

LA CONVENTION DE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE RÉGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS 2018-2025



Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional

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, audelà 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. (12pt I)

Assemblée Plénière du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée 18 juin 2018

AVIS LA CONVENTION DE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS 2018-2025

Avis Adopté

Rapporteure: Odile MAURIN

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

SOMMAIRE

DISCOURS INTRODUCTIF DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY, PRESIDENT DU CESER OCCITANIE / PYRENEES-MEDITERRANEE

AVIS LA CONVENTION DE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS 2018-2025

EXPLICATIONS DE VOTE

DISCOURS INTRODUCTIF DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY, PRESIDENT DU CESER OCCITANIE / PYRENEES-MEDITERRANEE

Monsieur le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales, représentant Monsieur le Préfet de région,

Monsieur le Vice-Président de Région Guillaume CROS, représentant Madame la Présidente de Région,

Madame la Conseillère, Monsieur le Conseiller, Madame, Monsieur, Chers collègues,

C'est avec un réel plaisir, après l'installation du nouveau CESER Occitanie le 31 janvier dernier, que je vous retrouve tous ici en assemblée plénière pour la présentation des premiers travaux de la mandature du CESER.

Je voudrais avant toutes choses remercier Monsieur le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales Laurent CARRIÉ, représentant Monsieur le Préfet de région, et Monsieur le Vice-Président de Région en charge des affaires européennes et des fonds structurels Guillaume CROS, représentant la Présidente de Région Madame Carole DELGA, pour leur présence parmi nous ce matin, témoignant de l'intérêt porté à nos travaux.

A l'ordre du jour de cette session ordinaire, nous avons des projets d'avis sur des sujets qui revêtent une importance majeure pour l'aménagement équilibré et durable de l'Occitanie.

Nous commencerons par le projet d'avis sur la Convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2018-2025 entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités réalisé sur saisine de la Présidente de Région en date du 9 mars 2018 ; il sera présenté par la rapporteure Mme Odile MAURIN, que je remercie.

Puis, il y aura la présentation du projet d'avis intitulé « Résolution pour le maintien d'une politique européenne de cohésion sociale et territoriale. Programmation européenne 2021-2027 : quels enjeux pour la région Occitanie? » élaboré dans le cadre d'une autosaisine ; la rapporteure est Mme Sabine VENIEL LE NAVENNEC. Ce sujet d'actualité est déterminant pour les régions de France.

Enfin pour terminer cette séance, nous aurons à échanger sur le Projet Régional de Santé (PRS) 2018-2022, après la présentation par le Président de la commission « Santé - Culture - Sport - Cohésion sociale » Georges BENAYOUN de la contribution du CESER, préparée par ladite commission. Cette contribution a été adoptée par le Bureau du CESER et adressée à la Directrice de l'ARS le 2 mai. Le débat sans vote est ouvert aux conseillers mais aussi aux membres extérieurs de la section Prospective.

Je remercie les Présidents des commissions concernées, Madame Christine SANCHEZ, et Monsieur Bruno LAFAGE ainsi que les conseillers et rapporteures pour la qualité du travail réalisé dans des délais courts. Mes remerciements s'adressent également à Monsieur Georges BENAYOUN, aux membres de sa commission, et au groupe de travail qui ont produit la contribution du CESER au PRS.

(...)

Avant de céder la parole aux rapporteures des projets d'avis sur la convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, et sur la future politique européenne de cohésion sociale et territoriale, je reviens sur le contexte dans lequel ils ont été élaborés, car ce contexte induira des changements que nous n'avons pu ignorer.

Le transport ferroviaire régional de voyageurs

Différents textes de loi impactant le transport ferroviaire de voyageurs étaient en négociation ou le sont encore : ainsi, le nouveau pacte ferroviaire, réformant la SNCF, a été adopté par le Parlement le 14 juin 2018 et la loi d'orientation sur les mobilités, qui doit compléter la réforme ferroviaire et qui doit à la fois moderniser le cadre législatif du secteur et fixer les priorités d'investissements pour la décennie à venir, sera présentée en Conseil des Ministres en septembre. Le rapport Spinetta, de février 2018, sur l'avenir du transport ferroviaire est une base de travail du volet ferroviaire de la future loi d'orientation sur les mobilités et défend deux principes que sont la cohérence des choix publics et la responsabilisation des acteurs. Ce rapport contient des propositions controversées (reprise de la dette de la SNCF par l'État, transformation de la SNCF en Société Anonyme, mise en place de la concurrence, extinction du statut des cheminots pour les nouveaux embauchés à compter de 2020, recentrage du transport ferroviaire sur les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine, dessertes à grande vitesse entre les métropoles).

Maintenant que la réforme ferroviaire est adoptée, il est de la responsabilité des partenaires sociaux avec le concours de l'État de construire une robuste convention collective de branche pour l'industrie ferroviaire et de permettre à tous les acteurs d'assurer une mission de service public auprès des usagers et dans les territoires, conjuguant compétitivité, cohésion sociale et territoriale avec des personnels qualifiés et motivés.

Nous présentons notre avis après l'adoption de la Convention le 23 mars dernier par le Conseil régional, puis la signature avec SNCF Réseau. Certes, la Présidente de Région nous a saisis le 9 mars, mais compte tenu de l'installation en cours à cette date des commissions du CESER, nous ne pouvions que prendre acte dans un premier temps de ce projet de convention, qui confirmait les avancées mais aussi les insuffisances relevées dans notre avis de décembre 2017 sur le protocole d'accord Région-SNCF Mobilités. Nous décidions d'émettre plus tard un avis circonstancié sur le sujet. Ce projet d'avis s'appuie sur les expressions du CESER émises antérieurement dans sa contribution aux États Généraux du Rail et de l'Intermodalité de juin 2016, et dans son avis précité de décembre 2017, mais aussi sur celles des associations d'usagers des transports et des consommateurs.

En analysant cette nouvelle convention, le CESER souligne les progrès accomplis tout en notant les points à améliorer, que ce soit pour la qualité et le développement du service ferroviaire, la gamme tarifaire, les services dans les gares et à bord des trains, et la gouvernance.

Cette convention contractualisée pour 8 ans et financée à hauteur de 2,5 Mds d'€ par la Région a pour objectif de rendre les transports en commun plus performants et plus attractifs, d'apporter des solutions au développement démographique et économique, de mieux relier les territoires...le CESER est attaché à un service public ferroviaire régional de transports de voyageurs permettant l'aménagement et le développement durables et équilibrés du territoire.

Le CESER se satisfait de l'engagement fort de la Région en faveur du transport ferroviaire de voyageurs avec la SNCF et de sa volonté de développer un service de qualité; sont relevés ainsi le développement de 11% de trains en plus d'ici 2020, des nouvelles dessertes, une amélioration de la ponctualité, une nouvelle gamme tarifaire harmonisée et fondée sur le type de déplacement...Pour une bonne convention, il faut 2 parties la Région... et la SNCF en Occitanie!

Le CESER fait néanmoins part de son inquiétude et de sa réserve sur différents points qu'il faut garantir ou améliorer :

- il y a nécessité à avoir un investissement soutenu pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires ;
- il ne faut pas déshumaniser les services en gare et à bord des trains : la présence de personnel formé et qualifié est important (l'usage du digital ou l'appel à des équipes mobiles ne saurait constituer une alternative).
- L'extension du billet à 1€, qui existait dans l'ex-Languedoc-Roussillon, au territoire de l'Occitanie tout entier ne saurait se prévaloir d'une quelconque dimension sociale…et peut donner le sentiment que le transport ne coûte rien!

Le CESER est conscient des difficultés d'arbitrages budgétaires auxquels la Région a été confrontée. Il réitère son souhait plusieurs fois exprimé de la nécessité d'avoir des ressources dynamiques pour le maintien d'un service public ferroviaire régional performant, et espère que la future loi d'orientation pour les mobilités apportera une solution pérenne.

Le CESER se satisfait du suivi prévu de l'application de la convention, qui permettra de modifier ou développer l'action menée en commun par la Région et par SNCF Mobilités.

L'Europe est un miracle mais l'Europe est en danger!

C'est l'honneur de notre Assemblée de porter un avis intitulé « Résolution pour le maintien d'une politique européenne de cohésion sociale et territoriale. Programmation européenne 2021-2027 : quels enjeux pour la région Occitanie? », par anticipation sur le débat que nous aurons à partir d'avril 2019 sur les prochains fonds structurels, dans une période où l'Union Européenne (UE) est en proie au doute et au réveil des nationalismes, de la xénophobie, et de l'antisémitisme.

Nous devons comprendre cette situation par la remise en cause de l'Europe sous l'effet des migrations et de la mondialisation et nous rappeler d'où nous venons.

Oui l'Europe est un miracle!

C'est le seul espace au monde où s'affirme une charte de valeurs dans ses traités : le respect de la démocratie, les Droits de l'Homme et des libertés, la reconnaissance de l'économie de marché avec un débat ouvert sur le degré de régulation économique, environnementale et sociale qui reste largement perfectible.

C'est le seul continent qui depuis 60 ans règle ses problèmes par le droit, par les négociations mais qui doit faire face à deux nouveaux défis : les migrants et la mondialisation.

Dans l'Union Européenne, avoir une monnaie commune reste une nécessité à condition d'avoir un budget en commun et un pouvoir politique...avec un Parlement aux prérogatives renforcées.

L'isolationnisme américain, l'ambition de la Russie, celle de la Chine avec les routes de la soie pour devenir le pays usine du monde obligent à doter l'Europe d'un réel pouvoir politique, économique et de défense. La nécessité de frontières européennes sûres et une communauté européenne de la défense avec les pays qui le veulent deviennent une ardente obligation.

Depuis 2004, monte en Europe une petite musique qui s'appelle le nationalisme, l'antisémitisme, le rejet de valeurs humanistes, illustrée par la Hongrie et la Pologne mais aussi d'autres pays de l'Europe centrale, l'Autriche, maintenant l'Italie. L'idéal européen des pères fondateurs est aujourd'hui en cause. La situation oblige à un sursaut et des réponses doivent être apportées par les principaux Etats aux phénomènes de migrations qui seront durables, et à la mondialisation, par une

régulation européenne et mondiale au bénéfice de l'économie, et des règles sociales. Encore faut-il avoir des gouvernements courageux et des leaders pour défendre l'Europe contre les populismes, la démagogie et la haine des étrangers.

C'est dans ce contexte que nous devons défendre les politiques européennes qui permettront d'agir en faveur de la cohésion sociale, économique et territoriale.

C'est aussi le sens de l'avis présenté le 18 juin 2018. C'est l'appel du 18 juin du CESER d'Occitanie pour l'Europe !

Pour le maintien de la politique européenne de cohésion sociale et territoriale

L'actualité récente concernant l'avenir de la politique européenne de cohésion sociale et territoriale post 2020 nous a amenés à prendre une résolution pour son maintien compte tenu des enjeux qu'elle représente pour notre région ; le Bureau du 16 avril 2018 a voté le principe d'une autosaisine dans des délais courts pour afficher une ambition politique. Je remercie la commission et Bruno LAFAGE de l'avoir acceptée et de s'être organisés pour y répondre avec l'investissement personnel de Dominique-Marie FÉLIX et l'appui de Noëmie EYQUEM.

La politique de cohésion, instrument de la solidarité européenne, est l'une des politiques les plus visibles par nos concitoyens à l'échelle locale et régionale. Son avenir fait débat à l'heure où ont débuté les négociations sur le budget de l'Union Européenne pour l'après 2020. La Commission européenne dans son rapport d'octobre 2017 proposait plusieurs scénarios concernant le devenir de cette politique ; il était envisagé de la limiter aux régions les plus défavorisées. Les associations d'élus se sont dès lors mobilisées pour demander son maintien pour toutes les régions.

