

## Convention d'exploitation des trains régionaux TER 2024-2030

Séance plénière du 7 juin 2023

*Le CESER attend de la nouvelle convention TER qu'elle permette de prolonger et d'amplifier la dynamique très positive enregistrée ces dernières années. Outre différentes évolutions à saluer au bénéfice des voyageurs, la convention sera marquée par deux principales nouveautés, qui permettront à la Région de prendre toute la mesure de son rôle d'autorité organisatrice : la gestion du parc matériel roulant, sur laquelle le CESER a eu l'occasion de s'exprimer ces derniers mois, et la mise en place d'un nouveau système de billettique qui, s'il pourrait marquer une véritable avancée pour la mobilité en région, interroge notamment sur son ouverture aux réseaux extérieurs.*

*Marquée par une très nette volonté de maîtrise des coûts, la nouvelle convention interroge sur la capacité à faire mieux avec des moyens en baisse. Plus globalement, le CESER considère que les bénéfices pour la société du report modal vers le ferroviaire justifient des investissements massifs et des budgets de fonctionnement conséquents, invitant à reconsidérer, au niveau national, les modèles de financement du ferroviaire. Les contraintes budgétaires rendent en effet difficile l'instauration du « choc d'offre » indispensable pour accélérer le report modal. Le CESER rappelle enfin qu'aucune politique volontariste ne pourra aboutir sans des investissements massifs sur le réseau ferré, aujourd'hui fortement dégradé.*

*La convention 2024-2030 sera la dernière à être passée de gré à gré avec la SNCF. Le CESER s'interroge sur le choix d'une convention de sept ans, alors que les textes autorisent jusqu'à dix ans. Une durée supérieure permettrait au Conseil régional de se donner le temps nécessaire à la réalisation d'un choc d'offre et une meilleure visibilité sur le service public ferroviaire régional, notamment en termes de mutualisation.*

*L'ouverture à la concurrence devra être minutieusement préparée. Un certain nombre de sujets essentiels doivent encore être approfondis, afin de lever les incertitudes et craintes légitimes qui s'expriment. Parmi les principaux points de vigilance d'ores et déjà identifiés : la définition de l'ambition à porter dans les appels d'offres, les paliers à franchir afin que la Région puisse jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice, le régime des biens, la fragmentation du système ferroviaire et son impact pour l'utilisateur, ou encore les garanties sociales à apporter aux personnels transférés.*

Cet avis du CESER repose pour l'essentiel sur les travaux préparatoires conduits par la Commission n°2 « Développement des territoires et mobilité » depuis mars 2023. Le CESER souligne tout l'intérêt, sur un sujet structurant comme celui de la convention TER, d'un travail en amont de la saisine formelle du Conseil Régional. L'Assemblée tient ainsi à remercier le Conseil régional pour ces échanges préparatoires, ainsi que les autres organisations qui sont intervenues à cette occasion (Autorité de Régulation des Transports, organisations syndicales).

Le CESER regrette en revanche de n'avoir pu disposer, dans des délais permettant une réelle exploitation des documents, de la délibération et de la convention proprement dite.

## *Convention TER 2024-2030 : une ambition sous contraintes*

Alors que les enjeux environnementaux et énergétiques invitent, de manière de plus en plus pressante, à un report modal massif de la voiture (autosolisme en particulier) et de l'avion vers des modes de transport les moins carbonés possibles, le développement du transport ferroviaire régional est, plus que jamais, une priorité. Au-delà de ces enjeux environnementaux et énergétiques, le TER est aussi, en lien avec les autres offres de transport, un levier essentiel pour améliorer les conditions de mobilité en Nouvelle-Aquitaine. Si tous les territoires sont concernés, certains concentrent, plus que d'autres, des difficultés récurrentes, qu'il s'agisse de zones mal desservies par les réseaux de transport ou encore congestionnées par un trafic routier de plus en plus important.

C'est dans ce contexte que le Conseil régional entend prolonger son action à travers une nouvelle convention conclue avec SNCF Voyageurs. Cette nouvelle convention gagnerait, pour le CESER, à être inscrite dans une vision plus globale de la politique régionale de mobilité. La définition d'une telle feuille de route stratégique, présentant l'ambition régionale, les actions à conduire, adossées à une modélisation économique pluriannuelle, pourrait ainsi s'intercaler entre les grands objectifs inscrits dans le SRADDET et les délibérations successives présentées au Conseil régional, qui traitent d'un aspect particulier.

