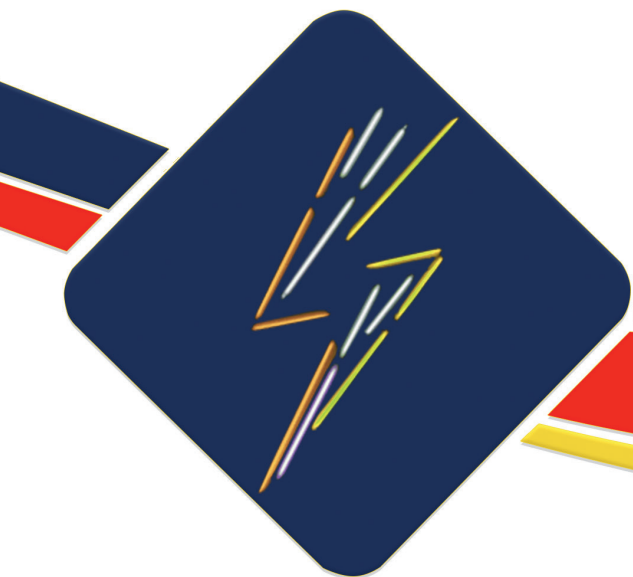




Flash

ÉCO

AVRIL 2024

LA SNCF APPARTIENT À TOUTES ET TOUS !

La SNCF est un service public, un pilier fondamental de notre société. C'est d'ailleurs ce que les pouvoirs publics lui demandent : être un outil d'aménagement du territoire mais, en même temps, avec des injonctions à la performance financière : faire plus, mieux, mais avec moins.

Aujourd'hui, nous sommes contraints de tirer la sonnette d'alarme. Les fondations mêmes de notre entreprise sont mises à mal par des décisions court-termistes au détriment du bien-être des travailleurs et de la qualité du service rendu à l'utilisateur.

Il est de notre devoir de dénoncer un cadre social dégradé qui n'est plus en mesure de répondre aux besoins essentiels du service public.

La nouvelle convention entre la SNCF et la Région Sud qui est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2024, fruit de choix politiques contestables, se révèle être un mirage d'ambitions démesurées.

Concernant les lots ouverts à la concurrence, nous voilà à moins d'un an de l'échéance de la mise en exploitation, et déjà les premiers signes de défaillance se manifestent. Pour le lot gagné par Transdev, seulement 31 agents se sont pour l'instant portés volontaires pour intégrer la future entité. Quid pour ce prestataire de tenir ses engagements face aux exigences ?

Et que dire des décisions contradictoires ?

Le conseil régional promet plus de service en fermant près de soixante gares sur quatre-vingt. Cette décision, actée par la politique de la SNCF,

se fait au détriment de la qualité du service offert aux usagers. Au-delà des économies espérées, le service aux usagers s'est dégradé, et va encore se dégrader. Les cheminots, souvent perdus et désabusés, ne savent plus où nous mènent ces décisions.

Est-ce que les usagers veulent de la vente de boisson dans leur train du quotidien, ou que leur train arrive à l'heure ?

Alors que la fréquentation et les recettes battent des records, le CSE de TER PACA dénonce le fait que le service public ferroviaire soit sacrifié sur l'autel de l'ambition économique à tout prix. Nous exigeons des choix politiques responsables et cohérents avec nos enjeux écologiques, une écoute véritable des acteurs de terrain et une remise en question profonde des politiques de privatisation rampante.

Nous appelons les agents, les concitoyens à défendre ensemble un service public ferroviaire digne de ce nom, au service des travailleurs et des usagers, pour les générations présentes et futures.



Rémi HOURS
Président de la commission économique



Le train régional est plébiscité : des records historiques d'activité et de trafics, confirmant une situation économique robustep. 3

Une nouvelle convention engageante : entre ambitions et réalités, d'où part-on au juste ?p.4

La réelle situation sociale en PACA :
un manque d'attractivité, de présence en gare,
des démissions...
Comment faire plus avec moins ?.....p. 7

Consultez le site web du CSE :
<https://cse-ter-cheminots-paca.org/>



LE TRAIN RÉGIONAL EST PLÉBISCITÉ : DES RECORDS HISTORIQUES D'ACTIVITÉ ET DE TRAFICS, CONFIRMANT UNE SITUATION ÉCONOMIQUE ROBUSTE