Le 2 mai 2018, la Commission européenne a présenté sa proposition de cadrage financier pluriannuel 2021-2027, fixant les plafonds de dépenses pour toutes les politiques de l'UE, le 1^{er} pour une UE à 27 membres suite au BREXIT. Ce cadre financier doit maintenant être voté par le Parlement européen puis adopté en Conseil de l'UE. Le budget proposé de 1 279 Mds d'euros contre 1 026 Mds pour la période 2014-2020 représente 1,1% du PIB des 27 Etats, une hausse par rapport à la période précédente.

La politique de cohésion poursuivra ses investissements dans toutes les régions, car bon nombre d'entre-elles à travers l'Europe, y compris dans les États membres les plus prospères, luttent pour mener à bien leur transition industrielle, combattre le chômage et avoir leur place dans une économie mondialisée.

La Commission propose une réduction "modérée" d'environ 5% du financement de la Politique Agricole Commune (PAC) et de la politique de cohésion (pour le FEDER et le Fonds de cohésion qui visent à aplanir les disparités sociales et économiques et à promouvoir le développement durable, sans prendre en compte le FSE qui lui est renforcé) pour tenir compte de la nouvelle réalité à 27. Ces politiques seront modernisées afin de garantir qu'elles puissent rester efficaces avec moins de ressources et même appuyer des priorités nouvelles (réforme structurelle, intégration à long terme des migrants).

L'UE veut jouer un rôle plus important pour assurer la sécurité et la stabilité dans un monde instable, tout en continuant à peser dans la mondialisation. Elle investira ainsi davantage encore dans les domaines dans lesquels il paraît plus efficace d'agir ensemble - qu'il s'agisse de la recherche, des migrations, du contrôle des frontières ou de la défense.

Pour beaucoup, ce budget ne répond pas au besoin croissant de réduire les disparités dans l'Union, l'avenir de la PAC et de la politique de cohésion est préoccupant. Ces politiques sont extrêmement importantes pour nos régions, notamment la-nôtre.

Mais qu'est-ce que la politique de cohésion?

La cohésion économique et sociale vise à réduire l'écart entre les diverses régions et le retard des régions les moins favorisées des États membres de l'UE (Acte unique européen de 1986). Depuis le Traité de Lisbonne de 2007, on parle de politique de cohésion économique, sociale et territoriale dont l'objet est d'oeuvrer pour un développement territorial plus équilibré et durable.

Cette politique s'appuie sur cinq instruments principaux qui, ensemble, forment les Fonds structurels et d'investissement européens (FESI), plus communément appelés « fonds européens » : FEDER (Fonds européen de développement régional), FSE (Fonds social européen), FEADER (Fonds européen agricole pour le développement rural), FEAMP (Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche), Fonds de cohésion.

La part que représentent les fonds structurels européens dans le budget d'investissement des régions françaises est de 20%.

En Occitanie, la politique de cohésion pour 2014-2020 représente plus d'un milliard d'euros. A miparcours de la programmation, c'est plus de 52 000 projets qui sont financés par le FEDER, le FSE et le FEADER. Ces fonds bénéficient à un grand nombre de thématiques sectorielles et à une typologie d'acteurs variés, comme le révèle notre projet d'avis. Ils irriguent et vivifient l'ensemble de la vie économique, sociale et environnementale de l'Occitanie.

La France doit poursuivre les négociations malgré cette baisse annoncée du budget consacré à la politique de cohésion; il y a une importance à maintenir le FEDER, seul instrument financier en capacité d'aider les régions et les territoires à affronter les défis futurs. La France bénéficierait pour les fonds structurels de 18 milliards d'euros, contre 27,8 milliards pour la période actuelle, selon les annonces de la Commission fin mai.

« Régions de France » rappelle l'importance de la politique de cohésion pour l'investissement dans les territoires et pour la réduction des disparités de développement. La poursuite de la politique de cohésion ne pourra avoir lieu que grâce à un futur budget européen ambitieux qui, dans le contexte du BREXIT et du financement de nouvelles politiques, reposera de façon plus décisive qu'auparavant sur la contribution des États membres. Selon Régions de France, les autorités françaises sont invitées en particulier à ne pas faire de la politique de cohésion une variable d'ajustement lors des négociations sur le futur cadre financier pluriannuel.

Le PIB par habitant restera le principal critère d'attribution des fonds, pour la Commission européenne. Toutefois, d'autres facteurs, tels que le chômage (notamment celui des jeunes), le changement climatique et l'accueil/l'intégration des migrants seront également pris en considération.

La région Occitanie, dans sa nouvelle géographie, en dépit de ses forces et de ses atouts, connaît d'importantes fractures territoriales ainsi qu'un fort taux de pauvreté et de chômage. Elle doit répondre aux besoins d'une population qui ne cesse de progresser chaque année. Le CESER indique que les acteurs économiques, la population, les territoires, les entreprises ont besoin de bénéficier des fonds.

L'Europe n'est pas un supermarché

Cette politique de cohésion a bénéficié à ce jour à toutes les régions d'Europe, du Nord au Sud, de l'Ouest à l'Est. Elle a été essentielle dans l'atténuation des effets de la crise économique et des mesures d'austérité des Etats membres.

L'élargissement de l'Europe à l'Est a été un succès d'un point de vue économique. Le retard a été comblé mais à quel prix? Le succès est net : la plupart des ex-républiques populaires ont rattrapé à marche forcée leur déficit et leur taux de croissance est bon. La Hongrie et la Pologne font partie des économies les plus puissantes d'Europe. Cependant, l'élargissement est un échec d'un point de vue politique. Ces pays de l'Est ont renoué avec leurs vieux démons, preuve en est la dérive autoritaire et ultranationaliste, la remise en cause des libertés publiques sur fond d'antisémitisme et de négationnisme.

L'UE a une position claire sur la démocratie : le traité de Lisbonne place la démocratie et le respect des droits de l'Homme dans ses principes fondamentaux, précisant que ces valeurs sont communes à tous les États membres.

L'UE est confrontée à un dilemme : exclure ces pays de l'UE va à l'encontre du principe de solidarité, principe fondateur de la construction européenne, à l'origine même de l'intégration de ces pays qui posent problème. Ne rien faire est tout aussi contraire au respect des principes fondamentaux que sont la démocratie et l'état de droit.

Dans son projet de budget, la Commission prévoit une innovation importante, soutenue par le Parlement européen, qui est le lien renforcé entre les fonds de l'UE et l'état de droit. Le respect de l'état de droit est une condition préalable essentielle à une bonne gestion financière et à un financement efficace de l'UE. Les nouveaux instruments proposés permettraient à l'UE de suspendre, réduire ou restreindre l'accès aux fonds d'une manière proportionnée à la nature, à la gravité et à l'étendue des défaillances généralisées de l'état de droit.

Le CESER partage le critère de conditionnalité effective des aides au respect des valeurs démocratiques inscrites dans les traités.

La Commission européenne souhaite un budget simplifié et plus transparent, avec une réduction de plus d'un tiers du nombre de programmes, en regroupant par exemple les sources de financement fragmentées dans des nouveaux programmes intégrés. Elle propose aussi un recours accru aux instruments financiers afin de maximiser l'effet levier de chaque euro disponible, sur l'exemple du fonds européen pour les investissements stratégiques créé dans le cadre du Plan Juncker, mis en oeuvre avec succès par la BEI.

Elle souhaite aussi réduire considérablement la charge administrative qui pèse sur les bénéficiaires et autorités de gestion pour faciliter la participation aux programmes de l'UE et accélérer leur mise en oeuvre. Dans son projet d'avis, le CESER précise que les porteurs de projets auditionnés souhaitent une simplification des dossiers et des démarches administratives nécessaires à l'obtention des fonds et un allègement du formalisme de la procédure.

Il est demandé à l'État français de clarifier sa stratégie et d'assurer la pérennité et le niveau des fonds de cohésion sociale et territoriale.

Le CESER sera attentif à l'évolution des négociations européennes. Il est important de démontrer la plus-value apportée par les fonds au territoire régional. Le CESER considère que le taux de contribution au budget européen auquel sont soumis les pays membres reste faible, eu égard à la richesse européenne produite.

Le Projet Régional de Santé 2018-2022

Quelques mots maintenant sur le Projet Régional de Santé, qui vise à construire une réponse de qualité aux besoins de santé de la région, à garantir l'accessibilité à la santé et aux soins sur toute la région, à veiller à la cohérence et à l'efficience de l'action publique, à contribuer efficacement aux objectifs de la stratégie nationale de santé.

C'est la loi de modernisation du système de santé de janvier 2016 qui a posé à nouveau la question de l'organisation des soins en France et d'une véritable médecine de parcours tangible pour les patients. Le parcours, c'est la prise en charge globale, structurée et continue des patients au plus près de chez eux. La structuration des parcours est inscrite dans le PRS.

L'Agence Régionale de Santé Occitanie (ARS) a soumis à la consultation en février dernier ce PRS, sur ces 3 composantes que sont : le Cadre d'Orientations Stratégiques (COS), le Schéma Régional de Santé (SRS) et le Programme Régional d'Accès à la Prévention et aux Soins des personnes les plus démunies (PRAPS).

Bien que nous ne fassions pas partie des acteurs directement consultés, la Directrice de l'ARS, Monique CAVALIER, nous offrait la possibilité d'émettre un avis. Le CESER portant un intérêt majeur aux questions de santé - en témoignent ses Avis et contributions sur l'Accès aux soins pour tous, le vieillissement, la désertification médicale - a souhaité prendre part à la réflexion. La contribution produite a été soumise à la validation du Bureau du CESER qui l'a adoptée, et a été transmise le 2 mai à la Directrice de l'ARS.

Notre région Occitanie, c'est une forte croissance démographique, un vieillissement de la population, une précarité importante, une offre de soins inégalement répartie sur les territoires, des zones de désertification médicale.

Il faut par conséquent améliorer l'accessibilité spatiale, sociale et financière de la population aux services de santé, organiser les parcours de santé, développer la politique de prévention. Le PRS qui doit être mis en oeuvre par l'ARS doit pouvoir en définir les mesures.

Je laisserai le président de la commission Georges BENAYOUN vous présenter plus en détail notre contribution au PRS.

Je peux d'ores et déjà vous dire que le CESER a salué l'importance et la qualité du travail présenté par l'ARS. Le suivi et l'évaluation in itinere, et non au bout des 5 ans, sont indispensables pour nous, afin de pouvoir adapter la politique de santé aux résultats obtenus. Nous souhaiterions être associés au COPIL qui serait créé. Enfin, le CESER fait part de son inquiétude quant aux moyens que l'ARS mettra au service des ambitions affichées dans le PRS, notamment s'ils sont trouvés dans le cadre de la redistribution des moyens existants et non par une augmentation de ceux-ci ; cela pourrait avoir des conséquences préjudiciables sur les secteurs et zones concernés et sur la santé des populations.

Des réformes en cours dans le domaine de la santé

Dans ce domaine de la santé, nous resterons par ailleurs attentifs à la réforme de l'hôpital, à la réforme "globale" du système de santé qui devrait être dévoilée en juillet et qui concerne cinq chantiers : la qualité et la pertinence des soins, les modes de financement et de régulation, le virage numérique, la formation et la qualité de vie au travail des professionnels de santé et enfin l'organisation territoriale des soins.

La construction des GHT (Groupements hospitaliers de territoire) doit permettre dans les territoires de garantir une offre de soins sécurisée, au plus près des populations. Ces hôpitaux de proximité, en coopération et en partage des compétences, doivent répondre aux besoins du quotidien.

Nous préparons également actuellement une contribution sur les pratiques avancées (Commission. Enseignement Supérieur - Recherche - Valorisation - Transfert – Innovation). La loi de modernisation

de notre système de santé de 2016 pose le cadre juridique de ce que l'on peut appeler « la pratique avancée ». Celle-ci consiste à déléguer à des auxiliaires médicaux de nouvelles responsabilités dans la prise en charge des patients, après une formation complémentaire, et ce en collaboration avec tous les professionnels du secteur.

