



AVIS
SUR LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE
LA REGION OCCITANIE ET SNCF MOBILITES
DETERMINANT LES ELEMENTS STRUCTURANTS
DE LA FUTURE CONVENTION D'EXPLOITATION TER



Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional

Assemblée Plénière du 19 décembre 2017

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) est l'Assemblée consultative, instituée par la loi du 05 juillet 1972, placée au côté du Conseil Régional, avec lequel il constitue la Région.

Composé de membres issus d'organisations socioprofessionnelles diverses représentant la société civile organisée et reconnus pour leurs compétences, leur sens de l'intérêt général et leur expérience, le CESER est un lieu d'écoute, d'échange, un laboratoire d'idées pour répondre aux besoins des citoyens.

Le dialogue instauré doit permettre d'aboutir à une vision partagée de l'intérêt régional, au-delà de tout clivage.

Les avis du CESER, rendus dans le cadre d'une saisine obligatoire de la Présidente de Région ou d'une autosaisine, constituent de véritables outils d'aide à la décision publique.

**Assemblée Plénière du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
19 décembre 2017**

**AVIS
SUR LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE
LA REGION OCCITANIE ET SNCF MOBILITES
DETERMINANT LES ELEMENTS STRUCTURANTS
DE LA FUTURE CONVENTION D'EXPLOITATION TER**

Avis adopté

Rapporteure : **Eliane TEYSSIE**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**

SOMMAIRE

**EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF
DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,
PRESIDENT DU CESER OCCITANIE**

**AVIS
SUR LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE
LA REGION OCCITANIE ET SNCF MOBILITES
DETERMINANT LES ELEMENTS STRUCTURANTS
DE LA FUTURE CONVENTION D'EXPLOITATION TER**

EXPLICATIONS DE VOTE

EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY, PRÉSIDENT DU CESER OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

Monsieur le Secrétaire Général aux Affaires Régionales,
Madame la Présidente de la Région,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,
Chères et chers collègues,

Nous sommes réunis à l'Hôtel de Région pour une assemblée plénière dans des circonstances bien particulières.

Je voudrais d'abord parler des malheurs que nous ne pouvons pas appréhender en convoquant cette assemblée, à savoir la terrible catastrophe de Millas : 23 victimes du village de Saint-Félicien-d'Avall, 5 morts, des blessés graves, 2600 habitants traumatisés comme le sont tous les habitants de l'agglomération de Perpignan et des Pyrénées-Orientales.

Chers collègues, en observant une minute de silence nous pensons aux victimes, aux familles, au collège de Millas, aux personnels de service de sécurité, gendarmes et pompiers, qui ont pu en quelques heures procéder aux identifications et organiser les secours et l'accueil dans les hôpitaux de Perpignan – Montpellier - Toulouse.

Quand les causes de la catastrophe seront établies, il appartiendra aux autorités compétentes d'en tirer les conclusions qui s'imposent pour renforcer la sécurité dans l'organisation des transports.

Je vous demande une minute de silence et de recueillement.

[...]

Nous avons ce matin à examiner :

- Le projet d'avis du CESER sur le budget 2018 de la Région Occitanie ;
- Le projet d'avis du CESER sur le protocole financier de la Région avec la SNCF pour la convention qui nous sera soumise en mars 2018 ;
- La contribution utile sur la Responsabilité Sociale des Entreprises, la RSE ;
- Le nouveau règlement intérieur du CESER 2018.

[...]

CONCLUSION

Chers collègues, nous avons contribué pendant ce mandat à construire notre maison commune, l'Occitanie, par le travail, la qualité des relations humaines, l'écoute et notre capacité à identifier les enjeux importants (faire reculer le chômage et l'exclusion), par la création de richesses et de valeurs, la formation des hommes et des femmes et les enjeux de la Méditerranée.

Nous avons établi avec la Région et sa Présidente Carole Delga des relations fortes et loyales. Par nos avis, nos initiatives et notre expression de la culture du vivre et du travailler ensemble, nous restons un acteur incontournable de la région, mais aussi de l'Etat avec lequel nous travaillons en continue.

Pour tout cela, je vous suis reconnaissant et vous remercie.

AVIS
SUR LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE
LA REGION OCCITANIE ET SNCF MOBILITES
DETERMINANT LES ELEMENTS STRUCTURANTS
DE LA FUTURE CONVENTION D'EXPLOITATION TER

Avis adopté à l'unanimité

Suffrages exprimés : 181

Rapporteure : **Eliane TEYSSIE**

Cet Avis a été élaboré sous l'autorité de la Commission « Aménagement du Territoire » du CESER, présidée par Jean-François AGRAIN. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

Messieurs Frédéric KONEFAL, et Jean-Marc BIAU,
respectivement Président de la Commission Economique du Comité d'Etablissement Régional SNCF
de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon ;

Madame Anne-Marie SKORA et Monsieur Denis FESQUET,
Association des usagers de la SNCF du Gard et des Départements limitrophes ;