La convention qui s'achève a permis d'insuffler une nouvelle dynamique au TER. En quatre ans et demi de mise en œuvre effective, l'offre de trains a progressé de 11 %, grâce en particulier à la démarche Optim'TER ; dans le même temps, la fréquentation a augmenté de 33 %. Si des progrès restent à accomplir, la qualité de service s'est nettement améliorée<sup>1</sup>. Cette dynamique très positive doit être prolongée et amplifiée.

### **Une convention 2024-2030 marquée par plusieurs nouveautés**

La prochaine convention TER sera marquée par au moins deux nouveautés importantes :

- la gestion du parc matériel roulant : le Conseil régional souhaite en effet acquérir la pleine maîtrise du parc TER, en étant libre de déterminer sa stratégie d'investissement à chaque étape du cycle de vie du matériel. C'est dans cette perspective que la Région en a repris la propriété et vient de constituer, avec Occitanie, une société publique locale chargée de l'acquisition et de la maintenance lourde du matériel roulant. Le CESER renvoie sur ces sujets aux positions qu'il a exprimées dans ses avis des 11 et 12 octobre 2022 et du 22 mars 2023 ;
- la mise en place d'un nouveau dispositif de billettique régionale intermodale, sous la marque Modalis, dont la création a été confiée à Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Toutes les démarches visant à intégrer au sein du même système billettique les différentes solutions de mobilité contribuent à simplifier « l'expérience voyageurs ». Si l'objectif d'une meilleure intermodalité par l'interopérabilité billettique et l'intégration tarifaire sont par nature positives, le choix d'un outil propre à la Nouvelle-Aquitaine mériterait d'être explicité.

Si on peut en effet en espérer de réels progrès pour les déplacements internes à la région, cela ne risque-t-il pas de complexifier les déplacements nationaux ou interrégionaux (proposition d'itinéraires, achat, échange ou remboursement des titres...) ? La plus grande attention devra ainsi être portée à l'interopérabilité de Modalis avec les offres proposées par les réseaux nationaux (TGV, Intercités...) et par les autres régions, notamment voisines de la Nouvelle-Aquitaine. Le CESER espère que les échanges engagés sur ce sujet tant avec la SNCF que les autres Régions permettront de faciliter l'expérience du voyageur dès qu'il quittera les limites de la région. Plus globalement, le CESER s'interroge sur la multiplication des applications proposées aux voyageurs, tant en termes de simplicité d'usage que de sobriété numérique.

<sup>1</sup> Hormis un tassement observé en 2022.  
Avis – Séance plénière du 7 juin 2023

La convention 2024-2030 introduit différentes évolutions favorables au voyageur, que le CESER salue. L'Assemblée note en particulier :

- le renforcement des objectifs de qualité, dans le prolongement des progrès constatés ces cinq dernières années. Le CESER souhaite toutefois que cet objectif, totalement légitime, ne conduise pas à dégrader les correspondances ;
- le maintien des contrôleurs dans les trains (hors périmètre du RER métropolitain), dont la présence participe à la sécurité et, plus généralement, à l'accompagnement des voyageurs tout au long de leur trajet (particulièrement utile en situation perturbée). Le CESER note avec intérêt la vente à bord des trains des titres de transport, aux mêmes conditions qu'en guichet, qui offrira un canal complémentaire de distribution. Cela pourrait être particulièrement utile aux voyageurs empruntant un train dans des gares/haltes ne disposant pas de guichet ou en dehors de leur horaire d'ouverture ;
- l'expérimentation des arrêts à la demande sur certaines lignes.

La convention intègre enfin un programme pluriannuel d'investissements, qui concerne notamment le matériel roulant. Le CESER tient à rappeler que les choix régionaux devront tenir compte des enjeux environnementaux dans leur globalité. Si le Conseil régional est attentif aux émissions de gaz à effet de serre, le CESER recommande qu'il soit également vigilant aux autres enjeux environnementaux. Biodiversité, matériaux doivent aussi faire partie de la réflexion. Par exemple, le développement des trains à batterie peut interroger : dans quelle situation ces trains sont-ils les mieux adaptés ? Dans certains cas, et à une temporalité sans doute plus longue, ne serait-il pas plus pertinent, en termes de consommation de matériaux, d'énergie et d'argent, de recourir à l'électrification des voies ?