La pratique avancée en santé existe dans bon nombre de pays. En France, le choix a été fait de mettre en place la réforme en commençant par la profession d'infirmier. Un décret sur les modalités d'exercice des IPA (Infirmier en pratique avancée) devrait être adopté cette année, car la Ministre de la santé poursuit l'objectif de permettre l'entrée des infirmiers en master officiel de formation à la rentrée de septembre 2018, afin de bénéficier d'un nombre important d'IPA dès 2020.

Face aux évolutions de l'organisation des formations sanitaires et sociales de niveaux III, II et I du fait du processus engagé d'universitarisation et du projet de décret précité, la Commission du CESER en charge de ce travail, consciente des difficultés d'accéder aux soins de santé sur un nombre important de territoires, propose de s'interroger sur les conséquences des nouveaux dispositifs de formations universitaires pour les différentes parties prenantes concernées. La Présidente de Région vient de nous écrire pour approuver notre choix, manifester son intérêt et attend la présentation de notre avis. Michel BOUSSATON, Conseiller régional délégué à la Santé, à la Silver Economy et aux Formations sanitaires et sociales, sera par ailleurs notre interlocuteur tout au long de la démarche.

La réforme et les projets de textes gouvernementaux impacteront l'organisation de la santé en région.

(...)

Je vous remercie de votre attention.

AVIS LA CONVENTION DE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE REGIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS 2018-2025

Avis adopté

Suffrage exprimés : 149

Pour : 148

Abstention: 1

Rapporteure : Odile MAURIN

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

Cet avis a été élaboré sous l'autorité de la Commission « Aménagement du Territoire –Politiques Environnementales et Energétiques – Transport – Infrastructures – Numérique – Logement » du CESER Occitanie, présidée par Christine SANCHEZ.

Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

Monsieur Jean-Luc GIBELIN

Vice-président en charge des transports de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Monsieur Frédéric KONEFAL

Président de la Commission Economique du Comité d'Etablissement Régional SNCF de Midi-Pyrénées

Monsieur **Jacques RASCOL**Directeur Régional SNCF Mobilités Occitanie

Monsieur **LASCAUX**Directeur du Contrat - SNCF Mobilités Occitanie

Commission

« Aménagement du Territoire – Politiques Environnementales et Energétiques – Transport – Infrastructures – Numérique – Logement»

Le Bureau

Présidente
Christine SANCHEZ
Vice-Président
Jean FUENTES
Secrétaire
Odile MAURIN

Les membres

Fella ALLAL Patrick AYGOBERE Simone BASCOUL Michel BAYLAC Hervé BLUHM Marie-Line BRUGIDOU Marie-Laure CAMBUS Jérôme CAPDEVIELLE Gilles CAPY Sylvie CHAMVOUX MAITRE Aline COMEAU Stéphane DEDIEU Norbert DELPHIN Joachim DENDIEVEL Alain FAUCONNIER Sophie GARCIA José GOMEZ Stéphanie GOTTLIB-ZEH Claire GRECO Gaëlle KEDDIDECH

Stéphanie LACAMBRA Laurent LATORSE Claudine LLAURO Michel MAUREL **Elodie NOURRIGAT** Vanessa NY Benjamin ORDON Claudine PEIRONE **Edith PENET** Nathalie PINELLI Simon POPY Jean-Claude PRADIER **Dominique RAMONDOU** Joël RAUSA Claude RICO Henri SALLANABE **Emilie TABERLY Christian TERRANCLE** Eliane TEYSSIE Sabine VENIEL-LE-VANNEC Pierre VERA

TABLE DES MATIERES

Introduction	.1
I. Qualité et développement du service ferroviaire	.3
1. Fiabilité (réalisation de l'offre)	.3
2. Ponctualité	.4
3. Information des usagers	.4
4. Développement de l'offre	.5
5. Relations transfrontalières	.6
6. Accès aux trains Intercités	.6
7. Amélioration des correspondances	.6
8. Développement de l'intermodalité	.7
9. Accessibilité – Amélioration et développement d'Accès + et du service de substitution	.7
II. Nouvelle gamme tarifaire	
1. Simplicité, lisibilité, attractivité et compétitivité	.9
2. Pertinence de la tarification à 1€	.9
3. Simplification de l'usage des titres – facilités d'accès – titre interopérable	10
III. Services en gares et à bord des trains	11
1. Garantie d'une présence humaine adaptée pour la réalisation du service 1	11
2. Services en gare - des guichets ouverts du premier au dernier train	11
3. Services à bord - des trains accompagnés d'au moins un agent du service commercial	12
IV. La gouvernance de la convention	13
1. Suivi et pilotage de la convention	
2. La concertation avec les usagers	13
En synthèse	15

Introduction

Par courrier du 9 mars 2018, Madame la Présidente de la Région Occitanie /Pyrénées-Méditerranée, Carole DELGA, a sollicité l'avis du CESER sur le projet de convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2018-2025 entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités qui devait être soumis à la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional du 23 mars dernier.

En phase de réinstallation à la suite de son renouvellement en début d'année 2018, le CESER n'a pas été en mesure d'apprécier pleinement ce projet dans les délais impartis. C'est pourquoi après avoir pris acte d'un projet de convention qui, en première analyse, confirmait les avancées mais aussi certaines insuffisances que le CESER avait relevées dans son avis sur le protocole d'accord Région-SNCF Mobilités de décembre 2017, le Président Jean-Louis CHAUZY indiquait que le CESER compléterait au plus tôt cette première expression en produisant une analyse détaillée de cette convention, analyse qui bien que tardive s'inscrirait dans la perspective de futurs avenants.

Le présent avis répond à cet engagement.

Pour apprécier cette première convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs à l'échelle de la Région Occitanie /Pyrénées-Méditerranée, le CESER a pu s'appuyer sur ses travaux antérieurs relatifs aux transports régionaux, notamment sa contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité du 20 juin 2016 et son avis déjà mentionné, du 19 décembre 2017, sur le « protocole d'accord entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités déterminant les éléments structurants de la future convention d'exploitation TER ». Il a aussi bénéficié des observations de plusieurs associations de consommateurs ainsi que des remarques complémentaires des associations d'usagers des transports qu'il avait précédemment auditionnées.

Cette expression intervient par ailleurs dans un contexte politico-législatif pour le moins instable. Qu'il s'agisse de l'annonce d'une refonte de la politique nationale des transports et d'une loi d'orientation à cet effet, des préconisations du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, dit rapport DURON, ou de celui de Jean-Cyril SPINETTA sur « l'avenir du transport ferroviaire », mettant notamment en cause la pertinence des « petites lignes » ferroviaires, ou bien encore de loi pour un nouveau pacte ferroviaire tout récemment adoptée par le Parlement, nombreux sont en effet les éléments potentiellement porteurs de changement pour les transports régionaux. Le CESER ne peut les ignorer.

Cela étant, cet avis présente tout d'abord une analyse détaillée de la nouvelle convention Région-SNCF Mobilités sous forme de remarques et de préconisations thématiques renvoyant aux principaux sujets de préoccupation identifiés dans l'avis sur le protocole d'accord Région-SNCF Mobilités. Il propose ensuite une mise en perspective de cette convention pour, en synthèse, souligner les progrès accomplis, relever les principaux sujets d'amélioration et, entre promesses et problèmes, identifier les enjeux pour l'avenir.

Avertissement : Pour conserver une certaine cohérence entre les expressions successives du CESER, les différents sujets de préoccupation ont été reclassés selon les chapitres de l'avis sur le protocole d'accord Région-SNCF où ils avaient été évoqués :

- 1 Qualité et développement du service ferroviaire
- 2 Grandes orientations de la gamme tarifaire unifiée Occitanie
- 3 Les services dans les gares et à bord des trains

Un quatrième chapitre consacré à la gouvernance vient compléter le propos.

I. Qualité et développement du service ferroviaire

1. Fiabilité (réalisation de l'offre)

L'article 37 de la convention dispose que « SNCF Mobilités est tenu d'assurer la continuité du service public régional de transports de voyageurs qui lui est confié par la Région, quelles que soient les circonstances, sauf cas de force majeure ou cas exonératoire..., le cas échéant par la mise en place d'un service routier de substitution ». Le CESER se félicite évidemment de cette obligation en soulignant toutefois que le service routier de substitution doit rester l'exception. De fait, la fiabilité de l'offre, c'est-à-dire sa réalisation, doit sans doute être l'ambition prioritaire de la Région. C'est en tout cas un déterminant majeur du choix modal des voyageurs et une attente première des usagers du service TER. Reste à mettre en œuvre cette obligation de résultat.

Cette mise en œuvre est l'objet de l'article 38.3 de la convention qui, au-delà des modalités de suivi de la réalisation de l'offre, définit des barèmes de pénalités et de réfaction de charges pour les trains supprimés de même qu'un système de bonus-malus visant à l'amélioration de la fiabilité.

Le CESER n'est pas convaincu du caractère dissuasif des pénalités et réfactions, pas plus d'ailleurs que du caractère incitatif du système de bonus-malus. En effet :

- S'agissant des pénalités, le CESER constate que si, hors cas de grève, l'écart de pénalités par train-kilomètre entre un train substitué (1,5 €) et un train non substitué (6,5 €) est devenu beaucoup plus incitatif à la substitution et donc à la continuité du service, il convient de garder à l'esprit qu'effectuer ou non le service sera financé par la Région à hauteur de 18 € environ par train-kilomètre. Il s'étonne d'ailleurs que les trains supprimés pour cause TER¹ ne relèvent pas d'une logique de réfaction de charges plutôt que de pénalités qui, de plus, ne s'appliqueront qu'au-delà d'une franchise de 1% de l'offre de référence. Pour l'avenir, le CESER plaide en tout cas pour qu'il en soit ainsi, voire, mieux encore, pour une rémunération au réel des services effectués.
 - Quant au système de bonus-malus mis en place pour améliorer la fiabilité, le CESER n'est pas en mesure d'apprécier le caractère incitatif d'un quitte ou double annuel à 200 000 €. Il considère par contre que les objectifs poursuivis qui fondent le quitte ou double ne sont pas à la hauteur de l'enjeu lié à la fiabilité des circulations. Il ne peut en effet se satisfaire d'une baisse de 20% du nombre de trains supprimés pour causes TER à l'échéance de la convention même s'il a parfaitement conscience de la problématique financière ainsi posée, le CESER réaffirme donc que 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.

_

¹ Causes TER: Causes relevant de la gestion des activités TER (absences des moyens humains, indisponibilité de matériel ou avaries, problèmes de prise en charge des voyageurs...)

A propos de la continuité du service, le CESER aurait par ailleurs souhaité lire, à l'article 37 de la convention, qu'un accord était dès à présent trouvé pour que les voyageurs TER puissent, comme cela existe dans certaines autres conventions régionales, utiliser librement et sans supplément les trains TGV et Intercités à réservation obligatoire en cas de retard ou de suppression des trains TER. Une telle mesure, se situant dans le champ de la compensation due aux voyageurs par SNCF Mobilités est, quoi qu'il en soit, totalement légitime.

A la croisée de la fiabilité et du confort, le CESER salue par ailleurs sans réserve le souci de la Région d'imposer le respect des compositions de trains. Il doute cependant que les 50 euros de malus prévus pour chaque train qui ne respecterait pas sa composition théorique soit réellement incitatif.

2. Ponctualité

Indispensable complément de la fiabilité, la ponctualité des circulations doit aussi être significativement améliorée. C'est l'objet de l'article 38.4 de la convention.

De fait, cet article définit un certain nombre d'indicateurs de suivi de la ponctualité et trace un ambitieux projet de progression du taux de ponctualité des services aux terminus de chaque train qui, partant de 89% en 2018, devrait atteindre 92% en 2025. A l'appui de ce projet, la convention prévoit la mise en place d'un système de bonus-malus forfaitaire avec deux paliers, le premier à 150 000 € et le second à 300 000 €.

Le CESER se réjouit de ces dispositions qui concrétisent une volonté d'amélioration de la ponctualité. Il espère cependant que cela ne donnera pas lieu au développement de solutions de facilité aboutissant à régler des problèmes de ponctualité par l'allongement des temps de parcours ou bien encore par l'allègement du plan de transport sur certains axes.