Monsieur Claude DOUSSIÈRE,
Collectif de défense de la ligne Alès-Bessèges – Vallée de la Cèze ;

Messieurs Jacky TELLO et Fred LAUR,
Comité pluraliste de la ligne Béziers-Neussargues ;

Messieurs François SCHNEIDER et Matthieu FAYE,
Association d'usagers de la ligne ferroviaire Perpignan-Cerbère-Portbou ;

Monsieur Daniel MOULIS,
Association « Train Jaune Ligne de Vie » ;

Monsieur Enric BALAGUER,
Association « Train en Têt » Villefranche de Conflent-Perpignan ;

Monsieur Jacques VAYSSON,
TARSLY-FNAUT ;

Madame Georgette LAPORTE,
« Tous ensemble pour les gares » Gourdon – Souillac ;

Monsieur Jean-Noël BOISSELEAU,
« Tous ensemble pour les gares » Gourdon – Souillac - Urgence Ligne POLT ;

Monsieur Jacques MONTAL,
Association de défense de la gare d'Assier et pour la promotion du rail ;

Monsieur Jérôme LEROYER,
Association des abonnés du TER Narbonne-Avignon ;

Messieurs Jacky BESSIERES et Jean-Paul RICHAUD
ASSECO CFDT Languedoc-Roussillon ;

« Aménagement du Territoire »

Le Bureau

Président

Jean-François AGRAIN

Vice-Président

Robert ALRIC

Secrétaire

Patrick AYGOBERE

Les membres

Marc ADIVEZ
Simone BASCOUL
Michel BAYLAC
Jean BERTIN
Marie-Line BRUGIDOU
Marie-Laure CAMBUS
Jérôme CAPDEVIELLE
Arnaud CARPIER
François CAZE
Michel COLOM
André CORRIGES
Philippe de LORBEAU
Pierre DELPEYROUX
Norbert DELPHIN
Bernard DELRAN
Joachim DENDIEVEL
Corinne FAVAREL
Jean-Pierre GAILLARD

Guy GIVA
José GOMEZ
Pierre LAFFON
Joël LAVAIL
Odile MAURIN
Vanessa NY
Nathalie PINELLI
Florence PRALONG
Dominique RAMONDOU
Joël RAUSA
Jean-Michel SAGNIER
Karine SAINT-HILAIRE
Henri SALLANABE
Serge SOULIE
Christian TERRANCLE
Denis-René VALVERDE
Marc VIEUXLOUP

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
1 - QUALITE ET DEVELOPPEMENT DU SERVICE.....	5
2 - GRANDES ORIENTATIONS DE LA FUTURE GAMME TARIFAIRE UNIFIEE OCCITANIE	8
3 - LES SERVICES EN GARES ET A BORD DES TRAINS	9
EN DEFINITIVE.....	10

Introduction

A sa création, le 1^{er} janvier 2016, la Région Occitanie, a hérité de deux conventions d'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs dont les ex-Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées avaient toutefois heureusement coordonné les échéances quelques semaines plus tôt. De fait, les deux conventions devaient prendre fin au 31 décembre 2016.

La Région a ainsi pu mettre à profit l'année 2016 pour organiser les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) afin d'identifier les besoins et propositions des habitants d'Occitanie. Le CESER a d'ailleurs activement contribué à ces Etats Généraux, notamment par un avis adopté à l'unanimité le 20 juin 2016.

La prise en compte des besoins exprimés dans le cadre des EGRIM a cependant entraîné une première prorogation des conventions en cours jusqu'au 30 juin 2017. Ce nouveau délai n'a cependant pas été suffisant pour que la négociation entre la Région et la SNCF aboutisse. Une deuxième prorogation jusqu'au 31 décembre 2017 a donc été décidée unilatéralement par la Région.

La Région et la SNCF ont donc poursuivi leurs échanges pour aboutir aujourd'hui à un protocole d'accord qui :

- fixe les principes directeurs de la nouvelle convention d'exploitation TER Occitanie,
- définit la trajectoire financière prévisionnelle,
- proroge les actuelles conventions jusqu'au 30 avril 2018 afin de permettre la finalisation de la négociation.

Par courrier du 8 décembre, Madame la Présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, Carole Delga, a sollicité l'avis du CESER sur ce protocole d'accord qui sera d'ailleurs soumis à la délibération de l'Assemblée Plénière de Conseil Régional du 20 décembre prochain.

La présente expression répond à cette sollicitation.

Etant entendu que le CESER n'a aucun commentaire à faire quant à la prolongation temporaire des conventions actuelles, cet avis porte toutefois principalement sur l'article 2 du protocole, c'est à dire sur les grandes orientations de la prochaine convention et plus particulièrement sur les questions liées à l'offre de service qu'il s'agisse de la qualité et du développement du service ferroviaire, de la tarification ou encore des service en gares et à bord des trains.