**Le CESER attend de la prochaine convention TER qu'elle permette de prolonger et d'amplifier la dynamique très positive enregistrée ces dernières années (hors COVID).**

**La convention 2024-2030 sera marquée par deux principales nouveautés, qui permettront à la Région de prendre toute la mesure de son rôle d'autorité organisatrice des transports :**

- **la gestion du parc matériel roulant, qui sera désormais maîtrisée par la Région et pour laquelle le CESER renvoie aux différents avis émis en octobre 2022 et mars 2023 ;**
- **la mise en place d'un nouveau dispositif de billetterie régionale intermodale, dont le CESER attend qu'il démontre sa simplicité pour les usagers et son ouverture aux réseaux nationaux et des autres régions.**

**Le CESER salue le renforcement des objectifs de qualité et de nouveaux services (vente à bord, arrêt à la demande), qui devraient participer à renforcer, pour les voyageurs, l'attractivité du TER.**

**L'Assemblée rappelle par ailleurs que les choix en matière d'investissement devront être faits à l'aune des enjeux environnementaux dans leur ensemble, et pas seulement sur leur impact en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

## **Une volonté légitime de maîtrise de la trajectoire financière, mais des interrogations sur les conditions sociales des personnels**

Le montant de charges forfaitaires baissera de 7 % en euros constants entre 2024 et 2030, à périmètre d'offre constant et, après actualisation, n'augmentera que de seulement 2 % en euros courants. Le montant de la contribution régionale devrait ainsi être maîtrisé, malgré une très forte augmentation des péages d'infrastructures payés à SNCF Réseau. Parallèlement, SNCF est engagée sur une augmentation annuelle des recettes de 4 % par an, l'invitant à poursuivre la reconquête commerciale des usagers.

Le CESER comprend, dans un contexte budgétaire contraint, la nécessité pour le Conseil régional de maîtriser les coûts. Pour autant, il s'interroge sur la capacité à faire plus (de qualité, de service...) avec des moyens en diminution. Le risque n'est-il pas, à rebours des ambitions affichées, de finalement dégrader le service ? L'amélioration des process, de l'organisation du travail peut certes être un levier à explorer ; l'Assemblée exprime toutefois la crainte que l'effort de productivité demandé pèse de manière excessive sur l'emploi et les conditions de travail des cheminotes et cheminots, déjà fragilisés ces dernières années. Au-delà des conditions sociales des agents qui œuvrent au service public ferroviaire, c'est aussi l'attractivité de ces métiers qui pourrait être amoindrie, alors que des difficultés de recrutement se font déjà jour.

Par ailleurs, le CESER considère que les bénéfices pour la société du report modal vers le ferroviaire justifient des investissements massifs et des budgets de fonctionnement conséquents. Le développement et

la qualité de l'offre TER ont un coût, certes important, mais inférieur aux coûts directs et indirects des transports carbonés (coût des infrastructures routières et aéroportuaires, coûts des dégradations environnementales induites et du changement climatique...). La réflexion doit ainsi se faire de manière globale, en intégrant l'ensemble des externalités, positives et négatives, de chaque mode de transport. Pour le CESER, il est indispensable d'allouer les moyens nécessaires au développement du train en remplacement des modes de transport carbonés. Bien au-delà du cadre régional, cette réflexion, qui invite à revoir le modèle économique des différents modes de transport pour y intégrer leur coût global pour la société, doit être menée, *a minima*, par l'Etat. Cela permettra alors de mettre en cohérence leurs modèles de financement avec les enjeux des transitions à mener.

**La convention 2024-2030 est marquée par une très nette volonté de maîtrise de la trajectoire financière. S'il en comprend la logique dans un contexte budgétaire contraint, le CESER s'interroge sur la capacité à faire mieux avec des moyens en baisse. Il sera en particulier attentif à l'évolution de la qualité du service et à l'impact des efforts de productivité demandés sur l'emploi et les conditions de travail des cheminotes et des cheminots.**

**Plus globalement, le CESER considère que les bénéfices pour la société du report modal vers le ferroviaire justifient des investissements massifs et des budgets de fonctionnement conséquents. Une réflexion sur le coût global, pour la société, des différents modes de transport devrait ainsi être menée pour aboutir à une évolution de leurs modèles de financement.**

## Des contraintes qui pèsent fortement sur le développement du TER

Alors que les enjeux de mobilité, de transition écologique et énergétique justifieraient un « choc d'offre » afin de faire basculer une plus large part de la population vers le transport ferroviaire, le Conseil régional se heurte à de fortes contraintes, qui tiennent en partie aux choix nationaux de ces dernières décennies. La prochaine convention permettra d'achever, pour le service annuel 2024, la démarche Optim'TER de la convention actuelle en Limousin et Poitou-Charentes. En 2024-2026, l'offre de trains sera accrue sur le RER métropolitain de Bordeaux et sur les TER en Sud-Aquitaine, soit un accroissement de 5,5 % de l'offre. Si elle est positive, cette amélioration est loin de constituer le « choc d'offre » attendu, d'autant que seuls certains territoires en bénéficieront.