Afin de mieux refléter la ponctualité perçue par les usagers, le CESER aurait par ailleurs souhaité que l'indicateur de « ponctualité globale » sur la base duquel est fondé le système de bonus-malus intègre aussi de quelque manière les suppressions de trains. Il invite en effet la Région à considérer que, du point de vue du voyageur, tout train annulé, voire tout train déprogrammé tardivement, est un facteur de retard.

Dans la perspective d'une approche plus précise de la ponctualité, le CESER salue d'ailleurs la volonté de la Région d'en compléter le suivi par un indicateur de « ponctualité à l'origine » reflétant le respect de l'horaire au départ des trains.

Cela étant, le CESER souligne que l'action visant à la ponctualité des trains pourrait aussi être directement tournée vers le voyageur moyennant la précision, dans la convention, des formes et des niveaux de dédommagement en cas de retard.

3. Information des usagers

Les engagements définis à l'article 28 de la convention annoncent assurément des progrès significatifs dans l'information des voyageurs TER. Le CESER en prend acte avec satisfaction. Il se félicite tout particulièrement que l'ambition d'une meilleure information des voyageurs prenne en compte de potentielles correspondances intermodales.

Alors que l'intermodalité est sans doute l'un des premiers facteurs de réussite de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, le CESER souligne en effet la nécessité qu'à l'avenir les

correspondances avec tout type de transports collectifs soient systématiquement précisées dans les gares et haltes du réseau TER.

Il est clair par ailleurs qu'en matière d'information, un minimum d'harmonisation interrégionale, voire transfrontalière devrait être recherchée. Les conventions interrégionales devront aussi prendre en compte cette nécessité.

Sur ce thème, il faut en outre prêter une attention accrue à une signalétique en gares qui, parfois, laisse gravement à désirer.

Enfin les personnels présents en gare et dans les trains ont un rôle de premier ordre à jouer dans l'information des voyageurs. Ils doivent à ce titre être intégrés dans le périmètre des moyens de communication à mettre en œuvre.

S'agissant de l'information en situation perturbée, le CESER, s'étonne de ne plus trouver trace de l'objectif dont il s'était réjoui d'une amélioration de 20% de la satisfaction des voyageurs qui figurait dans le protocole d'accord Région-SNCF Mobilités de décembre 2017. Il est vrai que l'article 39 de la convention prévoit curieusement que les objectifs annuels de qualité de service ne seront définis qu'à partir de la deuxième année. Toujours est-il qu'à compter du 1^{er} juin 2018, la plupart des trains pourront circuler sans contrôleur ce qui, de fait, privera les usagers d'un canal d'information essentiel en situation perturbée.

Le CESER relève par contre avec intérêt que la Région souhaite qu'une information des voyageurs soit également diffusée en langues régionales (Catalan ou Occitan). Il souhaiterait d'ailleurs que pour certaines lignes, il en soit de même en anglais et en espagnol.

4. Développement de l'offre

Le CESER prend acte avec satisfaction du développement significatif (+11%) de l'offre ferroviaire prévu dans le cadre de la convention, notamment des projets concernant les axes Toulouse-Perpignan, Toulouse-Montauban-Agen-Brive, Lunel-Sète et Toulouse-Pau. Il regrette cependant que l'axe Toulouse-Montpellier ne soit pas lui aussi renforcé, voire cadencé, en soulignant d'ailleurs que les trains Intercités sur cet axe ne sauraient être considérés comme une alternative aux services régionaux tant qu'ils ne seront pas accessibles avec un titre TER.

Cela étant, le CESER aurait aimé disposer dès maintenant de perspectives plus précises en ce qui concerne les lignes Rodez-Millau, Carcassonne-Quillan et du « train jaune ». Pour l'heure, compte tenu de l'actuel débat sur l'avenir des lignes UIC 7 à 9¹, le CESER s'inquiète surtout de ce qu'il adviendra de la réouverture aux transports de voyageurs des sections Montréjeau-Luchon, Alès-Bessèges et Rive droite du Rhône si l'Etat se désengage, comme le laisse craindre les rapports Spinetta et Duron.

Plus globalement, le CESER relève que le développement de l'offre aujourd'hui prévu ne répond que partiellement à la très forte demande d'une augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire des dessertes TER qui a été exprimée lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité. Il appelle

 $^{^1}$ Les lignes ferroviaires sont classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic) par l'Union internationale des chemins de fer. Les lignes UIC 7 à 9 sont les moins sollicitées, celles sur lesquelles passent peu de trains, les moins « chargées » dans le jargon ferroviaire. Elles constituent pourtant la majeure partie du réseau ferroviaire d'Occitanie.

donc la Région à réexaminer la faisabilité d'une stratégie de développement beaucoup plus déterminée à partir d'une spécialisation des dessertes par type de services (dessertes périurbaines, inter villes ou régionales) et d'un cadencement coordonné des circulations.

5. Relations transfrontalières

L'article 22 de la convention acte formellement l'existence de dessertes et d'interconnexions transfrontalières ainsi que l'ambition de la Région d'en améliorer la qualité. Le CESER en accepte l'augure. Il souligne néanmoins une certaine urgence à concrétiser de premières avancées.

Le CESER rappelle ainsi que l'indispensable amélioration des relations transfrontalières passe en premier lieu par l'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire des circulations. Il préconise d'ailleurs que, sur la ligne Perpignan-Cerbère-Portbou-Figueras-Gérone, 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 demande également de prolonger les dessertes dont le terminus est Latour-de-Carol jusqu'à Puigcerda et vice-versa.

6. Accès aux trains Intercités

Le CESER plaide de longue date pour que, sur les parcours qui s'y prêtent, les usagers TER puissent indifféremment emprunter des trains TER, des TGV ou des trains Intercités. Il se félicite donc de constater que l'article 31.11 de la convention indique que ce sujet est à l'ordre du jour.

Cet article renvoie toutefois à une annexe dont le contenu doit être défini par voie d'avenant à la convention. Le CESER est impatient d'en prendre connaissance.

7. Amélioration des correspondances

L'article 24 de la convention précise que SNCF Mobilités est tenu de veiller au respect des correspondances, sur la base des orientations de la Région, dans les nœuds avec les trains nationaux et dans le réseau ferroviaire régional. Les responsabilités en la matière sont ainsi parfaitement claires. C'est à la Région qu'il revient d'avoir le souci des correspondances. Si besoin était, le CESER lui rappelle donc que l'amélioration de l'offre de service renvoie aussi à l'importance des correspondances et donc de la coordination entre les différentes circulations : régionales, nationales voire internationales, notamment pour les territoires les moins bien desservis. Pour le CESER, il est donc non seulement indispensable que ces correspondances existent, aussi nombreuses que possible, mais également qu'elles soient de bonne qualité et, en particulier, que leur durée n'excède pas ¾ d'heure.

8. Développement de l'intermodalité

Au-delà des correspondances ferroviaires, l'offre de services TER doit aussi s'inscrire dans une logique d'intermodalité. Le CESER constate avec satisfaction que cette nécessité est parfaitement prise en compte par la convention, du moins en théorie. De fait, plusieurs articles (24, 28,29,31...) y font allusion sous un aspect ou un autre. En l'état, le CESER n'est cependant pas en mesure d'évaluer cette prise en compte d'un point de vue plus opérationnel.

Cela étant, le CESER tient à souligner l'intérêt qu'il porte à la création sur l'ensemble du territoire de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) structurants, fondés, là où c'est possible, sur les gares SNCF, accueillant notamment les services d'autocars dans de bonnes conditions et bien desservis par les transports urbains quand ils existent localement.

Il serait d'ailleurs souhaitable que le site de la région mobimipy.fr, en partenariat avec les autres autorités organisatrices de la mobilité en région (Métropole, départements, ...), s'étende à l'Occitanie et prenne en compte tous les transports publics existants, en intégrant la question de l'accessibilité, pour permettre de rechercher tous les trajets possibles en Occitanie par le réseau ferré ou routier.

9. Accessibilité – Amélioration et développement d'Accès + et du service de substitution

Le CESER constate avec satisfaction que la problématique de l'accessibilité des équipements et des services pour les personnes à mobilité réduite (PMR)¹ ou en situation de handicap est effectivement prise en compte par l'article 17 de la convention.

Cet article prévoit en effet la mise en œuvre d'équipements et services spécifiques à bord des véhicules, en gares ou à distance ainsi que des prestations d'assistance avec, notamment le déploiement, à l'étude, d'un service type « Accès TER » complémentaire du service « Accès plus »² ouvert sur les trains nationaux ou internationaux. Le CESER regrette cependant que le sujet soit encore à l'étude et non effectif, privant toujours les personnes à mobilité réduite du droit de se déplacer. En outre, comme cela se fait pour l'avion, ce service doit exclure du poids des bagages transportés jusqu'au train le matériel lié au handicap. Il doit aussi être réellement ouvert à toutes les PMR, et sans réservation préalable comme cela se faisait encore il y a quelques années.

Le CESER insiste aussi pour que le service de substitution³ mis en place par la SNCF en Occitanie, qui existait sur Midi-Pyrénées, fonctionne de nouveau au plus tôt et dans des conditions analogues aux transports publics, c'est-à-dire sans inscription ni réservation préalable, comme prévu par la règlementation. Le moment venu, il invite d'ailleurs la Région et la SNCF à faire connaître ce service par une communication adaptée.

7

¹ PMR: ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

² Accès Plus est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement jusqu'à la place dans le train pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. La prestation offre la possibilité d'acheter des titres de transport adaptés, de réserver des prestations d'accueil en gare et d'accompagnement jusqu'au train, d'accéder aux informations nécessaires au bon déroulement du trajet.

³ Il faut entendre par services de transport de substitution, « un service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ».

II. Nouvelle gamme tarifaire

1. Simplicité, lisibilité, attractivité et compétitivité

Le CESER a déjà eu l'occasion de se féliciter de la volonté de la Région de mettre en œuvre une nouvelle gamme tarifaire harmonisée et fondée sur le type de déplacement (voyageurs fréquents, semi-fréquents, occasionnels) avec une attention particulière portée aux moins de 26 ans pour leur donner le goût du train. Cette nouvelle gamme tarifaire que la Région a voulue plus simple, plus lisible, plus attractive et plus compétitive face à la voiture individuelle, voire au covoiturage, est définie par l'article 31 de la convention et précisée par l'annexe 3.2. Le CESER en prend donc acte avec le plus grand intérêt.

De fait, si cette nouvelle gamme tarifaire répond aux principales attentes déjà exprimées par le CESER, elle reste cependant complexe. Pour le CESER, il est donc indispensable que son lancement soit accompagné d'une campagne de communication de grande ampleur, notamment d'un point de vue territorial, qui devra ensuite être relayée par un dispositif d'information et de conseil performant et facilement accessible, dont la composante humaine est essentielle.

La Région doit prévoir des moyens dans ce sens, l'objectif étant que tout voyageur puisse s'assurer facilement qu'il bénéficie de la meilleure offre.

Le CESER souligne d'ailleurs, plus généralement, la nécessité d'une communication accrue destinée à mieux faire connaître et à promouvoir l'offre de transport régionale et son indéniable compétitivité tarifaire pour la plupart des voyages.

Cela étant, le CESER considère que cette nouvelle gamme tarifaire a encore vocation à évoluer vers plus de simplicité et de lisibilité.

2. Pertinence de la tarification à 1€

Parmi les produits d'appel qu'elle définit, la nouvelle gamme tarifaire régionale reconduit la tarification à 1 € dont elle élargit même le périmètre à l'ensemble des lignes régionales. Désormais, il existera deux tarifications à 1€:

- Une tarification à 1 € sur les « lignes historiques » qui en bénéficiaient déjà, dont faute d'informations complémentaires le CESER suppose qu'elle n'est pas contingentée et qu'elle est accessible par tous les canaux de distribution, y compris aux guichets;
- Une tarification à « 1 € contingenté » à hauteur d'un million de billets par an (460 000 billets ouverts sur toute Origine-Destination (OD) et 540 000 billets sur des OD < 40 km), distribués uniquement sur les canaux à distance.