Au-delà du protocole, le CESER souhaite aussi mettre l'accent sur deux autres sujets qui auraient pu tout aussi bien y figurer tant ils sont importants pour la définition de l'offre régionale: l'amplification de l'intermodalité et la concertation.

Cet avis ne traite par contre pas des questions d'investissement concernant l'amélioration des infrastructures ferroviaires, la mise en accessibilité des gares ou le renouvellement du matériel roulant. Ces questions d'investissement, pourtant déterminantes à maints égards pour la construction et l'attractivité de l'offre régionale de transport public ferroviaire de voyageurs, ne rentrent pas en effet dans le cadre d'une convention Région-SNCF fondamentalement consacrée au fonctionnement. Pour de plus amples développements sur ces questions, le CESER renvoie donc à sa contribution au EGRIM.

1 - Qualité et développement du service

Dans sa contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, le CESER soulignait à propos de la qualité de service que « pour des usagers dont une large part organise sa vie en fonction des transports collectifs, des engagements clairs et tenus sont à l'évidence plus importants qu'une offre record exceptionnelle. En d'autres termes, la préoccupation des usagers est d'abord que les trains ou les autocars passent, à des horaires utiles et fiables, dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes ». Il se réjouit donc tout particulièrement de la prise en compte première de cette problématique dans le protocole d'accord. La fiabilité et la ponctualité des services doivent certainement constituer des objectifs primordiaux pour la future convention TER.

Mais, si l'objectif affiché en matière de ponctualité (92% en fin de convention) lui paraît justement ambitieux, concernant la fiabilité, le CESER se satisfait difficilement d'« une baisse de 20% du nombre de trains supprimés pour causes TER ». Il ne comprend pas en effet que les suppressions de trains puissent avoir d'autre cause que de force majeure, par essence imprévisible. L'insuffisance ou l'inadaptation des moyens humains et/ou matériels ne saurait être communément admise comme une cause valable de suppression ou de déprogrammation de certains services.

Le CESER salue par contre sans réserve les objectifs de meilleure information des usagers en situation perturbée et de mise en fiabilité de l'offre de transport sur les relations Toulouse-Foix et Toulouse-Auch. S'agissant de la mise en fiabilité de l'offre, le CESER ne saurait cependant envisager qu'elle puisse être recherchée par un allègement du plan de transport.

De fait, l'attractivité du service dépend aussi du développement de l'offre et de sa capacité à proposer des solutions de transport en relation avec les attentes et les obligations, notamment horaires, de la population.

S'agissant du développement d'une offre existante, le CESER note donc avec intérêt les projets concernant les axes Toulouse-Perpignan, Toulouse-Montauban/Agen/Brive, Lunel-Sète et Toulouse-Pau. Il s'étonne cependant fortement que l'axe Toulouse-Montpellier n'en fasse pas partie.

Le CESER aurait d'ailleurs souhaité une stratégie de développement plus affirmée à partir d'une spécialisation des dessertes par type de services (intervilles, banlieue-périurbain et régionales) et d'un cadencement coordonné des circulations. Il plaide donc à nouveau dans ce sens en vue des négociations restantes.

Le CESER souligne toutefois que le cadencement n'a de sens et d'intérêt qu'en fonction d'une certaine fréquence de service. Il insiste donc sur la nécessité de rendre toute desserte régionale suffisamment attractive avec une offre minimum de 6 allers-retours par jour dont au moins deux allers-retours matin et soir en horaire de pointe et une amplitude horaire étendue.

L'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire des circulations est notamment

une nécessité première en vue de l'indispensable amélioration des relations transfrontalières. S'agissant de ces dernières, le CESER note d'ailleurs l'intérêt qu'il y aurait, sur la ligne Perpignan-Cerbère-Portbou-Figueras-Gérone, à ce que tous les trains français aient désormais pour terminus PortBou tandis que tous les trains espagnols auraient pour terminus Cerbère. Dans le même ordre d'idée, il conviendrait également de prolonger les dessertes dont le terminus est Latour-de-Carol jusqu'à Puigcerda. Le CESER relève, en tout cas, le besoin d'un travail de coordination des services, mais aussi des tarifs, de l'information... , avec la RNF.

Cela étant, l'amélioration de l'offre passe également par la création de nouvelles relations qu'il s'agisse d'assurer une nouvelle desserte, en lien par exemple avec une réouverture de ligne, ou bien de proposer des services spécifiques, par exemple de trains touristiques saisonniers (neige, plage...) ou permanents.

A cet égard, le CESER prend acte avec satisfaction de la perspective de réouverture des lignes Montréjeau-Luchon, Alès-Bessèges et rive droite du Rhône entre Pont-St Esprit et Nîmes au transports de voyageurs, ainsi que des développements qui seront autorisés par la réhabilitation des lignes Rodez-Millau et Carcassonne-Quillan. Il attend pourtant de plus amples informations quant à ces projets de même d'ailleurs qu'en ce qui concerne l'avenir du Train Jaune.

