



SNCF VOYAGEURS

TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

NOUVELLE CONVENTION D'EXPLOITATION

Le 17 mars, le président-directeur général de la SA SNCF Voyageurs et l'État signaient la nouvelle convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire pour la période 2022-2031. Mais que contient cette convention ? La convention est composée de cinq axes.

#1

Le développement de l'offre de jour et de nuit

La direction précise que cette convention s'inscrit sur une dynamique de développement de l'offre et d'amélioration de la desserte des territoires avec un objectif d'accroissement des recettes de 25 % entre 2022 et 2031.

Le développement est déjà ancré sur 2021 avec la relance de deux lignes de nuit Paris › Nice et Paris › Tarbes (SA 2022). Des relations Nantes › Bordeaux sont prévues en 2022 et Nantes › Lyon en 2023, ainsi que 10 allers › retours Paris › Limoges › Toulouse (PALITO), puis deux allers › retours quotidiens lors de l'arrivée du nouveau matériel.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Le plan de développement est ambitieux et tient compte du retour de la clientèle professionnelle dans les trains. Mais cela dépend également des actions qui seront menées

sur les lignes « *malades* » comme celle de Clermont-Ferrand › Paris. Et pour l'instant, ce n'est pas la tendance.

CONCERNANT LE DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE NUIT

Comment continuer les circulations en maintenant l'équilibre économique sans véritable engagement de l'État ? L'UNSA reste sceptique et interrogative. ●●●



#2

Un dispositif d'intéressement à la qualité de service incitatif qui permettrait d'améliorer la production et la satisfaction client

CONTRAIREMENT AU PRÉCÉDENT DISPOSITIF

Le nouveau dispositif a été travaillé finement pour qu'il soit incitatif sur un enjeu de *bonus* et de *malus* à hauteur de 6,9 millions d'euros avec des objectifs atteignables pour les agents. Il est basé sur des indicateurs de régularité, de réalisation de l'offre et de qualité de service répartis selon un découpage par lignes (cinq lots). Deux nouveaux indicateurs ont été intégrés : FIRST et H00.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Ce dispositif suscite beaucoup de questions : que se passerait-il en cas d'un scénario le plus

défavorable ? Comment et par qui les pertes seront-elles couvertes ? Y aura-t-il une revoyure des indicateurs et objectifs ? En cas d'utilisation de substitution routière, la pénalité sera réduite ou abandonnée. Ces substitutions routières seront payées par l'État lorsqu'il y a des suspensions de lignes lors des gros travaux.

EN CAS DE SUBSTITUTION INOPINÉE

Une enveloppe est déterminée annuellement en amont avec l'État. Il peut y avoir une prise de risque sur un exercice. Mais le montant peut évoluer en fonction des dégradations si le volume de substitution routière augmente.

#3

Un engagement de l'État pour garantir l'équilibre financier tout en intégrant une maîtrise des coûts

L'ENGAGEMENT DE L'ÉTAT

Celui-ci est de 2,4 milliards d'euros *via* un financement direct – fin du mécanisme de l'ancienne convention sur les modalités de financement de la contribution de solidarité territoriale (CST) et de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) – où il fallait attendre que la SNCF ait financé ces dispositifs pour les reverser à l'activité Intercités.

LA PART DES RECETTES

Elle représente environ 55 % *via* les produits trains, les 45 % restants étant couverts par l'État. L'entreprise ambitionne un développement des recettes à hauteur de 25 %.

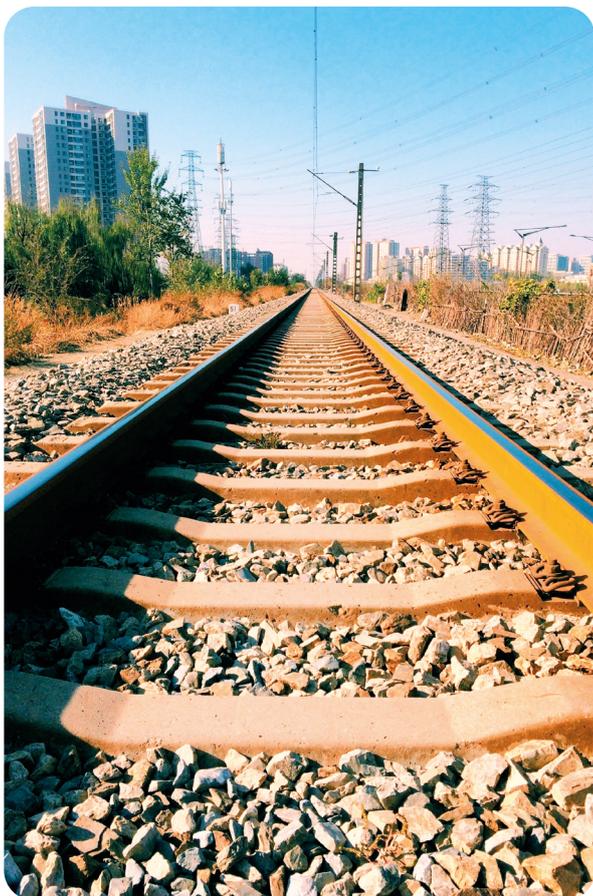
CETTE AUGMENTATION EST BASÉE SUR :

- › la **progression** des recettes liée à la sortie de Covid-19 (la direction pense revenir en 2024 sur un niveau de 2019 ;
- › l'**arrivée** du nouveau matériel sur Nantes › Bordeaux et Nantes › Lyon ;
- › la **régénération** du réseau.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Étant donné les inconnus, la variable d'ajustement des recettes se portera essentiellement sur les agents *via* l'évolution de l'organisation ou la polyvalence. Il reste dommageable que le levier humain soit encore une fois le levier principal d'économie. ...