Le CESER qui reste très réservé quant à la pertinence des billets à 1€, singulièrement quand ils sont contingentés et distribués à distance, s'étonne en tout cas d'une généralisation sous contingentement qui, sur la logique du « premier arrivé-premier servi », crée une inégalité de traitement entre usagers. Cette tarification vient d'ailleurs en concurrence avec la tarification « petits prix garantis » dont on ne comprend dès lors plus très bien la garantie, et ne facilite certainement pas la lisibilité des tarifs.

Le CESER considère en tout cas que la tarification à 1€ ne saurait se prévaloir d'une quelconque dimension sociale. Il s'inquiète d'ailleurs de l'évolution d'une tarification sociale régionale qui

apparaît en retrait par rapport à ce qui existait en Midi-Pyrénées mais aussi de la définition précise de ses bénéficiaires potentiels.

3. Simplification de l'usage des titres – facilités d'accès – titre interopérable – carnet à tarif réduit

L'article 31.9 de la convention définit la possibilité de tarifications combinées intermodales, multimodales ou encore interrégionales. Le CESER s'en réjouit et en souligne l'urgente nécessité. Le CESER approuve donc par avance toute initiative que la Région prendra dans ce sens.

A cet égard, le CESER indique à nouveau le progrès crucial que constituerait pour les voyageurs régionaux, la possibilité d'accéder aux trains Intercités avec un billet TER.

En ce qui concerne les liaisons interrégionales, le bénéfice de la nouvelle gamme tarifaire est subordonné à la passation de convention entre les Autorités Organisatrices concernées. Le CESER invite donc la Région à engager au plus tôt des discussions dans ce sens avec les Régions voisines.

En résonnance avec l'article 22 de la convention, il suggère d'ailleurs à la Région de faire de même avec la Catalogne pour ce qui est des trajets transfrontaliers.

Cela étant, le CESER souligne que la politique tarifaire doit aussi 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.

III. Services en gares et à bord des trains

1. Garantie d'une présence humaine adaptée pour la réalisation du service

Le préambule de la convention fait état, pour la réalisation du service, de la garantie « d'une présence humaine adaptée » dont le CESER ne trouve nulle part la définition pourtant essentielle, ni même les critères à partir desquels il est question d'adaptation. Il s'en étonne d'autant plus que les articles définissant les services (articles 29, 30, 32, 33 ...) ne livrent pas non plus la moindre indication sur ce qui permettrait de juger de l'adaptation ou non d'une présence humaine. En fait seule l'annexe 6 fournit quelques éléments de réponse, notamment en matière de distribution.

Le CESER constate donc avec une certaine inquiétude la latitude d'appréciation considérable dont dispose SNCF Mobilités en ce qui concerne la présence humaine. Convaincu que l'automatisation et la déshumanisation des services ont atteint à de nombreux égards un stade abusif qui finit par desservir le transport public, le CESER souhaite que le Conseil Régional assume sa responsabilité sur ces questions et revoie sa politique à partir d'un véritable travail d'analyse et d'adaptation qualitative qui doit être aussi l'occasion d'aborder la question des moyens humains nécessaires au bon fonctionnement du transport public régional.

2. Services en gare - - des guichets ouverts du premier au dernier train

Au regard de l'annexe 6 de la convention, le CESER se réjouit de constater que 97% des points de vente en gare resteront ouverts et qu'ainsi la quasi-totalité de l'existant sera préservé au bénéfice du maillage du territoire régional.

Pour autant, le CESER constate avec regret que les heures d'ouverture desdits points de vente risquent d'être considérablement réduites en fonction d'un volume annuel plancher en forte diminution, à 183 000 heures fin 2019.

Pour sa part, le CESER persiste à soutenir la nécessité de services en gare du premier au dernier train TER, et d'une présence humaine en conséquence.

Cela étant, ainsi qu'il l'avait déjà indiqué dans son avis sur le protocole d'accord Région-SNCF Mobilités, le CESER constate que s'agissant des gares, s'il est avant tout nécessaire de progresser rapidement dans leur mise en accessibilité, de façon à permettre un usage en autonomie dans un maximum de situation de handicaps ou de mobilité réduite, il reste essentiel de maintenir, pour ceux qui nécessitent une aide humaine (personnes âgées, handicapées, familles avec poussettes, personnes chargées de bagages, ...), la présence d'agents SNCF en s'assurant de leur formation à toutes les situations de handicap, visibles ou invisibles.

3. Services à bord - des trains accompagnés d'au moins un agent du service commercial

En ce qui concerne les services à bord, le CESER relève tout d'abord le recul que constitue à son sens l'article 33 de la convention qui, en disposant que « la circulation des trains est prioritaire par rapport à l'accompagnement » et que « l'absence d'accompagnateur ne justifie pas la suppression d'un train, sauf pour des raisons de sécurité liées à l'exploitation ferroviaire », autorise de fait, sans autre forme de procès, la circulation des trains sans contrôleur sur la majeure partie du réseau régional.

En effet, cette possibilité dont l'impact positif sur la fiabilité des circulations restera en toute hypothèse marginal (compte tenu du faible nombre de trains annulés par manque de contrôleurs), risque, par contre d'allonger les délais de mise en sécurité des trains en cas de problème et d'entrainer une dégradation significative de la qualité de service aux usagers, notamment en ce qui concerne leur information en situation perturbée. Elle n'est pas non plus de nature à limiter les incivilités ou les dégradations de matériel.

Le CESER peut certes entendre qu'en milieu urbain et dans le périurbain dense, là où existent des capacités de communication et d'intervention rapides, de nouvelles formes de contrôle, par exemple sous forme d'équipes mobiles puissent avoir une certaine pertinence, mais la lutte contre la fraude ne saurait être l'alpha et l'omega d'une bonne gestion de l'activité TER et il est clair en outre que les liaisons Toulouse-Foix, Toulouse-Carcassonne, voire Toulouse-Montauban ne sont que très partiellement périurbaines.

Le CESER relève d'ailleurs une contradiction certaine entre l'article 33 de la convention et l'article 32.3 consacré à la distribution à bord des trains et autocars qui stipule que « Dans les zones sans lieu de distribution physique, la vente de titres de transport à bord des trains ou autocars est réalisée sans supplément selon les barèmes tarifaires, lorsqu'elle permet au voyageur de bonne foi d'être en règle ». Encore faut-il pour cela qu'il y ait un contrôleur à bord.

Prenons l'exemple du voyageur montant à Varilhes, gare sans guichet, dans un train non accompagné en direction de Toulouse. Ce voyageur qui le cas échéant n'a pas pu se doter d'un billet en gare ne peut non plus régulariser sa situation en achetant son titre de transport sans supplément auprès d'un contrôleur. Il risque même de faire l'objet d'un contrôle à destination où il sera incapable de démontrer qu'il est monté dans le train dans une « zone sans lieu de distribution physique ».

Ce concept de « zone sans lieu de distribution physique » mériterait en tout cas d'être précisément défini. Le CESER l'entend pour sa part, comme une « zone » sans guichet, en soulignant que si, par extravagance, l'automate devait être considéré comme un moyen de distribution physique, il faudrait alors garantir son fonctionnement à 100% et pour tous.

Le CESER engage vivement la Région à affiner son analyse des conditions d'accompagnement des trains au regard des usages effectifs et de la réalité des territoires traversés. Il persiste à considérer qu'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.

IV. La gouvernance de la convention

1. Suivi et pilotage de la convention

Afin d'éviter toute ambiguïté, le CESER apprécie que l'article 4 de la convention définisse d'entrée les compétences et missions respectives de la Région et de SNCF Mobilités. En caricaturant, la Région commande un service et SNCF Mobilités l'exécute.

Cela étant, une convention conclue pour une durée de 8 ans ne saurait être définitivement figée au jour de sa signature, il est donc également heureux que la convention prévoit, via son article 70.2, des comités de pilotage et de suivi technique à même de corriger, de réorienter ou de développer l'action menée. Le CESER prend ainsi acte du rythme soutenu de réunion du comité technique de suivi comme d'un gage de réactivité accrue.

Plus globalement, le CESER qui approuve la volonté de la Région d'exercer un suivi étroit de la mise en œuvre de la convention, souligne que, pour nourrir la réflexion, la mise en place d'un système de recueil des retours d'usagers permettant, à l'instar de ce qui est fait par l'association NOSTERPACA¹ en région PACA, d'alimenter des indicateurs chiffrés à partir d'une simple application smartphone, serait particulièrement utile.

2. La concertation avec les usagers

En matière de gouvernance, la convention définit aussi, dans son article 43, un dispositif de concertation avec les usagers. Ce dispositif, piloté par la Région, est décliné selon deux types d'instances :

- des comités départementaux des transports réunissant des élus départementaux et régionaux, les Autorités Organisatrices de la Mobilités, les associations d'usagers, les transporteurs et les représentants des salariés pour débattre des attentes et possibilités d'évolution du service de transport;
- des comités de services ferroviaires, organisés à partir de 8 grands bassins de mobilité et réunissant SNCF Mobilités, la Région et les associations d'usagers pour débattre de la qualité du service TER.

Le CESER salue la création de ces deux types de comités d'ailleurs largement complémentaires en invitant la Région et SNCF Mobilités à s'y investir pour les faire réellement vivre.

Ces comités ne répondront cependant pas à la nécessité d'une instance d'échange et de partenariat de niveau régional. Le CESER appelle donc à nouveau la Région à créer et à faire vivre un Comité Régional des Partenaires du Transport Public tel que défini à l'article 21-3 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

Afin de développer concertation et partenariats au bénéfice d'une offre de transport public intermodale toujours plus performante, la Région, en tant que chef de file en matière de mobilités, a d'ailleurs pris l'initiative de créer le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) d'Occitanie. Le CESER s'en félicite. Il souhaite toutefois que les travaux du GART régional soient ouverts à la participation des représentants des usagers.

.

Cf. http://www.nos-ter-paca.fr/lettre/

En synthèse...

Sous réserve des remarques qui précèdent, le CESER prend acte avec une certaine satisfaction d'une convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2018-2025 qui témoigne du fort engagement de la Région en faveur du transport ferroviaire, avec l'opérateur historique, et, au-delà, de sa volonté de construire un service public régional de transport de qualité.

De fait, ce projet qui engage la Région et SNCF Mobilités pour une durée de huit ans, suffisamment longue pour permettre la mise en œuvre d'une stratégie de long terme, marque un certain nombre d'avancées dont le CESER se félicite, notamment pour ce qui est de l'amélioration de la qualité du service de transport ou de la future gamme tarifaire régionale, voire des projets de développement des dessertes. Il souligne cependant à ce dernier égard, les limites imposées par l'état des infrastructures ferroviaires et rappelle la nécessité d'un investissement soutenu en la matière.

Le CESER est par contre beaucoup plus circonspect en ce qui concerne la relation à l'usager et s'inquiète en particulier de ce que signifie concrètement la garantie d'une présence humaine adaptée à bord des trains ou en gare. Convaincu que la déshumanisation des services en gares et à bord des trains dessert in fine l'offre de transport, le CESER souligne en effet une nouvelle fois que tant dans les gares que dans les trains, l'usage du digital ou l'appel à des équipes mobiles ne sauraient constituer une alternative à la présence d'un personnel formé et qualifié, un personnel qui, outre sa capacité à fournir une information ou un service commercial, est en mesure de rassurer et, le cas échéant de sécuriser, mais aussi d'apporter assistance aux personnes à mobilité réduite, privée ou restreintes dans leur liberté de circulation.