Quoi qu'il en soit, le CESER souligne la nécessité de rendre toute desserte régionale suffisamment attractive avec une offre minimum de 6 allers-retours par jour dont au moins deux allers-retours matin et soir en horaire de pointe et une amplitude horaire étendue.

Pour ce qui est de la densité de l'offre, le CESER rappelle en outre le progrès crucial que constituerait pour les voyageurs, la possibilité, sur les parcours qui s'y prêtent, d'accéder indifféremment aux trains TER ou aux trains intercités avec un billet TER.

Plus globalement, l'amélioration de l'offre de service renvoie aussi à l'importance des correspondances et donc de la coordination entre circulations régionales, mais aussi entre ces dernières et les circulations nationales, voire internationales, notamment pour les territoires les moins bien desservis. Au regard de territoires où le nombre de circulations est faible, les possibilités de correspondances sont en effet d'autant plus déterminantes de l'usage des transports collectifs. Pour le CESER, il est donc non seulement indispensable qu'elles existent aussi nombreuses que possible, mais également qu'elles soient de bonne qualité et, en particulier que leur durée n'excède pas $\frac{3}{4}$ d'heure.

De fait, compte tenu de déplacements dont les objets et les parcours sont toujours plus divers, il est devenu indispensable que la définition des différentes dessertes soit conçue de manière à autoriser le maximum d'interconnexions dans un minimum de temps. C'est dire qu'au-delà de la nécessaire amélioration de ses correspondances, l'offre ferroviaire doit aussi s'inscrire dans une logique d'intermodalité.

Concernant les personnes à mobilité réduite, la loi du 11 février 2005, dite loi handicap, avait instauré une obligation de transport de substitution pour desservir les points d'arrêt non accessibles du réseau de transports qui devait être mis en place dès 2011.

Or, les conditions générales du service aujourd'hui organisé par la SNCF contreviennent à la réglementation sur les points suivants : limitation de l'accès au service, inscription obligatoire, réservation préalable imposée, non-respect de la vie privée, demande de justifications discriminatoires, ...

Le CESER insiste donc pour que le service de substitution mis en place par la SNCF en Occitanie fonctionne au plus tôt dans des conditions analogues aux transports publics, c'est-à-dire sans inscription ni réservation préalable. Le moment venu, il invite d'ailleurs la Région et la SNCF à faire connaître ce service par une communication adaptée.

2 - Grandes orientations de la future gamme tarifaire unifiée Occitanie

Lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, le CESER a souhaité la construction d'une tarification régionale conjuguant :

- la mise en place d'une tarification sociale fondée sur l'abonnement pour les usages réguliers, quotidiens ou hebdomadaires ;
- le lancement, pour les déplacements plus occasionnels, d'une tarification « incitative » qui soit, concurrentielle avec le co-voiturage rémunéré, différenciée selon les lignes, la qualité de l'offre et les horaires, mais aussi accessible à tous et disponible dans les gares.

Il se félicite donc de la volonté actée par le protocole d'accord Région-SNCF de mettre en œuvre une nouvelle gamme tarifaire harmonisée et fondée sur le type de déplacement, avec le souci de la simplicité, de la lisibilité, de l'attractivité et de la compétitivité.

En ce qui concerne les voyageurs fréquents et semi-fréquents, il souligne d'ailleurs la pertinence des différents volets d'action envisagés : création d'abonnements tout public et d'abonnements « jeunes », maintien des tarifications multimodales existantes, création d'une carte de réduction pour les voyageurs. S'agissant des formules d'abonnement, il souhaiterait toutefois savoir ce que signifie concrètement la garantie d'une équité sur tout le territoire.

Le CESER prend également acte avec satisfaction des perspectives tracées en matière de tarification incitative pour les voyageurs occasionnels. Il reste néanmoins très réservé quant à la pertinence des billets à 1 euro.

Cela étant, le CESER note que la politique tarifaire de la Région devra aussi développer une dimension internationale pour les trajets transfrontaliers.

Pour ce qui est de la construction même de la tarification, le CESER relève qu'il est essentiel qu'un trajet en train mis en œuvre dans le cadre de la convention Région-SNCF soit systématiquement moins cher que le même trajet en automobile. De fait, le coût comparé d'un trajet est un élément important pour la fixation d'une tarification qui doit aussi promouvoir et faciliter l'intermodalité.

Pour le CESER, la politique de tarification doit d'ailleurs être conçue avec le souci d'une simplification de l'usage des titres et l'ambition d'un titre unique interopérable, accessible par tous les canaux de distribution. D'un point de vue pratique, le CESER note également l'intérêt qu'aurait, en complément des abonnements, la commercialisation de carnets de titres à tarifs réduits.