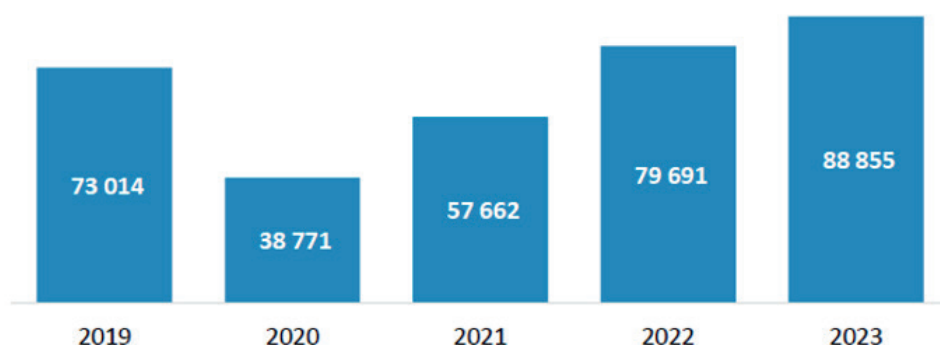
Alors que le transport de voyageurs est au cœur de nombreux enjeux actuels, les résultats d'activité récents viennent renforcer la position de TER en tant qu'acteur incontournable de la mobilité régionale, contribuant activement au développement économique, social et environnemental des territoires. L'utilisation plébiscitée du train sur les dernières années démontre l'attachement des voyageurs à ce mode de transport fiable et écologique.

Ces résultats se traduisent non seulement par une forte augmentation de l'activité et des recettes, mais aussi par une stabilité relative face aux crises récentes. En effet, les éléments d'activité et de résultat du groupe mettent en lumière la solidité économique des activités conventionnées, notamment face aux turbulences économiques et sanitaires qui ont secoué le pays. En 2023, au niveau national, TER c'est +21% de voyageurs par rapport à 2019, **soit 220 000 voyageurs supplémentaires chaque jour**.

Au niveau de TER PACA, après une année 2022 qualifiée d'« exceptionnelle », 2023 bat à nouveau des records de recettes et de trafics. Alors que la fréquentation a progressé en 2023 de plus de 21% par rapport à la période pré-crise, la progression des recettes est encore plus marquée. Toujours par rapport à 2019, celles-ci augmentaient de +27% en 2022 et étaient attendues autour de +43% pour 2023. Cette performance témoigne de la confiance continue des usagers dans le service offert par le réseau ferroviaire régional.

Pour la troisième année consécutive, l'activité, les recettes générées et la situation des comptes de la BU TER PACA confirment une situation économique et financière robuste. Cette stabilité offre un socle solide pour le développement continu du réseau, garantissant ainsi sa pérennité et sa capacité à répondre aux besoins de mobilité de la région.

FRÉQUENTATION - ENSEMBLE DES GARES



UNE NOUVELLE CONVENTION ENGAGEANTE : ENTRE AMBITIONS ET RÉALITÉS, D'OÙ PART-ON AU JUSTE ?

Dans ce contexte, la mise en place de la nouvelle convention au 1^{er} janvier 2024, qui redonne une place centrale au guichet et à la présence en gare, est une opportunité pour faire un état des lieux sur le schéma de distribution mis en place ces dernières années. Le document présenté en CSE décrit les ambitions de cette nouvelle convention, acte les sorties des lots 2 et 1 à courte et des lots 3 et 4 à moyens termes. Il présente les éléments d'offres kilométriques, les modifications des dessertes envisagées, l'utilisation du matériel roulant, la qualité de service attendue et les pénalités en cas de défaillance. Voici en synthèse ce qui est attendu :

UNE OFFRE DE TRANSPORT QUI SE STABILISE DÈS 2026 AVEC DES MODIFICATIONS SUR PLUSIEURS SERVICES

L'offre de transport acte une stabilité (km) à compter de 2026 pour les lots 3 et 4 restants à TER PACA, mais dessine néanmoins des changements sur les services aux usagers.

Concernant le lot 3 : une offre quasiment constante mais des services modifiés, avec un nombre de dessertes qui augmente, comme par exemple, la volonté de garantir une desserte entre Marseille et Aix-en-Provence jusqu'à 23h38. Il est aussi souhaité d'augmenter l'amplitude de service en soirée (cible-fin de service après 23 heures), avec en plus des trains « noctambules » (départ après minuit) les samedis soir au départ de Marseille et Toulon.

Concernant le lot 4, mêmes constats : une offre quasiment constante dès 2025, mais des services modifiés, avec un nombre de dessertes qui augmente, comme,

par exemple, sur la Côte bleue (densification du service, amélioration du cadencement et comblement des trous de desserte)

Pour y parvenir, des investissements conséquents dans l'acquisition de nouvelles rames sont prévus, mais des interrogations subsistent quant à leur faisabilité, notamment en termes de maintenance et de disponibilité des ressources humaines dans les centres de maintenance.