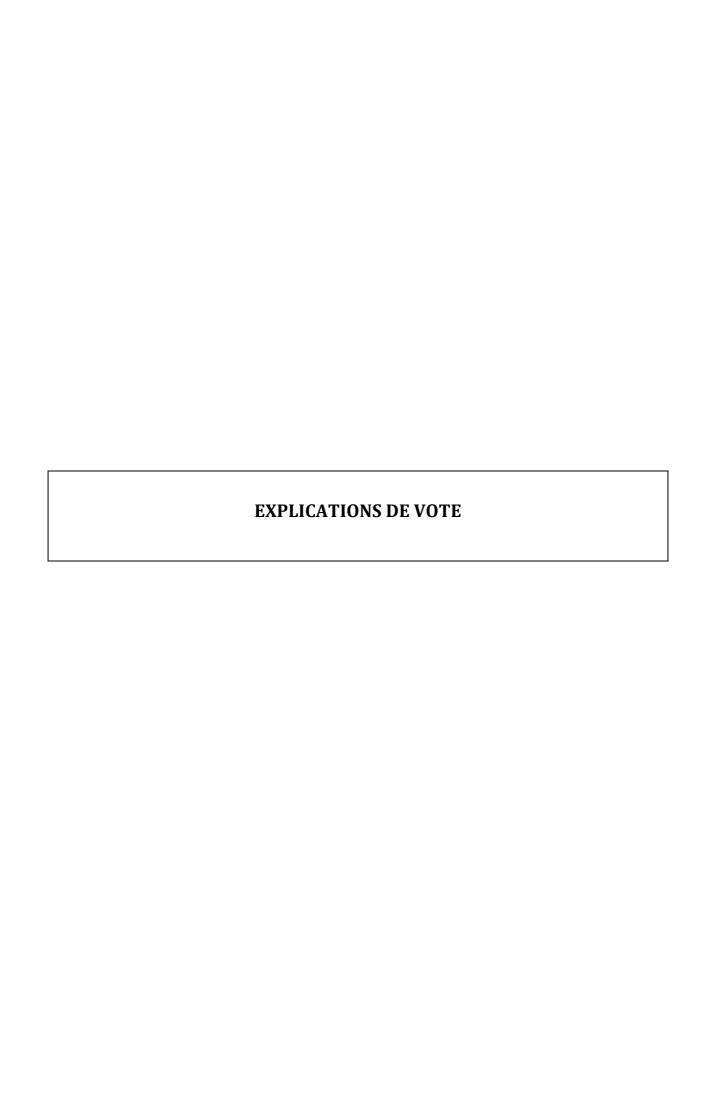
En outre, si le numérique est un atout pour beaucoup, le CESER note cependant, comme le souligne Jacques Toubon, Défenseur des Droits : « Le recul de l'accueil dans les services publics à l'ère de la dématérialisation est une énorme difficulté pour le public et particulièrement pour les personnes âgées, précaires, en situation de handicap ou étrangères... »¹

Cette convention n'est certes pas parfaite, et sur bien des points, le CESER aurait effectivement souhaité qu'elle soit plus ambitieuse. Il n'ignore pas pour autant la difficulté des arbitrages budgétaires auxquels la Région a été confrontée. En matière de financement, le CESER a déjà eu maintes fois l'occasion d'exprimer son inquiétude quant à la capacité de poursuivre une action performante dans le cadre du modèle économique actuel. Il soutient donc la nécessité d'une ressource dynamique à la hauteur des défis actuels et futurs. Alors que certaines tentatives pour créer cette nouvelle ressource ont fait long feu, l'urgence augmente. Le CESER espère donc que la future loi d'orientation sur les mobilités apportera une solution pertinente et pérenne à ce problème.

Dans un contexte national marqué par la refonte annoncée de la politique des transports ainsi que par la réforme du système ferroviaire, le CESER rappelle en tout cas son attachement à un service public ferroviaire régional de transport de voyageurs essentiel à l'aménagement et au développement durable et équilibré du territoire régional.

_

¹ Jacques Toubon, Défenseur des droits, rapport annuel d'activité 2017, Cité par Intercommunalités (mensuel de l'ADCF) – N°229 – Avril 2018 .



EXPLICATIONS DE VOTE

1^{ème} COLLEGE

M. Jean FUENTES pour le 1^{er} Collège

2^{ème} COLLEGE

M. Jérôme CAPDEVIELLE pour le 2^{ème} collège
M. Stéphane DEDIEU pour la CGT
M. Joël RAUSA pour la CFDT
Mme. Eliane TEYSSIE pour FO
M. José GOMEZ pour l'UNSA
M. Daniel MEMAIN pour SOLIDAIRES

3^{ème} COLLEGE

M. Michel RAFFI pour le groupe ASSOCIATIONS

Suffrages exprimés: 149

Pour: 148

Abstention: 1

Avis adopté

Monsieur Jean FUENTES

Pour le 1^{er} Collège

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

En tant que Vice-président de la Commission 1, je souhaiterais tout d'abord remercier et féliciter les collaborateurs du CESER qui nous accompagnent dans nos travaux, Mme GOGNEAU et M. MAZZIA pour leur disponibilité et la qualité de leur travail. Je remercie également les personnalités auditées pour l'éclairage qu'elles ont su apporter et les membres de la Commission pour leur assiduité et leur participation. Je tiens enfin à souligner l'investissement et la vigilance dont a fait preuve notre rapporteure, Mme MAURIN, dans la conduite de la rédaction de cet avis.

Considérant que le service ferroviaire est un outil fondamental d'aménagement et de développement économique du territoire, le Premier Collège se félicite de la signature de la Convention TER qui doit et va contribuer à la dynamique de croissance de l'Occitanie.

L'Occitanie a l'une des plus fortes croissances de France avec 51 000 nouveaux arrivants/an, 150 milliards d'euros de PIB, 2,4% de création nette d'emplois en 2017 mais c'est aussi l'une des régions les plus enclavées.

Ses infrastructures de transports sont saturées. Les centres urbains de Toulouse et de Montpellier sont l'objet d'embouteillages quotidiens. La plupart des autres grandes villes régionales ne sont pas en reste

Les autoroutes qui traversent notre Région, empruntées chaque année par plusieurs millions de poids lourds, sont elles aussi très, voire trop, fréquentées... La section de l'A9 Gallargues-Lunel, la plus fréquentée, est empruntée chaque jour par 14.000 poids lourds. Aux entrées nord et sud de Toulouse, ce sont 13.000 passages quotidiens. Quant à la section frontalière Le Boulou-Le Perthus, elle enregistre un trafic moyen de 10.000 poids lourds par jour.

La liberté pour chacun d'aller et venir est garantie par la Constitution. Cette situation, de fait, la met à mal.

Dans ce village global qu'est devenu notre planète, nous devons pouvoir garantir en Occitanie la « mobilité pour tous », celle qui accompagne le développement économique et social, assure l'égalité et la cohésion territoriale et protège notre environnement et notre cadre de vie.

Nos concitoyens veulent plus de transport. Depuis 2002, nos TER ont connu une augmentation continue de la fréquentation de +60% et les prévisions de demande globale de transport sur rail de 2012 à 2030 s'affichent à des niveaux encore plus importants. L'enjeu est donc de rendre les transports en commun, au premier rang desquels le TER, plus performants que la voiture individuelle mais aussi plus attractifs car nos concitoyens veulent également des transports de meilleure qualité.

C'est le but de cette convention qui définit de nouvelles ambitions en termes de ponctualité, qualité de l'information, fréquence et temps de parcours, grilles tarifaires, coordination avec les TGV, Intercités et autres modes de transport.

Le Premier Collège se félicite donc de l'augmentation de l'offre afin de répondre aux besoins de déplacements des citoyens et acteurs économiques en zones denses et de relier les territoires avec un maillage qui préserve et développe les bassins de vie et d'emploi.

Cette augmentation se traduit concrètement par 72 circulations nouvelles représentant 40% de places en plus, soit 37 000 par jour sur le réseau.

Cette convention fixe également de nouvelles exigences de qualité de service avec cinq indicateurs qui génèreront des bonus ou des malus potentiellement conséquents.

Ces indicateurs mesureront:

- o la ponctualité dont l'objectif est d'atteindre 92% de TER à l'heure en 2025 (contre 87,6% en 2017).
- o le respect des compositions, le nombre de places proposées devant être conforme au besoin identifié et à la capacité d'emport prévue.

Ils mesureront également :

- o la qualité perçue ou satisfaction des voyageurs,
- o et la qualité produite,

et enfin:

o la fiabilité avec un objectif de réduction de 20% des suppressions soient 500 TER qui circuleront en plus chaque année!

Sur ce dernier indicateur, le Premier Collège apprécie à sa juste valeur le saut de performance que l'opérateur va devoir réaliser pour atteindre ce résultat.

Le Premier Collège prend également acte avec satisfaction du fait que cette convention :

- propose de nouveaux tarifs attractifs pour les jeunes et maîtrise l'évolution du coût pour les salariés,
- accentue la lutte contre la fraude et le sentiment d'insécurité,
- propose des gares mieux équipées : amélioration des conditions d'attente, équipement en WIFI, davantage d'écrans d'information,
- augmente le confort grâce à des matériels neufs,
- et exige l'amplification de la performance écologique du train. Bien que déjà 10 fois moins polluant que la voiture, le TER d'Occitanie va en effet continuer à réduire son empreinte environnementale avec des matériels roulants innovants et des expérimentations de solutions nouvelles comme, par exemple, les gares autonomes en énergie.

On pourrait estimer que cette montée globale en qualité, bien que déjà significative, reste encore améliorable et que la présence humaine est insuffisante du fait, entre autres, de l'automatisation de l'ouverture de gares ou du développement du digital. C'est possible. Mais attention ! Tout service a un coût !

L'effort budgétaire consenti par la Région est important : ce sont plus de 300 millions € par an qui vont être investis, soit près de 2 milliards et demi € sur la durée de la convention soit une hausse de 12% par rapport à la période précédente.

Cet effort, nous le saluons et nous le cautionnons mais s'il allait au-delà, cela se ferait forcément au détriment d'autres secteurs qui ont tout autant besoin d'être soutenus et développés, en sachant que, bien entendu, l'augmentation des prélèvements fiscaux ne saurait être une option envisageable...

De la même manière, nous saluons l'effort fait par SNCF qui, challengée par la Région, a réussi à augmenter le niveau quantitatif et qualitatif de son offre de service dans une proportion supérieure à celui de l'augmentation de la contrepartie financière qu'elle recevra.

Elle va pour cela continuer à optimiser ses process, expérimenter des solutions nouvelles, innovantes, et ce, tout en préservant la présence humaine : 97% des gares conserveront un guichet de vente, une attention particulière sera portée aux zones rurales et l'amplitude des horaires de ventes sera adaptée à la réalité de la fréquentation. Quant au digital, il se développe à un rythme soutenu ces dernières années et la SNCF se contentera d'accompagner cette tendance.

En conclusion, le Premier Collège considère que cette convention est à la fois ambitieuse et équilibrée, à un juste prix avec des fondamentaux conservés. Sa durée de huit ans est un gage de confiance vis-à-vis de l'opérateur historique. Elle demandera cependant de la part de la Région une vigilance permanente afin d'en mesurer les effets et de l'adapter par voie d'avenants autant que nécessaire.

En conséquence, le Premier Collège votera le présent avis.

Monsieur Jérôme CAPDEVIELLE

Pour le 2^{ème} Collège

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

À l'occasion de sa réunion du 28 mai 2018 au Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale de l'Aude à Carcassonne, l'ensemble des conseillères et conseillers du deuxième Collège du Conseil Économique Social et Environnemental (CESER) de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, représentant.e.s des organisations syndicales de salarié·e·s a souhaité porter unanimement à travers mon intervention une inquiétude grandissante portant sur nos services publics.

La baisse drastique des dotations de l'État doit être corrigée. Cette position, fermement défendue par les collectivités et notamment par notre région, est également portée par notre Assemblée de manière constante. Cette austérité budgétaire affaiblit durablement nos territoires et fragilise considérablement notre modèle social.

Dans ce contexte, le recul de l'État sur nos territoires a au moins deux effets majeurs :

- il risque d'aggraver les déséquilibres existants au détriment des zones et des populations éloignées et les plus défavorisées ;
- il met à mal les perspectives de croissance économique freinant ainsi les politiques publiques structurantes en matière économique et sociale.