Le CESER souligne enfin que l'offre tarifaire régionale est pour l'heure mal connue et qu'en toute hypothèse d'évolution, elle devra faire l'objet d'une importante campagne de communication sur l'ensemble du territoire.

3 - Les services en gares et à bord des trains

Le CESER, qui a déjà maintes fois relevé que l'automatisation et la déshumanisation avaient sans doute atteint à de nombreux égards un stade abusif qui dessert les transports collectifs, prend acte avec une certaine inquiétude des dispositions du protocole d'accord en ce qui concerne les services en gares et à bord des trains.

Bien que les formulations utilisées soient suffisamment imprécises pour laisser planer un doute quant aux orientations actées, le CESER craint en effet qu'elles entérinent une automatisation et une déshumanisation accrue des gares et la disparition des contrôleurs à bord des trains.

En ce qui concerne les services en gares, le CESER souligne que le développement, d'ailleurs souhaitable, de l'usage du digital ne saurait constituer une alternative à une présence humaine qui, outre sa capacité à fournir une information ou un service commercial parfois complexe, est aussi en mesure de rassurer et, le cas échéant, de sécuriser. Il soutient d'ailleurs la nécessité de services en gares ouverts du premier au dernier train et d'une présence humaine en conséquence. Au regard du texte du protocole, le CESER est en tout cas curieux de connaître avec précision ce que pourrait être « le maillage préservant la vitalité du réseau ferroviaire dans le monde rural ».

Pour le CESER, les gares doivent d'ailleurs être valorisées pour développer l'intermodalité. Comme le font les plus importantes d'entre-elles, elles pourraient en outre plus généralement diversifier leur offre de services en s'ouvrant à d'autres activités, notamment de service public (services postaux...).

Cela étant, s'agissant des gares, le CESER constate qu'il est avant tout nécessaire de progresser rapidement dans leur mise en accessibilité, y compris par la formation des agents à toutes les formes de handicap, visibles ou invisibles. Il souligne d'ailleurs qu'avec le vieillissement de la population, l'accessibilité est aussi un enjeu d'aménagement du territoire.

Pour ce qui est des services à bord des trains, le CESER relève de même que des équipes mobiles de service et de lutte anti-fraude, intervenant ponctuellement, ne sauraient se substituer à des contrôleurs systématiquement présents. Le CESER persiste donc à considérer que, même dans un périurbain qui reste d'ailleurs à définir, il est nécessaire que les trains soient accompagnés d'au moins un agent du service commercial des trains, à même de contrôler, de sécuriser et de rassurer, d'informer et de vendre des titres de transport.

En définitive

Le CESER prend acte d'un protocole d'accord qui concrétise l'avancée d'une négociation Région-SNCF Mobilités qui à l'évidence a été assez difficile.

Il y note avec satisfaction l'importance accordée à l'amélioration de la qualité du service, et singulièrement à la ponctualité des trains.

Il est toutefois moins convaincu par des projets de développement des dessertes qui, bien que significatifs et dans certains cas indispensables, ne sont pas à la hauteur de ses attentes de cadencement coordonné des circulations et d'augmentation des fréquences à partir de la spécialisation des dessertes par type de services (intervilles, banlieue-périurbain et régionales).

Le CESER approuve par ailleurs l'essentiel des orientations retenues en ce qui concerne la future gamme tarifaire régionale. Il doute cependant de la pertinence du maintien, et plus encore de l'extension, des billets à 1 euro.

Il est par contre relativement inquiet des orientations actées en ce qui concerne les services en gares et à bord des trains. Il souligne donc à nouveau qu'il est nécessaire de mettre fin à une déshumanisation qui finalement dessert l'offre de transport régionale.

Cela étant, la prise en compte de la qualité et le développement du service, de la future tarification et des services en gares et à bord des trains ne couvre pas, loin s'en faut, la totalité des problématiques que la future convention TER devra aborder.

Le CESER souligne ainsi, tout d'abord, que le service public ferroviaire régional de transport de voyageurs est certes l'élément central de l'offre régionale de transport public, mais qu'il n'est pas le seul et qu'à ce titre, il doit donc pleinement s'inscrire dans une logique de développement intermodal. De fait, l'amélioration des conditions de l'intermodalité doit être une préoccupation constante de la future convention Région-SNCF.

Il relève également pour finir que la mise en œuvre et l'adaptation continue de la convention TER nécessite, dans l'intérêt bien compris de toutes les parties, de penser dès à présent les voies et moyens d'une concertation permanente avec les usagers.

EXPLICATIONS DE VOTE

EXPLICATIONS DE VOTE

2^{ème} COLLEGE

M. José GOMEZ pour l'UNSA
M. Joël RAUSA pour la CFDT
M. Michel LAMARQUE pour la CGT-FO
M. Jean-François AGRAIN pour la CGT

Suffrages exprimés : 181

Avis adopté à l'unanimité

Intervention de Monsieur José GOMEZ

Pour L'UNSA

Madame La présidente,
Monsieur le représentant du Préfet de Région,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Nous aurions souhaité commencer notre intervention par un message bien différent, hélas l'actualité dramatique qui a endeuillé notre région en a décidé autrement.