La question est d'abord financière : la convention représentera, sur 2024-2030, 2,580 milliards d'euros de contribution régionale, soit en moyenne 368,6 M€ par an, sans compter les investissements en gare, sur le matériel roulant<sup>2</sup> et les centres de maintenance (513 M€ sur la durée de la convention). Le Conseil régional doit ainsi veiller à ce que la création d'offre supplémentaire soit soutenable financièrement. La précédente convention a montré que le coût marginal des augmentations de trafic peut servir de point d'appui afin d'offrir un choc d'offre significatif favorisant le report modal. Pour autant, cette situation interroge véritablement le modèle de financement du transport ferroviaire régional. Si le développement du TER est une priorité, alors les Régions devraient pouvoir disposer des ressources nécessaires. Cela doit-il passer par l'attribution aux Régions d'une part du versement mobilité ou d'une autre ressource dédiée ? Pour le CESER, l'Etat devrait reconsidérer le modèle de financement du TER, service public régional de transport, pour le mettre en adéquation avec les ambitions affichées.

La très forte augmentation des redevances payées à SNCF Réseau n'encourage pas le développement de l'offre. La Région est en quelque sorte invitée à payer deux fois : elle devra ainsi supporter des péages élevés alors que, parallèlement, elle est appelée à cofinancer, par le biais des contrats de plan Etat-Région, les opérations de régénération et de modernisation des lignes de desserte fine. Le CESER comprend et soutient l'engagement de la Région, bien que hors de son champ de compétences, sur le réseau ; pour autant, il s'interroge sur le modèle même de financement de l'infrastructure et sa capacité à pérenniser et moderniser le réseau dans les prochaines années.

Hors du périmètre de la convention, le réseau est en effet un enjeu central. Fruit de plusieurs décennies de sous-investissement sur les lignes classiques, le réseau ferré est dans un état particulièrement dégradé. L'attractivité du TER se trouve pénalisée par la mise en place de limitations de vitesse, d'incidents techniques qui fragilisent la régularité ou encore par des limites capacitaires. Des investissements importants sont nécessaires pour remettre à niveau et moderniser le réseau, avec une double interrogation :

- celle d'abord du financement : le CESER sera en particulier attentif au volet mobilité du CPER, dont il attend que les projets, enveloppes financières et mise en œuvre soient à la hauteur des enjeux ;

<sup>2</sup> La convention 2024-2030 intègre en particulier un programme d'investissements importants sur le matériel, rendu nécessaire par l'avancée en âge des rames.

- celle ensuite de la capacité opérationnelle de SNCF Réseau et de ses prestataires à conduire les travaux nécessaires à une échéance raisonnable.

**Si elle devrait permettre la création d'offre supplémentaire, la convention 2024-2030 n'aboutira pas pour autant au « choc d'offre » attendu. Afin de pouvoir répondre aux ambitions affichées, le CESER appelle l'Etat à reconsidérer le modèle de financement :**

- du TER, par l'attribution aux Régions d'une ressource dédiée à la hauteur des enjeux ;
- de l'infrastructure, permettant de maîtriser les péages tout en assurant la pérennité du réseau.

**Hors convention, la remise à niveau et la modernisation du réseau sont par ailleurs une priorité pour renforcer l'attractivité des TER et permettre le développement de l'offre. Des investissements massifs sont indispensables, posant la question de leur financement (volet mobilité du CPER) et de la capacité opérationnelle des acteurs à mener à bien les travaux dans des délais raisonnables.**

## La dernière convention conclue de gré à gré avec la SNCF

### Une convention conclue pour sept ans

Saisissant la possibilité offerte par la loi « nouveau pacte ferroviaire » du 27 juin 2018, le Conseil régional a fait le choix de conclure, pour la dernière fois, une convention de gré à gré avec la SNCF ; les contrats d'exploitation ferroviaire suivants devront être mis en concurrence. Afin de préparer dans les meilleures conditions cette ouverture à la concurrence, le Conseil régional a alloué les services ferroviaires en quatre lots, et ainsi intégré leur détachement progressif dans la nouvelle convention.