L'État doit avoir une vision et une stratégie de long terme pour les services publics et tous les agents qui en assurent le bon fonctionnement ! Ce que nous pouvons savoir de la stratégie qui devrait être déployée sur la base du rapport appelé CAP 2022 n'est pas fait, de ce point de vue, pour nous rassurer.

Nous avons toujours considéré qu'il était nécessaire de garder intacte notre capacité à investir pour notre avenir. Dans ce sens, le CESER a porté dans ses différents avis son opposition au principe de privatisation.

Pour l'État comme pour les collectivités, poursuivre l'effort de redressement de notre pays et garantir son unité sociale et territoriale c'est, entre autres mesures, garder dans le périmètre de l'État, parfois adossées aux grandes collectivités, les infrastructures qui conditionnent l'attractivité de la France, de notre territoire, et les filières industrielles stratégiques pour lesquelles nous sommes encore des leaders mondiaux.

Le transport est un des points clefs de cette attractivité car il garantit un maillage territorial indispensable assorti à une utilité sociale déterminante.

La réforme du système ferroviaire imposée par le gouvernement, sans réelle négociation avec les organisations syndicales de cheminots, ne peut nous laisser insensible.

Il s'agit d'un retour en arrière de 80 ans qui conduit le transport ferroviaire sur une voie sans issue : à

l'époque l'État sauvait les compagnies privées des chemins de fer en les nationalisant!

Aujourd'hui, l'État doit poursuivre en sécurisant nos équipements structurants en matière d'aménagement du territoire : la SNCF ne peut être sacrifiée pour des vues à court terme.

La dette de la SNCF est en réalité de l'investissement infrastructurel qui a permis de développer notamment les LGV. Ces investissements ont été imposés par l'État, au détriment du réseau classique et de l'emploi. En effet, pendant des décennies, la seule recette appliquée pour rechercher l'équilibre financier a été la suppression de dizaines de milliers d'emplois de cheminots sans impact sur cette soi-disant dette qui n'a fait que se creuser.

Le statut des cheminots, aucunement visé par les directives européennes, se trouve injustement et dogmatiquement sacrifié par le Gouvernement dans le projet de ce nouveau pacte ferroviaire.

L'ensemble des conseillères et conseillers du Collège (2) salarié·e·s du Conseil Économique Social et Environnemental (CESER) de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée réaffirme avec force que la SNCF avec l'ensemble de son personnel n'est pas un coût mais bel et bien une richesse nationale.

Au-delà de la SNCF, les agents qui assurent les missions essentielles au bon fonctionnement de tous les services publics doivent être reconnus respectés et valorisés.

Merci de votre attention.

Monsieur Stéphanie DEDIEU

Pour la CGT

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

C'est dans un contexte un peu particulier que la Commission 1 a été saisie par le Conseil Régional pour formuler un avis sur la convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs.

En effet cet avis portera sur une convention déjà signée entre le Conseil Régional et SNCF Mobilité et entrée en vigueur depuis le 23 mars 2018.

De plus cet avis s'inscrit dans un contexte politique ou l'incertitude sur le contenu précis du nouveau pacte ferroviaire pourra possiblement avoir une incidence sur la trajectoire économique de ladite convention.

Globalement, nous ne pouvons que nous satisfaire du choix assumé du Conseil Régional de continuer à travailler avec l'opérateur historique qu'est la SNCF.

Le contexte national n'était pas forcement propice à cette prise de décision et nous en sommes donc très satisfaits.

Les perspectives d'évolutions d'offres à la hausse d'un volume de 11% en fin de convention nous paraissent aussi aller dans le bon sens.

Cependant, nous émettons tout de même quelques réserves quant à leur mise en œuvre.

La notion de productivité mentionnée dans la convention, laissant craindre que ces évolutions positives de charges se fassent à coût constant pour la SNCF.

Nous déplorons par contre certaines évolutions concernant les services en gare et à bords des trains :

En ce qui concerne le service en gare, nous passons d'un volume annuel d'heure d'ouverture des guichets d'environ 304600 heures à ce jour a une possibilité pour la SNCF de descendre à 183000 heures à l'échéance fin 2019.

Cela équivaudrait à une baisse du nombre d'heures d'ouverture d'environ 40 %.

Ce chiffre tranchant avec l'affichage du maintien de 97 % des points de vente sur notre région.

Au vu de la fracture numérique, cette baisse très importante si elle devait intervenir, se ferait indéniablement sur le dos de la qualité et du niveau de service rendu aux usagers et de l'emploi cheminot.

En ce qui concerne l'accompagnement des trains, le constat est lui aussi inquiétant.

Si l'on compare avec la dernière convention Midi-Pyrénéenne où il était stipulé que tous les trains devaient être équipés d'au moins un agent du service commercial train hormis sur la section de ligne Toulouse Arène – Colomiers, la CGT déplore que la convention actuelle laisse énormément de

latitude à la SNCF.

En effet cette dernière institue je cite : « La circulation des trains est prioritaire par rapport à l'accompagnement. L'absence d'accompagnateur ne justifie pas la suppression d'un train, sauf pour des raisons de sécurité liées à l'exploitation ferroviaire ».

La SNCF n'aura pas tardé à appliquer cette disposition, elle organise en effet, la mise en place de l'Equipement Agent Seul, et de l'Accompagnement Non Systématique et ce dès le mois d'octobre sur les axes Toulouse-Montauban et Toulouse-Foix.

Sa traduction est immédiate et sans appel. Cela représente d'après les chiffres présentés en commission économique du Comité d'Entreprise de la SNCF, 15 emplois équivalent temps plein qui disparaitront dès le mois de novembre 2018.

Si cette logique était étendue à l'ensemble du produit City au vu des périmètres géographiques et du nombre de lignes considéré, nous avons là aussi des craintes sur l'impact que ces choix pourraient avoir en termes de qualité de service, de sureté à bord des trains et en termes d'emploi Cheminots.

C'est dans une période nationale hostile à la SNCF et à ses personnels que cette signature acte au travers de cette convention la confiance qu'à le Conseil Régional vis-à-vis des cheminots et de l'opérateur historique qu'est la SNCF.

Nous avons pour les 8 années à venir une convention TER que le Conseil Régional a voulue volontariste qui devrait permettre de développer le transport par rail.

La CGT considère que cette convention dans son ensemble va dans le bon sens. Elle prend en compte les enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire, en proposant une augmentation significative de l'offre incitative au report modal de la voiture vers le train.

Nous devons pour autant être d'une grande exigence quant aux moyens que la SNCF doit mettre en œuvre pour garantir un haut niveau de qualité de service.

La Région Occitanie, à travers cette convention, injecte 300 millions d'euros par an, soit pour 8 ans environ 2 milliards et demi d'euros sur la durée de la convention.

C'est l'argent des citoyens et ils sont en droit d'attendre un niveau et une qualité de service qui correspondent aux besoins des populations de notre région.

Il faut donc placer la direction SNCF sous surveillance citoyenne du Conseil Régional, du CESER, des comités d'usagers et des associations de consommateurs.

Le groupe CGT votera cet avis.

Merci de votre attention.

Monsieur Joël RAUSA

Pour la CFDT

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

Nous avons aujourd'hui à examiner, à postériori, un avis sur la convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs signée le 09 avril 2018 par la Présidente du Conseil Régional.

Pour autant, cet avis nous parait utile puisque cette convention sera amenée à évoluer d'ici 2025.

A ce titre, la CFDT souhaite vivement que le désengagement de l'Etat, porté en germe dans la réforme ferroviaire, ne se traduise pas par l'abandon des réouvertures de lignes projetées dans le cadre de cette convention.

En préambule, cette convention TER affiche l'ambition de donner la priorité au transport ferroviaire en améliorant son attractivité face aux modes de transport individuels.

Dès lors les deux questions que nous avons à examiner sont :

- Cette convention se donne-t-elle les moyens de ses ambitions ?
- Cette convention répond-t-elle aux besoins exprimés par nos concitoyens lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?

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

La CFDT salue à ce titre la volonté de la Région de développer l'offre ferroviaire de 11% notamment sur les axes Toulouse-Perpignan, Toulouse-Montauban-Agen-Brive, Lunel-Sète et Toulouse-Pau.

Pour autant, nous estimons qu'il conviendra de mesurer, tout au long de la convention, si ce développement suffira à répondre au besoin croissant de mobilité lié aux tensions démographiques sur notre région avec l'arrivée, chaque année, de 50000 nouveaux habitant sur notre région.

Nous notons également, 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.

Nous partageons, également, le souhait de voir prolonger les circulations transfrontalières côté espagnol avec des terminus Port-Bou et Puigcerdá. Nous rappelons à ce titre que les infrastructures ferroviaires 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 plutôt ambitieux fixés à l'opérateur:

- 92% de ponctualité en fin de convention soit 4 points de plus.
- Baisse de 20% du nombre de trains supprimés.

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

Les causes de suppression de trains imputables à SNCF Mobilité sont essentiellement liées à l'absence de personnel de conduite ou encore à l'absence de rame disponible.

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

Concernant la future gamme tarifaire applicable le 03 juillet 2018, la CFDT, dans sa contribution au EGRIM, souhaitait entre autre :

- 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, même si nous regrettons que cette harmonisation entraine une augmentation des prix de certains produits de 3 à 6%.

Concernant les services en gare et à bord des trains, la CFDT déplore que la volonté du Conseil Régional ne soit pas plus marquée. Une trop grande latitude est laissée à l'opérateur notamment sur la présence humaine dans les gares et dans les trains.

Ainsi, la SNCF projette de supprimer, dès le 15 octobre 2018, la présence systématique des contrôleurs à bord des trains sur des axes comme celui de Toulouse-Foix, ce qui correspond à un temps de parcours de 1h15 sans présence de controleurs pour réguler la vie à bord.

La CFDT ne peut pas accepter cette déshumanisation des gares et des trains particulièrement sur ces lignes qui dépassent largement la zone périurbaine des métropoles.

Nous invitons donc le Conseil Régional à se saisir à nouveau de ce sujet.

En conclusion, cet avis reflète assez fidèlement l'analyse de la CFDT.

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 aussi à notre secrétaire administrative : Stéphanie GOGNEAU.

Merci également à la rapporteure Odile MAURIN, ainsi qu'à la Présidente de la Commission 1, Christine SANCHEZ, pour le pilotage et la coordination de l'écriture de l'avis.

Merci de votre attention!

Madame Eliane TEYSSIE

Pour FO

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

La signature de la Convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2018-2025 entre la Région Occitanie et la SNCF découle de rudes négociations.

Dans un contexte d'austérité générale auquel la SNCF n'échappe pas, la Région a su effectivement imposer quelques-unes de ses préoccupations, à savoir :

- Une obligation de résultats en termes de fiabilité, de ponctualité, d'information des usagers ;
- Une gamme tarifaire qui se voulait à la fois sociale et incitative ;
- Une amplitude horaire d'ouverture des gares la plus large possible.

En tout état de cause, dans un contexte d'ouverture à la concurrence, FORCE OUVRIERE salue la volonté politique de la Région de pérenniser pour 7 années la contractualisation de la convention TER avec l'opérateur historique SNCF; cet engagement sur la durée rendant possible l'investissement dans du matériel neuf, adapté et performant.

Pour autant, sur bien des points cette convention ne satisfait pas FORCE OUVRIERE, notamment sur la présence en gare et à bord des trains, sur la tarification ou encore l'accessibilité. FORCE OUVRIERE fait donc sienne chacune des remarques positives exprimées dans le projet d'avis mais partage aussi chacune de ses interrogations.

FORCE OUVRIERE votera donc ce projet d'avis.

Mais dans un contexte social tendu, notamment à la SNCF, FORCE OUVRIERE tient à rappeler ici son attachement aux valeurs républicaines qui, seules, garantissent à chaque citoyen français en tout lieu du territoire une égalité de traitement.