#4

Un cadre contractuel modernisé et équilibré permettant la poursuite de la transformation industrielle et une meilleure couverture des risques

LA CONVENTION PRÉVOIT UN MÉCANISME D'ENCADREMENT DES RISQUES

- #1 Cadre contractuel** : il y a eu des avancées significatives, notamment sur une revoyure générale durant la vie de cette convention.
- #2 La définition de force majeure** et cause externe a été élargie : les grèves et la pandémie n'avaient pas été prévues dans l'ancienne convention pour les clauses exonératoires.
- #3 Un nouveau dispositif** de partage du risque. Introduction d'un mécanisme de partage des pertes et excédents de recettes protecteur pour SNCF.
- #4 Un accord** sur la prise en charge de l'impact Covid-19.

EN COMPARAISON

Dans les deux conventions précédentes, Intercités était en risque commercial à 100 %, ce qui jouait sur le résultat de l'entité.

L'UNSA-FERROVIAIRE EST SURPRISE DE L'ITEM COVID-19

Dans ce même contexte, nous aurions pu avoir un accord sur les impacts événements extérieurs tels que les potentielles guerres ?

La direction précise que l'espoir est d'en sortir, mais qu'il faut anticiper pour les années futures et notamment concernant sa prise en compte. ...



#5

Un calendrier progressif et prévisionnel d'ouverture à la concurrence sur l'ensemble du périmètre

La loi *Nouveau pacte ferroviaire* de 2018 prévoit la systématisation des appels d'offres, ils sont inscrits dans cette convention. Ils s'étendent sur près de dix ans. La direction précise quand même que ce calendrier n'est que prévisionnel. Les relations restantes seront transférées aux régions.



POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

D'après le calendrier prévisionnel, il apparaît clairement qu'au terme de la convention, plus aucune ligne ne sera directement rattachée à la SA SNCF Voyageurs.

Au mieux, elles seront dans des entités dédiées, au pire, exploitées par d'autres entreprises ferroviaires.

Quid de la prise en compte et de la budgétisation des coûts pour établir les dossiers (cinq lots estimés à 10 millions d'euros) ?

En cas de défaillance d'une entreprise ferroviaire en milieu d'année, qui poursuivra l'exploitation et comment (coût et rémunération) ?

CLAUSES DE REVOYURE

- #1 Révision générale à mi-parcours (à cinq ans).
- #2 Lors des calendriers prévisionnels concurrence.
- #3 Avec l'arrivée des nouveaux matériels.

À LA QUESTION DE LA POSSIBLE INTÉGRATION DES ADC AU SEIN DE L'ÉTABLISSEMENT IC

La direction confirme que ce sujet sera travaillé sur les prochains mois comme cela l'a été sur la maintenance ou les ASCT.



À LA QUESTION « MANDATEZ-VOUS LE PRÉSIDENT DE LA SA VOYAGEURS POUR SIGNER LA CONVENTION ? », LES ADMINISTRATEURS UNSA DES CONSEILS D'ADMINISTRATION DE LA SA SNCF ET DE LA SA VOYAGEURS ONT EXPRIMÉ UN VOTE FAVORABLE, CAR IL EST TOUJOURS PRÉFÉRABLE D'AVOIR UN CADRE JURIDIQUE DÉFINI PLUTÔT QUE DE LAISSER LA MAIN À L'INCERTITUDE.

LOTS	LIGNES	DATES INDICATIVES DE DÉBUT D'EXPLOITATION PAR L'ENTREPRISE RETENUE À L'ISSUE DE L'APPEL D'OFFRES
A	Nantes › Bordeaux / Nantes › Lyon	Service annuel 2027 (fin 2026)
C	Trains de nuit	Service annuel 2028 (fin 2027)
B	Paris › Limoges › Toulouse Paris › Clermont › Ferrand	Service annuel 2029 (fin 2028)
D	Bordeaux › Marseille	Service annuel 2030 (fin 2029)



LORSQUE L'ON REGARDE LE CONTENU DE CETTE CONVENTION, LE PRIX À PAYER (SOCIALEMENT) EST TRÈS ÉLEVÉ. IL Y A BEAUCOUP D'INCERTITUDES, MAIS LES DÉLÉGUÉS UNSA POURSUIVront LES NÉGOCIATIONS. L'UNSA DÉFEND LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LES INTÉRÊTS DU PERSONNEL !