La prochaine convention sera conclue pour une durée de sept ans, alors que les textes autorisent jusqu'à dix ans<sup>3</sup>. Le CESER s'interroge sur ce choix, qui conduira à engager assez rapidement le processus d'ouverture à la concurrence : il est en effet prévu que le lot A (Poitou-Charentes) soit mis en exploitation en 2027 ; au moins deux autres lots devront être attribués lors du mandat régional 2021-2028. Le CESER serait intéressé par les critères ayant présidé à la définition de ce calendrier, et en particulier par le fait de commencer par le lot Poitou-Charentes ; plus spécifiquement, il se demande si les retards dans les cessions dans le cadre du projet Ferrocampus, installé à Saintes, auront des incidences sur le calendrier prévu.

La Région va déjà devoir s'approprier de nouvelles compétences, du fait par exemple de la gestion du parc roulant, de l'acquisition et de la modernisation à venir des centres de maintenance ; elle aurait ainsi pu approfondir les nombreuses questions que ces compétences suscitent. En outre, le temps ferroviaire est un temps long : une durée plus longue aurait pu permettre d'offrir une meilleure visibilité sur le service public régional, notamment en termes de mutualisation : quelles nouvelles perspectives pourra-t-on réellement donner en sept ans ?

**Le CESER s'interroge sur le choix d'une convention de sept ans, alors que les textes autorisent jusqu'à dix ans. Une durée supérieure permettrait au Conseil régional de se donner un peu plus de temps dans l'approfondissement des nombreuses questions posées par les nouvelles compétences. Elle aurait aussi permis d'offrir une meilleure visibilité sur le service public ferroviaire régional, notamment en termes de mutualisation.**

### De nombreux points de vigilance

Le principe même de l'ouverture à la concurrence fait débat au sein du CESER. Des positions diverses se sont exprimées : certaines mettent en avant l'amélioration de l'offre, l'accroissement de la compétitivité du transport ferroviaire, la meilleure transparence, en particulier pour les autorités organisatrices, des coûts de production, ou encore l'amélioration du service rendu aux usagers ; les autres soulignent la complexification

<sup>3</sup> La Région Occitanie vient ainsi de conclure une convention courant jusqu'en 2032.  
Avis – Séance plénière du 7 juin 2023

et la fragmentation du système ferroviaire, la hausse des tarifs, la dégradation de la qualité de service, les enjeux de sécurité, la dégradation des conditions sociales pour les cheminotes et les cheminots ou encore la désagrégation de la SNCF que l'ouverture à la concurrence induira.

Quels que soient les bénéfices ou les risques/dangers qui lui sont prêtés, l'ouverture à la concurrence des TER devra être la règle fin 2033, en l'état actuel de la législation. C'est pourquoi le Conseil régional la prépare dans la nouvelle convention. La démarche sera inévitablement complexe, et nécessitera une préparation minutieuse. Dans cette perspective, l'échelonnement des procédures d'appels d'offres est judicieux, permettant notamment de tirer les leçons de l'ouverture du premier lot. Une évaluation régulière devra ainsi être menée, intégrant l'ensemble des coûts (de la convention et hors convention). Le CESER a d'ores et déjà identifié plusieurs sujets qui mériteraient une attention particulière :