L'UNSA présente ses sincères condoléances aux familles frappées par ce terrible accident de Millas.

L'émotion est grande et toutes nos pensées vont vers celles et ceux qui sont touchés au plus profond d'eux-mêmes.

L'heure est au recueillement et les jours à venir devront nous éclairer sur les circonstances tragiques de cette collision.

Respect des familles, sérénité, la lumière devra être faite sur l'enchaînement dramatique de cette funeste journée.

Etant salarié de la SNCF, sachez Mesdames et Messieurs que lorsqu'un drame de cette ampleur concerne notre Entreprise, concerne la nation, c'est toute la corporation Cheminote qui est blessée, meurtrie et qui partage la douleur, la peine des familles.

Il m'appartient maintenant de vous livrer l'expression de l'UNSA sur le protocole d'accord entre la région Occitanie et SNCF Mobilités déterminants les éléments structurants de la future convention d'exploitation TER.

L'UNSA votera l'avis de la commission 1.

Ce protocole d'accord permet d'envisager la signature de la convention dans le premier trimestre 2018.

La chose n'était pas aisée pour les parties concernées, deux régions différentes, l'une avec une métropole centre, l'autre avec un chapelet de villes moyennes situées sur un axe littoral saturé.

La chose n'était pas aisée dans un contexte national particulier, à savoir :

- Annonce de l'arrivée de la concurrence pour 2019, 2020
- Elus politiques fustigeant les prestations de l'opérateur historique et vantant les mérites d'autres pratiques,
- Ressources financières se raréfiant de plus en plus pour les AOM,
- Impact de l'usage du digital,
- Volonté de donner un souffle nouveau au Transport de la vie quotidienne,

C'est dans ce climat parfois à la limite d'un « bashing SNCF » que ce protocole vient décliner les grandes orientations de la future convention :

- Qualité et développement du service,
- Gamme tarifaire,
- Services en gare et à bord des trains,
- Trajectoire financière,

sont les principaux éléments auxquels s'ajoutent la durée de cette convention, jusqu'en 2025.

Sur ce dernier point l'UNSA se félicite de ce temps long car le **Ferroviaire** est un secteur d'activité qui ne peut s'inscrire que dans le temps long, pour les investissements, pour l'offre, pour la maîtrise des évolutions, pour les adaptations nécessaires à un service de qualité.

Il appartiendra, nous le souhaitons, au CESER, dans sa nouvelle composition de jouer le rôle majeur d'une instance impartiale qui, si nécessaire, rappellera les parties concernées à leur engagements respectifs, à leur responsabilité.

En effet, notre assemblée ne peut et ne doit pas être une chambre d'enregistrement de tel ou tel groupe de pression mais un collectif sachant déterminer avec objectivité le sens de l'intérêt général.

Concernant ce protocole, fort discret sur certains points notamment les services en gare et à bord des trains, sujets qui ne manquent pas d'inquiéter le personnel, il pose clairement les jalons de l'offre et de la qualité du service comme éléments de la colonne vertébrale de la convention.

Celle-ci, nous n'en doutons pas sera évolutive d'où la nécessité de définir les responsabilités respectives de l'AOM et de l'exploitant.

Définition des moyens financiers et humains.

Définition des politiques de formation.

Définition des politiques d'accompagnement.

Définition des couvertures territoriales.

Définition des services nouveaux à proposer dans les points de distribution.

Comme vous le constaterez, des réponses sont nécessaires pour lever les doutes et tracer une trajectoire novatrice pour le territoire en faisant en sorte que les engagements soient réalistes et réalisables.

Nous sommes dans cette période transitoire qui doit nous mener vers la réalisation d'une contractualisation qui mettra un terme à deux années d'âpres négociations et sera un nouveau départ pour la région Occitanie en matière de Mobilité.

Merci de votre écoute et permettez-moi, en cette fin de mandature et en cette fin d'année, de remercier ici le personnel du CESER Occitanie pour sa disponibilité, son écoute, son aide et sa contribution à nos travaux.

À eux, à vous, Mesdames et Messieurs les conseillers l'UNSA vous souhaite de Bonnes Fêtes de fin d'année.

Intervention de Monsieur Joël RAUSA

Pour la CFDT

Monsieur, le représentant du Préfet de Région,
Madame, Monsieur, la, le, représentant.e du Conseil Régional d'Occitanie,
Monsieur le Président du Ceser Occitanie,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Nous aurions préféré aujourd'hui pouvoir émettre un avis sur le texte définitif de la convention d'exploitation TER Occitanie.

Malheureusement, nous devons nous contenter, pour cette plénière, d'un protocole d'accord de 11 pages, annexes comprises, qui détermine les éléments structurants de cette future convention.

