseau, pages sur Le système d'amélioration des performances (SAP SNCF Réseau) : <https://www.sncf-reseau.com/fr/services/systeme-amelioration-performances>

Site web Région Occitanie, pages sur les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) organisés en 2016, <https://lio.laregion.fr/Les-Etats-generaux-du-Rail-et-de-l-Intermodalite-EGRIM>

Données

Données de régularité TER de l'Open data de SNCF Voyageurs : [\(https://data.sncf.com/pages/accueil/\)](https://data.sncf.com/pages/accueil/).

INTERVENTIONS DES GROUPES



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 13 DECEMBRE 2021

Avis du CESER relatif au renouvellement de la Convention TER

Intervention de Madame Nathalie DUMAIS

Au nom du groupe CFDT

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Monsieur le rapporteur, cher(e)s collègues,

La CFDT partage évidemment les préoccupations exprimées par le CESER dans sa contribution concernant le renouvellement de la Convention TER.

La CFDT espère que les **négociations avec L'Etat et la SNCF** aboutiront sur un mécanisme de compensation suffisant pour couvrir la **perte de recettes 2020 et 2021** et ne pas affecter les finances de la collectivité régionale dans le domaine des mobilités. La CFDT souhaite que le Ceser soit informé des démarches de la Région.

Pour la CFDT et ses 66 partenaires du Pacte du pouvoir de vivre, la décennie qui s'ouvre est décisive, car les dégâts seront pour certains irrémédiables si nous ne changeons pas le cours des choses maintenant. Nous pensons qu'il est possible de sortir de la crise actuelle en reconstruisant autrement notre société, en redonnant à chacun le pouvoir de vivre et d'agir à toutes les étapes de notre vie. Pour permettre à tous d'accéder à des transports collectifs, la CFDT souhaite que les collectivités organisent, sous la houlette des autorités organisatrices de la mobilité (loi LOM), des **plans de mobilité** qui fixent des objectifs et indicateurs précis (par exemple x% de la population à moins de y minutes à pied ou à vélo d'un service de mobilité). La CFDT insiste sur la nécessaire **cohérence entre les orientations du Sradett** et les engagements réciproques de la **future convention TER**.

La CFDT s'inquiète de l'écart constaté entre **les promesses de participation citoyenne autour des mobilités** et l'absence de réponse aux demandes d'audience auprès de l'exécutif régional formulées par les syndicats de cheminots. La CFDT s'inquiète du peu d'intérêt manifesté pour une expertise menée par une association œuvrant pour le développement des transports terrestres en Touraine qui permettrait de relever à faible cout la vitesse d'une ligne Ter en travaux. Enfin la CFDT s'inquiète de savoir si le rapport du Ceser « Sur l'ouverture à la concurrence dans le domaine des transports ferroviaires » a bien été pris en compte dans le cadre des travaux préparatoires à la négociation de la nouvelle convention avec la SNCF ! La CFDT s'inquiète aussi du peu d'empressement mis par la région à réinstaller des comités d'usagers comme le prévoit la loi LOM ou à corriger les écarts tarifaires favorisant le car au détriment du train.

La CFDT votera la contribution présentée.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 13 DECEMBRE 2021

Avis du CESER relatif au renouvellement de la convention TER

Intervention de Madame Jessica GOUINEAU

Au nom du groupe : UNSA (Union Nationale des Syndicats Autonomes)

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Monsieur le rapporteur, cher.e.s collègues,

La signature d'une convention longue est durable serait un signe clair vers la population d'usagers et vers les cheminots de la SNCF.

Un engagement fort, sur l'aménagement du territoire avec une perspective à long terme de soutenir des déplacements propres sur l'ensemble des lignes actuelles et sur de nouvelles dessertes.

Un engagement fort, et un renouvellement de la confiance envers l'opérateur historique, partenaire depuis des décennies de la région.

Un engagement fort, sur le développement durable et un mode de déplacement faible émetteur de CO2. Un partenariat qui a évolué au fil des années et qui a souvent abouti à des projets bénéfiques pour la population.

Un engagement fort, pour l'emploi sur notre région. Des emplois stables, garants d'un ancrage dans la société.

Un engagement fort, pour les cheminots et cheminotes. Des femmes et des hommes engagés depuis le début de la pandémie et qui ont montré leur attachement au service public en assurant l'acheminement des personnels soignants et enseignants lors du premier confinement, alors même que nos connaissances sur le virus étaient incertaines.

Dans cette période d'incertitudes, la signature d'une convention durable permettrait de rassurer beaucoup de monde, usagers et salariés.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 13 Décembre 2021

Avis du CESER relatif à la contribution relative au renouvellement de la convention TER

Intervention de Monsieur VINSOT Bernard

Au nom du groupe CGT Centre Val de Loire

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président(e), Monsieur le rapporteur, chers collègues,

La CGT tient à saluer les discussions et les débats sur les enjeux du ferroviaire.

Cette contribution conforte donc les préconisations portées dans le rapport sur l'ouverture à la concurrence publié début 2020 : attribution directe à l'opérateur historique pour 10 ans avec une alerte sur le risque de découpage par lot, considérant « qu'un marché unique est un gage de pérennité des « petites lignes ». »

La CGT insiste donc sur le respect de la démocratie qui voudrait que le CESER soit consulté, notamment, sur le souhait de la Région de garder la possibilité d'ouvrir par lot si les résultats attendus ne sont pas au rendez-vous.

Pour la CGT, la négociation doit intégrer un objectif régional ambitieux avec un regard précis sur chacune des lignes avec un suivi et une analyse tenant compte de tous les paramètres constituant la qualité de service (infrastructures, matériel roulant, présence dans les gares et trains, causes retards...) et dont les usagers doivent être parties prenantes. C'est pour cela que la CGT insiste sur la remise en route des Comités de Ligne.

