

CESER de Bourgogne-Franche-Comté
Séance plénière du 10 janvier 2017
Déclaration de Patricia Biasini, au nom de la CGT,
Avenant n°29 à la convention d'exploitation du TER Bourgogne avec la SNCF

La convention Bourgogne est arrivée à échéance au 31 décembre 2016. La convention Franche-Comté arrive à échéance au 31 décembre 2017. Au prétexte d'écrire une nouvelle Convention Bourgogne-Franche-Comté, le Conseil régional choisit de rédiger un avenant prolongeant d'un an la convention Bourgogne.

Parce qu'il instaure moins de service public, tant en quantité qu'en qualité, cet avenant choque les usagers. Des territoires, des gares et des trains déshumanisés entraîneront de fait une dégradation annoncée du service public.

En effet, en 2017, si cet avenant est adopté, fermeront les guichets de Pont-sur-Yonne, Villeneuve sur Yonne et Villeneuve-la -Guyard, un jour sur deux ceux de Saint-Florentin et de Tonnerre (distants de 30 kms), le samedi celui des Laumes. A ce rythme-là, le nord de la Côte d'or et l'Yonne risquent d'être sinistrés. Sans oublier d'autres aménagements d'horaires à Dijon Ville, Beaune, Nuits Saint Georges ... Ceci est concomitant aux annonces de fermer les guichets de Gray, Saint-Vit, Luxeuil, Baume-Les-Dames, de supprimer les agents d'accueil sur les quais à Dôle.

La fermeture des guichets a un impact direct sur la baisse des recettes que l'offre digitale et les distributeurs automatiques ne compensent pas.

Sur certaines lignes et dès l'été 2017, la SNCF propose au Conseil régional des trains avec seulement un agent de conduite, donc sans contrôleur. Rappelons que le rôle d'un conducteur de train est de conduire un train et sa concentration doit être tournée vers cela, et rien que cela, d'autant plus en situation perturbée.

Le contrôleur à bord des trains TER n'est pas qu'un coût. Il est garant des 4 S :

- Sécurité : le contrôleur est le seul à pouvoir prendre des mesures adaptées en cas de défaillance ou d'indisponibilité de l'agent de conduite.
- Sureté : le contrôleur assure un rôle de prévention et de lutte contre les incivilités, les atteintes à la sécurité publique, les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, notamment en période d'état d'urgence.
- Sauvegarde des recettes : le contrôleur vérifie les billets et assure si besoin leur délivrance. A ce titre et pour l'année 2015, les contrôleurs affectés au TER Bourgogne Franche-Comté ont perçu la somme de 1 964 657 € et ont dressé 84 798 PV (chiffres officiels donnés par la direction SNCF aux organisations syndicales).
- Service commercial : le contrôleur renseigne, aide les personnes en situation vulnérable ou de handicap, recense les correspondances en cas de retard et organise la continuité des voyages, peut donner les premiers soins etc...

La suppression des contrôleurs concernerait le périmètre dijonnais à partir de Dijon à destination d'Is sur Tille, Les Laumes, Chalon-sur Saône, Macon, Seurre et sur le parcours Laroche-Paris Bercy.

Mais comment vont être pris en charge les usagers livrés à eux-mêmes en cas de dysfonctionnement d'un train en pleine voie, de malaise, de retard entraînant des difficultés de correspondances ?

Que se passera-t-il si malheureusement un train sans contrôleur est bloqué dans un tunnel comme celui de Blaisy-Bas long de plus de 4 kms ?

Comment applique-t-on en pratique le plan Vigipirate sur un trajet long de 150 kms entre Laroche et Paris Bercy sans aucun contrôleur à bord ?

Que se passera-t-il en cas de casse matérielle comme celle ayant entraîné la dérive d'un train sur 19 kms en Normandie le 20 octobre 2015 où la catastrophe ferroviaire a été évitée par la présence et le professionnalisme du contrôleur et du conducteur SNCF ?

L'avenant entérine la fermeture au cours de l'année 2017 de la ligne Etang-Autun, suspendue en 13 jours à l'automne 2016 de concert entre SNCF Réseau, SNCF Mobilités et Conseil Régional. Elle n'est remplacée qu'en partie par des circulations routières. C'est le résultat d'une absence chronique d'investissements et d'une volonté délibérée de substitution de la route au rail sans présager des atouts environnementaux et de sécurité du modèle ferroviaire.

Conseil Régional et Direction SNCF ne sont pas à une contradiction près lorsqu'ils créent une Brigade "Lutte anti-fraude" en supprimant des contrôleurs. Le Conseil régional n'est pas à une contradiction près lorsqu'il prône la proximité comme priorité et qu'il déshumanise les territoires. Non, ce qu'il faut aux usagers ce sont des gares et des trains avec du personnel SNCF formé et qualifié pour un véritable service public de qualité.

Les 4 organisations syndicales représentatives à la SNCF, CGT-UNSA-CFDT-SUD RAIL, ont demandé régionalement un moratoire et l'arrêt des restructurations sur les aménagements d'horaires, les fermetures de guichets, les trains sans contrôleur. En cohérence, la CGT demande au Conseil Régional de revenir à la raison en abandonnant ses projets.

L'avenant 29 soumis au CESER n'est pas un avenant comme les autres. Il est structurant et prépare dans le mauvais sens la Convention Bourgogne-Franche-Comté.

L'avis du CESER reprend de nombreux points cités dans cette déclaration. Il donne un avis défavorable au rapport présenté par le Conseil régional.

La CGT votera l'avis.