Initialement prévu au 31 décembre 2016, cette convention a, en effet, été repoussée en avril 2018.

Pourquoi ce retard?

Il est d'abord l'expression des difficultés que les deux partenaires ont éprouvées pour trouver un équilibre après des négociations difficiles.

On peut comprendre que face aux enjeux, il ne soit pas aisé de bien border une convention qui lie les deux parties pour une durée de 8 ans.

Mais ces délais supplémentaires devaient aussi permettre d'intégrer les conclusions des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité

La CFDT, qui a participé à cet exercice, estime qu'effectivement cette convention ne peut être bâtie que sur l'expression des besoins de nos concitoyens en termes de mobilités régionales.

Nous devons donc aujourd'hui mesurer si ce protocole répond effectivement aux besoins exprimés lors de cette consultation.

La première demande portait sur le **développement de l'offre**.

La CFDT salue à ce titre la volonté de la région de développer les dessertes des axes Toulouse-Perpignan, Toulouse-Montauban/Agen/Brive, Lunel-Sète et Toulouse-Pau.

Nous apprécions, de la même manière, l'annonce de la réouverture des lignes Montréjeau-Luchon, Alès-Bessèges et Pont St Esprit-Nîmes.

Cependant, nous notons comme la commission que la relation Toulouse-Montpellier aurait mérité une attention particulière. Sur cet axe, l'effet réseau régional n'est toujours pas ressenti et on regrette par exemple des ruptures de charge trop fréquentes à Narbonne.

Nous partageons, également, le souhait de voir prolonger les circulations transfrontalières côté espagnol avec des terminus Port-Bou et Puigcerdá. Nous notons à ce titre que les infrastructures existent déjà et pourraient donc être facilement exploitées commercialement.

Mais pour jouer son rôle central dans le quotidien de nos concitoyens, **le transport ferroviaire doit être avant tout fiable.**

La CFDT note avec intérêt le saut qualitatif souhaité par la région avec des objectifs ambitieux fixés à l'opérateur SNCF Mobilité:

- 92% de ponctualité en fin de convention soit 4 point de plus par rapport à l'exercice 2016.
- Baisse de 20% du nombre de trains supprimés
- Amélioration de 20% du taux de satisfaction des voyageurs en situation perturbée d'ici 2020.

Pour autant, nous pouvons aussi nous interroger sur la capacité de l'opérateur à atteindre ces objectifs.

Les causes imputables à SNCF Mobilité sont connues et elles hantent le quotidien des usagers: «défaut de conducteurs, défaut de matériel, plus rarement défaut de contrôleur mais aussi difficultés dans la préparation du train».

S'il entend respecter ses engagements, l'opérateur devra se poser objectivement la question de l'adéquation charge/ressource ainsi que de ses process de production.

Mais les sources de non-qualité sont aussi exogènes: accident de personnes, météo, divagation d'animaux, vol de câble etc..

Enfin l'état du réseau ferré a un impact majeur sur la régularité ou la suppression de train.

Si le plan rail, financé par la région, a permis de sauvegarder le réseau TER, il n'en demeure pas moins fragile et peu adapté au développement de l'offre.

Nous sommes conscients que le réseau n'est pas de la compétence de la région et qu'il n'est pas en conséquence repris dans la convention.

Cependant, la région ne peut ignorer ce paramètre. Elle doit, à notre sens peser de tout son poids politique, pour que SNCF Réseau et l'Etat assument les responsabilités qui sont les leurs.

Concernant la future gamme tarifaire, dans sa contribution au EGRIM, la CFDT appelait entre autres de ses vœux:

- une harmonisation régionale
- une tarification sociale
- des formules d'abonnement claires et diversifiées
- des tarifications multimodales

Nous pouvons considérer que ces vœux ont été en partie exaucés.

Concernant les services en gare et à bord des trains, la CFDT déplore que les intentions de la région ne soient pas plus claires.

Ainsi derrière la mise en œuvre d'équipes mobiles de services et de lutte anti-fraude, on entend en général la suppression du contrôleur présent à bord de chaque train.

Ce type d'organisation existe déjà en banlieue parisienne. Qui peut prétendre que cela ait permis d'améliorer le service et de lutter efficacement contre le sentiment d'insécurité.

Nous doutons également que notre territoire régional à faible densité urbaine se prête à ce type d'organisation.

En conclusion, l'analyse de la CFDT recoupe peu ou prou celle de la commission 1.

Nous voterons donc cet avis.

Nous remercions particulièrement Jean-Guy MAZZIA, chargé de mission pour la Commission 1, qui grâce à ses travaux préparatoires, a permis aux Conseillers de la Commission d'enrichir leurs réflexions pour l'écriture du présent avis.

Merci également à la rapporteure Eliane TESSIE, ainsi qu'au Président de la commission 1, Jean-François AGRAIN, pour le pilotage et la coordination de l'écriture de l'avis.

Merci de votre attention !