- la définition des attentes du Conseil régional vis-à-vis des futurs opérateurs : la procédure de mise en concurrence doit amener la Région à préciser, sans doute davantage qu'aujourd'hui, son ambition, sa stratégie, le type et le niveau de services qu'elle souhaite instaurer. Cela permettra ensuite d'identifier plus facilement les objectifs, les critères, les exigences à porter dans les appels d'offres. La compétitivité ne saurait pour le CESER être le seul axe retenu ; des attentes précises devraient ainsi être identifiées en termes de qualité de service, de réponse aux besoins des usagers, d'équité territoriale, définissant une véritable ambition de service public ;
- le processus de montée en compétence de la Région, dont les expériences étrangères montrent qu'il peut être long et délicat : l'ouverture à la concurrence peut être une opportunité pour la Région de devenir pleinement autorité organisatrice, en l'incitant à développer ses compétences dans le pilotage du transport ferroviaire régional. L'acquisition de cette expertise opérationnelle est une condition de la réussite du processus. La mutualisation des compétences et des ressources, comme la Nouvelle-Aquitaine l'a fait avec Occitanie dans le cadre de la gestion du matériel roulant, est dans cette perspective une piste à continuer d'explorer ;
- le régime des biens, avec en particulier l'enjeu pour la Région de prendre toute la mesure de ses nouvelles responsabilités dans la gestion du matériel roulant<sup>4</sup> ;
- l'accès aux données détenues par l'opérateur historique, qui constitue un prérequis indispensable pour une préparation réussie des appels d'offres et un pilotage efficace du service régional de transport ferroviaire ;
- la gestion des gares, qui semble constituer aujourd'hui un « angle mort » des réflexions : si les gares les plus importantes sont directement gérées par SNCF Gares & Connexions, la majorité des gares sont gérées par le transporteur, aujourd'hui SNCF Voyageurs, selon le modèle du « transporteur-intégrateur ». L'enjeu central est, particulièrement dans ce deuxième cas, celui de l'accès transparent, équitable et non discriminatoire des gares aux entreprises ferroviaires. Comment, par exemple, gérer les enjeux d'information voyageurs, d'emplacement de distributeurs de titres de transports dans les gares multi-transporteurs ?
- la fragmentation du système ferroviaire induite par l'ouverture à la concurrence : la multiplication du nombre d'acteurs et des relations contractuelles à définir entre eux est une source de complexité à gérer. L'objectif serait de rendre celle-ci la moins visible et préjudiciable possible pour le voyageur. Il s'agira, et le système billettique régional pourrait y aider, d'offrir à l'utilisateur une façade unifiée et des déplacements sans couture (achats de titres, remboursement, acceptation d'abonnements par d'autres réseaux...) ;
- les conditions sociales des cheminotes et cheminots : l'ouverture à la concurrence se traduira par un changement d'employeur pour les agents concernés, qu'il s'agisse des filiales spécialement créées par la SNCF pour répondre aux appels d'offres ou d'autres entreprises ferroviaires. Les garanties qui seront accordées aux personnels transférés sont pour le CESER un point particulièrement sensible du processus : quelles exigences sociales la Région pourra-t-elle porter dans ses appels d'offres ?

---

<sup>4</sup> Cf. avis du CESER des 11 et 12 octobre 2022 (reprise de propriété du matériel roulant) et du 22 mars 2023 (création de la société publique locale dédiée à la gestion du parc TER) ;  
Avis – Séance plénière du 7 juin 2023

Imposée par la législation, l'ouverture à la concurrence devra être minutieusement préparée. Un certain nombre de sujets essentiels doivent encore être approfondis, afin de lever les incertitudes et craintes légitimes qui s'expriment. Parmi les principaux points de vigilance d'ores et déjà identifiés par le CESER :

- la définition d'objectifs exigeants mais réalistes à inscrire dans les appels d'offres, afin de porter, au-delà de la seule dimension financière, une véritable ambition de service public ;
- la montée en compétence de la Région, afin qu'elle puisse prendre toute la mesure de son rôle d'autorité organisatrice de transport ;
- le régime des biens, qui commence à s'esquisser dans les premières décisions du Conseil régional ;
- l'accès aux données, prérequis incontournable à la préparation d'appels d'offre de qualité et au pilotage du service de transport ferroviaire régional ;
- la gestion des gares, afin de garantir transparence, équité et non-discrimination dans l'accès des différentes entreprises ferroviaires ;
- la constitution d'une façade unifiée pour le voyageur, afin de limiter la complexité induite par la multiplicité des acteurs et opérateurs ;
- les conditions sociales des personnels transférés, auxquels un socle suffisant de garanties doit être accordé ;
- la nécessité d'une évaluation, dans la durée, du processus d'ouverture à la concurrence, intégrant l'ensemble des coûts, afin de tirer les enseignements des premiers appels d'offres.



---

Proposition de la commission 2 « Développement des territoires & Mobilité »  
Présidente : Camille de AMORIN BONNEAU, Rapporteuse : Rima CAMBRAY

Avec les contributions des commissions :

3 - « Environnement »

Présidente : Christine JEAN, Rapporteur : Bernard GOUPY

4 - « Économie »

Président : Daniel BRAUD, Rapporteuse : Valérie FRÉMONT

---

Vote sur l'avis du CESER

« Convention d'exploitation des trains régionaux TER 2024-2030 »

149 votants  
148 pour  
0 contre  
1 abstention

**Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés**

**Emmanuelle Fourneyron**  
Présidente du CESER de Nouvelle-Aquitaine