Enfin, au-delà du bien-fondé de ces mesures, nous interrogeons leurs impacts sur les conditions de travail des agents. Alors qu'une baisse de charges importante est décrite dans cette nouvelle convention, la question des embauches pour réaliser ces services supplémentaires n'est pas évoquée.

DES OBJECTIFS DE QUALITÉ DE SERVICE AMBITIEUX...QUI NÉCESSITENT DES AGENTS... ALORS QUE LES RÉORGANISATIONS DES DERNIÈRES ANNÉES ONT DÉTRUIT DE L'EMPLOI

Les objectifs fixés en matière de qualité de service sont ambitieux, avec une réduction drastique des suppressions et de l'irrégularité des trains entre 2024 et 2033 :

- 15% de suppressions des trains entre 2024 et 2033 (causes TER, donc hors grèves non SNCF/TER).
- 13% d'irrégularité des trains entre 2024 et 2033 (causes TER exclusivement)

PÉNALITÉS/BONIFICATIONS : UNE NÉCESSITÉ QUE CHAQUE POSTE SOIT TENU

La convention introduit de nouveaux indicateurs soumis à bonus-malus, afin d'inciter les opérateurs à respecter les engagements pris. Cependant, le flou persiste quant à la situation de départ et à la réalité des objectifs fixés :

- Le taux d'irrégularité actuel est « au milieu » des taux déclenchant un bonus ou un malus.
- 95 % taux de respect de l'accompagnement (106€ par train)
- Le taux de respect de l'ouverture des guichets (178€ par demi-période d'ouverture)

Objectifs d'ouverture	2024	2025/2033
Espaces ZOU	95%	95%
Guichets	85%	90%
Guichets (agents EIC)	80%	80%

TAUX DE FRAUDE : DES AMBITIONS DE BAISSSE...AVEC MOINS D'ESPACES DE VENTE

La volonté affichée de réduire de manière significative le taux de fraude (-20% entre 2024 et 2033 sur la BU) suscite des interrogations légitimes, notamment concernant les causes profondes de ce phénomène et les solutions à y apporter. Cet objectif paraît plus qu'ambitieux lorsque l'on connaît les difficultés existantes de l'entreprise pour faire évoluer ce paramètre, mais surtout qu'une grande partie de la fraude provient :

- Du manque d'espaces de vente
- Du manque de personnel en gare et à bord des trains

