

CESER DE BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

Séance plénière du 28 mars 2017

Rapport 4-9, programme 81.10 : présentation de l'avancement des travaux pour le renouvellement de la convention TER Bourgogne-Franche-Comté au 1^{er} janvier 2018

Déclaration de Jean-Pierre MUGNIER pour la CGT

Les orientations données pour la future convention participent de la dégradation de la qualité de service public que nous avons déjà constatée dans l'avenant n°29 du rapport 4-7 de l'exécutif régional présenté au CESER dans sa dernière séance plénière.

Dans son avis défavorable au rapport, le CESER :

- ✓ s'interrogeait sur la fermeture de guichets et les trains sans contrôleur,
- ✓ demandait si ces modifications de service étaient une préfiguration de la future Convention TER,
- ✓ souhaitait en conséquence que ces mesures soient mises en œuvre à titre expérimental avec leur évaluation,
- ✓ renouvelait son appel à la vigilance face à la déshumanisation des services du transport ferroviaire notamment.

Comme la CGT, le Conseil Régional affirme une volonté de mettre l'usager au cœur de la réflexion régionale. Mais nous constatons une contradiction majeure entre l'affichage et les mesures concrètes envisagées : pourquoi imposer à terme à la SNCF la distribution de titre de transport en dehors des guichets SNCF et la généralisation des trains sans contrôleurs dès le 1^{er} janvier 2018 ?

De plus, au regard du calendrier de négociations, il sera impossible de faire un retour d'expérience fiable prenant en compte les trois mois très particuliers que sont Juillet et Août traversés par les vacances scolaires et la rentrée scolaire de septembre.

Si nous sommes favorables à une convention longue de 8 ans, le cheminement intellectuel amenant à cette durée révèle la vision libérale de la Région qui devance l'ouverture à la concurrence prévue en 2023 mais soumise à autorisation de l'Etat qui pourra la refuser. Ce que semble oublier le Vice-président aux transports également Président de la commission aux transports de «Régions de France» qui influe en ce sens.

Il s'agit non seulement d'ouvrir l'exploitation des lignes à la concurrence à hauteur de 10 %, mais aussi de confier la maintenance du matériel roulant au privé. Sans opposer les salariés de la SNCF à ceux d'ALSTOM, quelle irresponsabilité en termes de sécurité, de savoir-faire, de formation, d'habilitation, de qualification et de maîtrise technologique en maintenance ferroviaire garantis par la mission de service public incarnée par les cheminots !

De plus, conséquence de la déshumanisation des gares, le Conseil Régional et la SNCF décident de mettre en place des équipes de lutte anti-fraude qui parcourent des lignes de plus en plus étendues, au détriment de la présence de contrôleurs qui assurent, au-delà du seul contrôle à bord, des missions complémentaires essentielles à la chaîne de sécurité des circulations, aux renseignements, à l'accompagnement et à la sûreté des usagers avec l'application du plan Vigipirate, à l'aide aux personnes en situation de handicap.

Dans le ferroviaire comme pour l'ensemble des services d'intérêt général, le Conseil Régional oublie que l'ouverture à la concurrence n'a jamais apporté d'amélioration ni en termes de qualité et de sécurité, ni en termes de coûts et de tarifs. Par contre, elle a chaque fois contribué à détériorer les conditions sociales et de travail des salariés, le service public rendu aux usagers au profit d'intérêt de grands groupes privés.

Proximité et emploi sont les priorités affichées par le Conseil Régional. Mais la contradiction subsiste et les mesures concrètes envisagées dans son rapport 4-9, c'est moins d'emplois sur la Région et moins de qualité du service public pour les usagers.

La CGT vote cet avis qui formalise précisément les questionnements et les désaccords du CESER sur ce rapport et partage sa volonté d'élaborer collectivement ses propositions avant les décisions pour la future convention TER BFC 2018-2025.