La loi d'Orientation des Mobilités prévoit la mise en œuvre de Comités de Partenaires dont le rôle est de faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par les mobilités. Cette instance doit ensuite être consultée avant toute évolution de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information. Le CESER a d'ailleurs préconisé qu'au-delà des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ceux des salarié-e-s et les associations environnementales soient aussi intégrés.

Si le CESER préconise de se référer à d'autres régions, ces comparaisons doivent permettre de justifier des besoins, tant en investissements qu'en moyens, pour assurer le meilleur service public et porter sur :

- L'état des infrastructures : notre réseau régional est un des plus vieillissants.
- La performance du matériel roulant : il y a une diversité de matériel et un âge avancé pour la quasi moitié du parc régional.
- Les causes des retards : la 1^{ère} cause est liée à des événements externes au transport et la 2^{ème} à la gestion des circulations.
- A partir de ces constats, la Région doit exiger de l'Etat des moyens pour améliorer la qualité du service, notamment en matière de régularité, et prendre des décisions quant aux investissements et aux dépenses utiles dont elle a la responsabilité.

Enfin, la CGT rappelle que 2022, c'est l'année qui doit construire l'avenir pour 10 ans. La négociation doit s'appuyer sur des analyses précises, justes et pertinentes pour une signature fin d'année car la perspective d'une signature rétroactive, cumulée à la mise en place de lots, n'est pas acceptable. Parce qu'elle porte la volonté de faire pression sur celles et ceux qui assurent le service public !



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 13 DECEMBRE 2021

Avis du CESER relatif à la contribution pour le renouvellement de la convention T.E.R:

Intervention de Monsieur : Jean-Paul VINCENT

Au nom du groupe FORCE OUVRIERE

Monsieur le Président, Monsieur le représentant de l'exécutif, Chers collègues,

Les dérèglementations successives de l'ETAT envers le transport ferroviaire dont le transfert de charge incombe désormais fortement sur les Régions rendent très difficile l'équilibre entre la garantie de service attendu et le niveau financier du prestataire pour y parvenir. Ceci ouvre la brèche d'une livraison, à terme, à des intérêts privés.

Notre Région a désormais les responsabilités opérationnelles avec un poids économique qui pèse désormais près de 60 % du budget régional. Les défis avec des lignes vieillissantes qu'il faudra à terme renouveler Impliqueront des investissements impossibles à réaliser rapidement.

Notre groupe constate et apprécie les efforts importants de la Région pour rendre le réseau le plus opérationnel possible, en particulier sur des lignes fermées et nous soutenons la démarche de mettre en œuvre des nouvelles connexions ferroviaires en cohérence avec le SRADDET

Toutefois l'aspect majeur que doit prendre en considération la nouvelle convention TER reste l'exigence de la garantie de service. Il est impératif de redonner la confiance au public usager d'un service fiable et régulier de ce transport. Les mobilités assurées sont un gage d'attractivité du territoire si elles sont accompagnées de régularité, de facilités de fonctionnement en terme billetterie, et de confort de transport

Nous partageons l'attente requise par le CESER dans cet avis sur des améliorations de l'offre et de service. Cette attente ne pourra se concrétiser qu'avec l'aval des moyens humains et des conditions de travail en phase pour y répondre.

Pour FO, les négociations en vue de fournir un statut collectif répondant à des perspectives professionnelles pérennes seront facteur de ces attentes dans la modernisation de l'outil ferroviaire.

En conclusion, le groupe FORCE OUVRIERE avec ces remarques partage les termes de l'avis et le votera.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 13 DECEMBRE 2021

Avis du CESER relatif à la note sur le renouvellement de la convention TER

Intervention de Madame Nicole COMBREDET

Au nom du groupe des Associations, Institutions, de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues,

Le plan transition de notre région ne semble pas accorder une place excessive au développement des TER et à leur usage généralisé et quotidien. Pourtant, faut-il encore le rappeler, emprunter le train plutôt que la voiture individuelle est essentiel pour réduire l'empreinte carbone de la collectivité. Faudrait-il que ces trains soient accessibles à tous et à toutes.

Je pense aux handicapés qui découvrent les nouvelles rames où le choix est simple :

- Soit monter au niveau supérieur par un escalier
- Soit descendre quelques marches pour accéder au niveau inférieur

Le choix est-il réellement simple pour tout le monde ??

Je pense aux mamans qui voyagent avec un enfant dans une poussette. Il faut sortir l'enfant, le prendre dans les bras et s'engager ainsi dans les escaliers.

Je pense enfin aux gares petites et moyennes dont les escaliers ne sont pas encore équipés d'un rail latéral pour les valises...et les vélos.

Et là je ne pense pas, je me souviens de ce départ en randonnée avec un vélo chargé de tout le matériel de camping. Ici pas de rail, pas d'ascenseur.... Quelques secondes d'hésitation : je m'engage dans l'escalier avec le vélo chargé, au risque de faire le grand plongeon, ou je détache tout ?

Ce choix concerne beaucoup de cyclistes qui sont venus de loin pour suivre La Loire à vélo. Beaucoup de gares moyennes ne sont pas encore équipées de ce rail, et parfois la peur de rater sa correspondance peut conduire à prendre trop de risques.

Il faut que l'accessibilité de nos rames TER et des gares à toutes les catégories de voyageurs devienne une priorité.

Je vous remercie de votre attention.



CESER

Centre-Val de Loire
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : ceser@centrevaldeloire.fr
ceser.regioncentre.fr