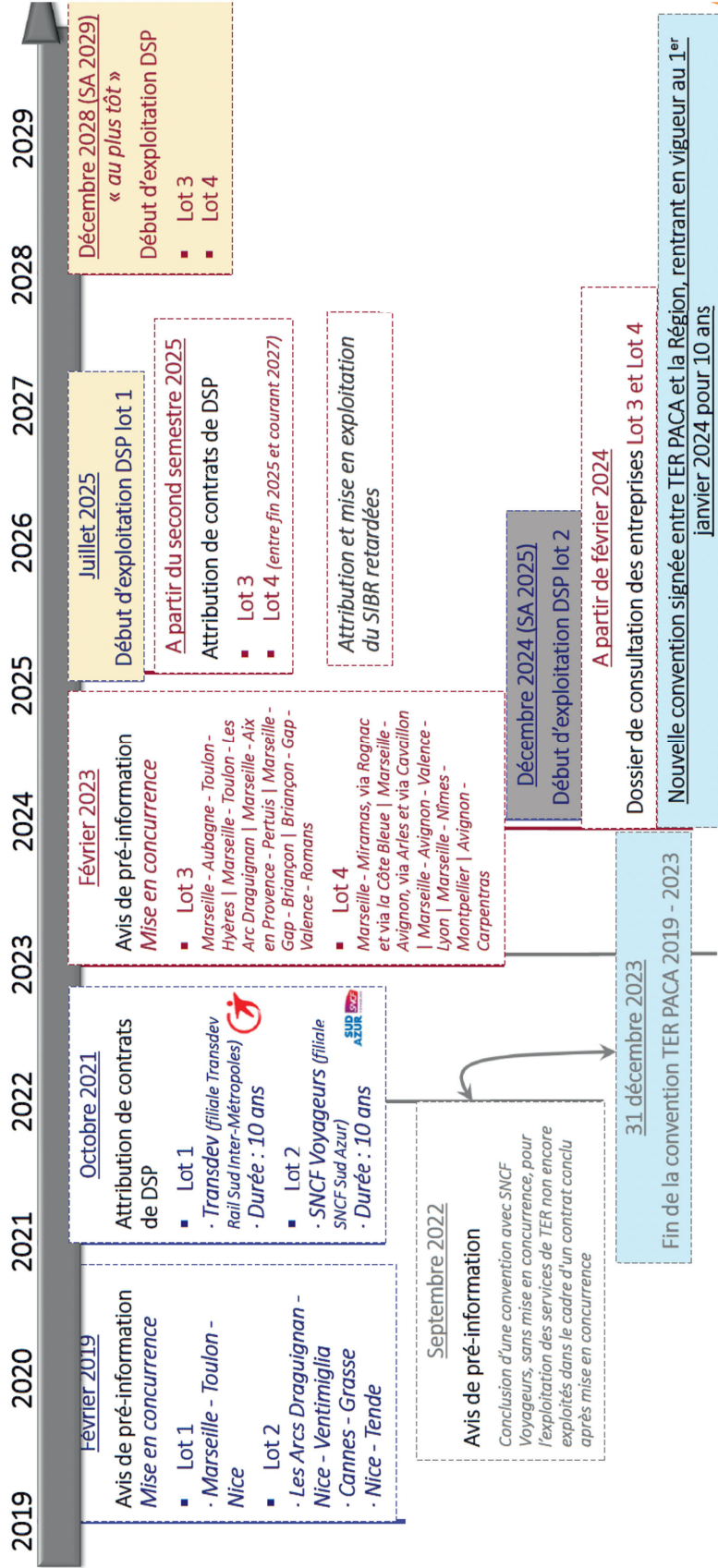
CONTRIBUTION/RECETTES

La progression des recettes est estimée à +12,4% entre 2024 et 2033, hors majorations tarifaires, sur les lots 3 et 4. La croissance de l'offre kilométrique de 6,5% sur ces secteurs implique donc que l'augmentation des dessertes et les ajustements d'horaires doivent attirer un volume important d'usagers pour atteindre cet objectif ambitieux.

Quant à l'évolution des charges, il est simplement décrit la sortie des lots 1 et 2 représente une baisse de 35% de l'activité globale et que les structures, « pour rester aussi performantes, doivent évoluer a minima d'autant ». Pour l'heure, cette information laconique

suscite donc des doutes majeurs pour les agents et appelle des précisions indispensables sur les adaptations de l'organisation prévues dans ce contexte.

Cette nouvelle convention pour le TER PACA est porteuse d'ambitions et de promesses, mais elle soulève également des questions cruciales quant à sa mise en œuvre et à ses implications concrètes pour les agents et les usagers. Il est donc impératif que toutes les parties prenantes soient pleinement impliquées dans ce processus pour garantir un service ferroviaire régional de qualité, répondant aux besoins et aux attentes de chacun.



LA RÉELLE SITUATION SOCIALE EN PACA : UN MANQUE D'ATTRACTIVITÉ, DE PRÉSENCE EN GARE, DES DÉMISSIONS... COMMENT FAIRE PLUS AVEC MOINS ?

Depuis notamment la fin du statut acté par la dernière réforme ferroviaire, la SNCF se trouve confrontée à des défis majeurs en matière de ressources humaines : manque d'attractivité, rémunération, condition de travail, etc...

La question centrale qui est aujourd'hui posée à TER PACA au travers de cette nouvelle convention est la suivante : **comment faire plus avec moins ?**

Il semble impératif de réaliser un état des lieux complet pour évaluer précisément le dimensionnement des effectifs en vue de répondre aux objectifs ambitieux de la nouvelle convention. Comment attirer, recruter et fidéliser les agents dans un contexte de concurrence accrue sur le marché du travail, et avec un cadre social qui se dégrade d'année en année ?

Les démissions se multiplient et le recrutement est devenu difficile, notamment dans les technicentres où le recours à l'intérim et aux contrats à durée déterminée explose. Comment avancer dans ce contexte

sans redéfinir et revaloriser les missions de chaque métier, sans offrir des conditions de formation adéquates et sans offrir des perspectives d'évolution professionnelle à chacun ?

Enfin, après des années de restructurations, la visibilité sur l'organisation réelle demeure floue.

Qui fait quoi, comment et où ? Comment cette situation doit-elle évoluer pour répondre aux besoins concrets identifiés sur le terrain ? Ces interrogations nécessitent des réponses claires et des actions concrètes pour garantir une organisation efficace et adaptée aux réalités.

Face à la tentation d'une organisation « uniforme », il est crucial de ne pas perdre de vue la diversité des territoires de la Région Sud, des réalités locales et des besoins spécifiques de chaque localité. Une approche globalisante risque de passer à côté de ces nuances essentielles, compromettant ainsi la qualité du service offert aux usagers.