Intervention de Monsieur Michel LAMARQUE

Pour la CGT-FO

Madame la Présidente de Région,
Monsieur le Représent du Préfet de Région,
Monsieur le Président du CESER,
Monsieur le Président de la Commission 1,
Madame la rapporteure,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Le projet d'avis présenté aujourd'hui devant cette assemblée répond à une demande de la Présidente de Région.

La tâche consistait à se prononcer sur un projet de convention TER entre la Région et la SNCF.

Or, les négociations entre les deux parties se sont révélées plus longues que prévu, et fin de mandature obligeant, la Commission a dû travailler sans projet de texte, en s'appuyant uniquement sur les auditions des deux parties, ainsi que sur celles d'associations d'utilisateurs. L'exercice ne fut donc pas aussi simple qu'il aurait dû l'être.

Pour autant, les préconisations de ce projet d'avis sont censées. Elles tiennent compte d'un contexte économique compliqué dans lequel l'investissement pour une entreprise doit se faire sur un long terme, où la concurrence est rude et parfois déloyale.

Mais ces préconisations sont aussi porteuses de valeurs partagées par FORCE OUVRIÈRE. Je citerai en exemple la demande d'une tarification sociale et incitative, une accessibilité au service ouverte à tout citoyen, quels que soient son origine, ses moyens ou encore son handicap, ou encore la demande d'une présence humaine que ne sauront jamais remplacer la robotisation et l'automatisation.

Pour toutes ces raisons, **le groupe FORCE OUVRIÈRE votera cet avis.**

Merci pour votre écoute.

Intervention de Monsieur Jean-François AGRAIN

Pour la CGT

Madame la président du Conseil Régional,
Monsieur le représentant du Préfet de Région,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs, Conseillères et Conseillers,

Ce protocole d'accord a pour ambition de porter les grandes lignes qui construiront la future convention TER. Celle-ci liera la Région Occitanie avec la SNCF pour les 8 ans à venir.

Pour la CGT ce document par essence plus généraliste que précis est à la fois porteur de progrès mais aussi de craintes. Sans être exhaustive, la CGT souhaite exprimer quelques réflexions.

La ponctualité par exemple. Le protocole prévoit de porter le taux de régularité actuellement aux alentours de 88% à 92% en fin de convention. Compte tenu des caractéristiques du réseau ferroviaire en Occitanie voilà une orientation positive, voire ambitieuse. Pour autant, la CGT alerte, cet objectif ne doit pas être atteint au détriment des dessertes du territoire, et, pour être plus précis par la suppression des trains de contre pointe.

De même, la volonté de réduire de 20% les suppressions de trains est certes vertueuse, mais comme le précise l'avis les trains supprimés ne peuvent avoir d'autres causes que de force majeure par définition imprévisible. L'insuffisance ou l'inadaptation des moyens humains et/ou du matériel ne saurait être admise comme une cause valable de suppression ou de déprogrammation de certaines circulations.

Concernant les dessertes, la CGT partage l'étonnement du CESER et notamment l'oubli de l'axe Toulouse/Montpellier en matière de projet de développement de l'offre existante.

De même, la CGT insiste au nom de l'aménagement équilibré des territoires sur la nécessité d'une offre régionale comprenant au moins 6 aller/retour par jour dont au moins 2 aller/retour en horaire de pointe.

Pour ce qui est des propositions en matière de gamme tarifaire, la CGT préfère la notion d'égalité de traitement à celle d'équité territoriale. Pour autant, la CGT partage là aussi le contenu de l'avis : la tarification doit en toutes circonstances être inférieure au coût d'un trajet équivalent en automobile. Toutefois, la CGT ne cautionne pas l'existence du transport à 1 euro, il est porteur de contingences asservies aux capacités du budget régional, ce qui fait craindre à terme que le TER à 1 euro soit plus une vitrine qu'un outil au service de la mobilité pour tous.

Pour ce qui est des services en gare et à bord des trains, là aussi la CGT partage les craintes émises dans l'avis, il nous paraît évident que le personnel sert de variable d'ajustement pour l'équilibre financier de la future convention et cela au détriment du service rendu à tous les usagers.

En conclusion, pour la CGT ce protocole est en dessous des attentes émises lors des EGRIM. Il reste quelques semaines pour corriger le TER, c'est du moins la lecture que nous avons de cet avis, nous le voterons.



L'Avis est téléchargeable sur le site du CESER

CESER Occitanie

Siège

18, Allées Frédéric Mistral
31077 Toulouse Cedex 4
Tél. 05 62 26 94 94
Fax 05 61 55 51 10
ceser@ceser-mip.fr

Site de Montpellier

201, Av. de la Pompignane
34064 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 22 93 42
Fax 04 67 22 93 94
ceser@regionlrm.fr



Avec Ecofolio
tous les papiers
se recyclent.

www.ceser-mip.fr

Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Crédit photo couverture : © CESER Occitanie