En effet, si les gouvernements français successifs avaient été garants de ces valeurs républicaines et avaient défendu un service public assuré par des fonctionnaires, nous ne serions pas ici à rappeler les grands principes auxquels tout usager potentiel des TER est attaché.

C'est en effet parce qu'on a détricoté la SNCF durant des décennies que le service n'est plus de qualité, que l'usager a laissé tomber les transports publics au bénéfice de l'automobile, que l'on connait aujourd'hui des problèmes de sûreté voire de sécurité.

En automatisant les petites gares, en supprimant le chef de gare qui assurait aussi un rôle de venteconseil, en supprimant des arrêts, en supprimant des liaisons dites non rentables, on a incité les usagers à trouver d'autres solutions. Quitte à prendre sa voiture pour aller acheter le billet ou pour rejoindre la gare, autant continuer son trajet en voiture. En confiant les missions d'entretien des voies à des compagnies privées qui ont délaissé certaines missions comme l'entretien du ballast ou des abords des voies pour ne garder que l'entretien le plus urgent, on a mis en danger certaines portions de voies, notamment sur des lignes dites secondaires. Mais pour autant, les usagers ou les voisins de ces lignes secondaires ne sont pas des citoyens de seconde classe.

En supprimant les contrôleurs à l'intérieur des trains, car c'est bien là le quitus que la Région a donné à la SNCF dans la convention qui nous intéresse, on va à coup sûr non seulement encourager la fraude, mais aussi les incivilités et les actes de violence devenus monnaie courante dans notre civilisation moderne. Mais en cas d'incident ou d'accident, qui prendra en charge la gestion des passagers, qui les guidera, qui les rassurera : le conducteur ? Non, c'est bien d'une équipe d'agents dont ont besoin les passagers d'un train.

Quant à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou handicapées, les intentions pieuses des gouvernements en place ne sont jamais suivies d'effets. Pire encore, aujourd'hui nous pouvons même parler de régression.

Sur la tarification, là encore le CESER se pose la question à juste titre de l'équité entre tous les citoyens. Les billets contingentés à un euro bénéficieront-ils vraiment aux plus défavorisés qui n'ont pas les moyens d'avoir internet ou même une imprimante chez eux, ou bénéficieront-ils aux plus opportunistes ?

Oui, si FORCE OUVRIERE reconnait la difficulté qu'a pu rencontrer la Région pour aboutir à un protocole acceptable où certaines garanties ont pu être obtenues, FORCE OUVRIERE n'en demeure pas moins très inquiète quant au devenir du TER et du transport ferroviaire en général, notamment avec la nouvelle réforme en cours.

Monsieur José GOMEZ

Pour L'UNSA

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

Dans un contexte politique particulier, concernant l'Entreprise Publique SNCF, la Commission 1 a œuvré pour rédiger un avis éclairé, sur la Convention TER Occitanie qui lie la Région et l'exploitant, la SNCF, opérateur historique.

La convention d'une durée de 8 ans couvre la période de 2018 à 2025 avec une clause de revoyure en 2021.

Cette convention se traduit par les éléments suivants:

- Un souhait de la **Région** Occitanie **d'avoir une convention ambitieuse** en matière d'amélioration de l'offre de services et de la qualité de service.
- La nécessité pour la Région de maîtriser l'évolution de sa contribution financière.
- Un témoignage de **l'engagement fort** de la **Région** en **faveur du transport ferroviaire**, avec l'opérateur historique.
- Un affichage pour construire un service public régional de transport de qualité.
- Une segmentation de l'offre et des services en gares et dans les trains pour **améliorer la lisibilité** de l'offre offerte
- Des développements d'offres de transport ferroviaire, envisagés sur la période 2018-2021 de l'ordre de +11% (dont 635.000 Tkms déjà présentés dans le cadre du protocole d'accord signé le 28 décembre dernier sur les axes Toulouse-Agen, Toulouse-Brive et Lunel-Sète).
- Le transfert de la ligne Intercités Cévenol au sein de la Convention d'exploitation TER Occitanie au 1er janvier 2018.
- Le développement d'un nouveau schéma de distribution mais pouvant conduire, compte tenu de la tendance observée, à atteindre 50% de digitalisation en fin de convention.
- La distribution des « billets à 1€ » (gérée initialement par la Région).
- La mise en oeuvre d'une future gamme tarifaire harmonisée qui se veut plus simple, plus lisible, plus attractive et plus compétitive face à la concurrence de la voiture individuelle et du covoiturage.

- Un mécanisme contractuel basé sur un niveau de charges forfaitaires (C1) défini sur la période 2018–2021 avec indexation conventionnelle, accompagné d'une prévision sur les recettes, les charges régulées étant facturées au réel à la Région (C2).
- Un Plan Pluriannuel d'investissement annexé à la convention d'exploitation. Il doit être décliné en conventions d'investissement spécifiques, dont certaines sont déjà en cours d'approbation.

A cette liste non exhaustive de décisions, répondant aux attentes, il y a **des zones d'ombres** que nous ne pouvons passer sous silence.

Il y a un **questionnement fort**, **une inquiétude**, **une crainte**, sur la garantie de présence humaine adaptée, en gare et à bord des trains.

Pour l'UNSA, la déshumanisation des services en gare et à bord des trains est contre-productive et pénalise l'offre de transport.

Dans les gares, dans les trains, la présence de personnel formé et qualifié répond aux préoccupations des utilisateurs et du donneur d'ordre : donner les informations, assurer un service commercial, rassurer et sécuriser.

L'UNSA n'ignore rien des arbitrages budgétaires auxquels la Région a été confrontée et s'interroge sur les conséquences pour le personnel dans le cadre du modèle économique actuel.

Il faudra bien un jour que la loi apporte, et c'est peut-être le cas avec la future loi d'orientation sur les mobilités, une solution pertinente et pérenne aux multiples problématiques.

Il est essentiel de répondre aux défis de l'aménagement, du développement durable et équilibré du territoire régional.

Le contrat établi entre ces deux entités est un contrat mesuré et équilibré qui s'inscrit dans une volonté forte de privilégier le train comme mode de transport essentiel dans la mobilité quotidienne et comme mode structurant du territoire.

Notre organisation syndicale UNSA votera cet avis malgré des inquiétudes. Nous n'ignorons rien des risques de cette convention que productivité, marge exploitant qui doit se réinvestir dans la région Occitanie, souhaits de la Région.

L'UNSA pose dès maintenant des questions qui ne pourront pas rester sans réponse car une stratégie de développement ne peut s'écrire qu'avec les femmes et les hommes en charge de la mener.

Quels accompagnements, quelles formations, quelles politiques pour associer, quelle volonté de coconstruire ?

Voilà les défis à relever en Occitanie avec une loi de réforme de la SNCF définitivement adoptée. La satisfaction du Gouvernement est à la mesure du risque pris, mais elle ne masque pas les ratés de la négociation et le climat délétère qui règne désormais à la SNCF.

Les questions restent :

Y avait-il du SENS à cette réforme ?

Y avait-il une vision, une stratégie pour le ferroviaire?

La France (avec ses voisins européens) veut-elle maintenir l'ambition d'un réseau terrestre écologique, profondément collectif, connecté aux territoires urbains et ruraux, avec les gares comme points d'ancrage d'une multimodalité triomphante? Cette question, essentielle, a été balayée par l'exécutif.

La Nation doit exiger du rail qu'il contribue à une économie plus écologique, au service des territoires et des ports, qu'il élargisse son horizon à l'Europe, qu'il s'ouvre à des forces nouvelles. L'engagement de la Nation doit aller avec une stratégie créatrice de valeur, mobilisatrice d'initiative et de créativité.

Les partenaires sociaux, l'Etat, la société civile auraient dû s'assoir à la table de l'avenir d'une entreprise en danger et d'un pays qui sacrifie ses campagnes et ses villes moyennes, désespère ses banlieues et asphyxie ses enfants.

L'UNSA vous remercie pour votre écoute.

Monsieur Daniel MEMAIN

Pour la Coordination Syndicale Solidaires en Occitanie

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

Solidaires en Occitanie votera ce projet d'avis comme nous avions voté celui sur le protocole d'accord Région/SNCF en fin du dernier mandat.

Nous le voterons parce qu'il souligne assez clairement les progrès enregistrés mais aussi les doutes, les craintes et les désaccords que soulève cette convention et ils sont plus nombreux que ceux portant sur le protocole.

Nous tenons à saluer le positionnement politique de la Région quand elle refuse clairement la privatisation dans laquelle se sont vautrées plusieurs Conseils Régionaux. Nous reconnaissons aussi que cette convention est porteuse de volontés et de progrès incontestables sur plusieurs aspects.

Oui mais.

Comment la détacher du contexte général lié à la question ferroviaire ? C'est impossible à plusieurs titres, mais surtout parce que ce contexte peut la remettre en grande partie en cause.

Alors, parce que nos syndicats et les agents de la SNCF sont encore et toujours en lutte contre la volonté destructrice du Gouvernement et maintenant du Parlement, nous voulons revenir sur ce contexte.

Pour le faire et notamment pour mettre à bas le simplisme voire la désinformation à laquelle nous sommes confrontés nous avons choisi de vous lire des extraits de la lettre de nos camarades de SUD Rail au Président de la République et au Premier Ministre (nous demandons qu'elle soit jointe dans son intégralité à cette intervention).

« Monsieur le Président de la République Monsieur le Premier Ministre

Le système ferroviaire n'est pas assimilable aux autres services publics ou privés en réseau :

- techniquement, un train n'évolue pas dans trois dimensions (comme l'avion), ni deux (comme un véhicule routier), mais dans une seule, et unidirectionnelle;
- voyageurs ou marchandises sont dans le réseau, contrairement à l'électricité, l'eau, le téléphone, où l'usager n'est qu'à l'extrémité (...)...;
- la maintenance ou le développement doivent se faire en continuant les dessertes ;
- il faut coordonner des services très différents (...) sur un réseau entier interconnecté (...).

C'est en rassemblant les leviers de production dans la même main que l'on peut tirer de ce système rigide le maximum de souplesse dans les arbitrages quotidiens pour garantir sécurité, qualité de service et moindre coût pour la collectivité.

Or depuis 20 ans, la politique ferroviaire de l'État a démembré le système ferroviaire :

- création d'un gestionnaire d'infrastructure séparé (RFF) en 1997, aggravée en 2014 par l'éclatement en trois entités (SNCF, SNCF-Réseau, SNCF-Mobilités) ;
- externalisation de services entiers dans des filiales...
- recours croissant et désormais massif à la sous-traitance...
- Les résultats de cette politique, qui a isolé fonctions et activités les unes des autres, avec leur logique de rentabilité propre sans « vision-système », sont :
- un surcoût global du fait de ce que les économistes appellent les coûts de transaction entre la multitude d'entités distinctes...
- des risques pour la sécurité, illustrés par des accidents comme Brétigny en 2013 (...), ou Eckwerscheim en 2015 (...) ;
- une perte de robustesse et de qualité des services, illustrée par les plantages en gare Montparnasse de juillet et décembre 2017),...
- une dégradation de la santé psychique des cheminots, qui, plongés dans des réorganisations incessantes qui cassent les collectifs, isolent chacun dans la compétition avec l'autre, exigent de dégrader la qualité du travail pour faire la productivité, conduisent aux pathologies identifiées cliniquement comme relevant de la souffrance au travail, culminant dans le drame des suicides au travail, en augmentation continue (plus de 50 suicides en 2017, pour 145.000 cheminots, et sans doute le double de tentatives).

Or, votre « pacte ferroviaire » ne rompt pas avec cette logique nocive. Il l'intensifie :

- Explosion en 5 entités (SNCF, SNCF-Réseau, SNF-Mobilités, Gares & Connexions et Fret), en attendant la filialisation d'InOui, de bouts de TER, du Matériel, etc...
- Exigence de productivité supplémentaire de 1,3 milliard annuel pour les agents de SNCF-Réseau, simplement pour transformer l'EPIC en S.A. La qualité du travail va donc encore se dégrader.
- Perte du Statut dont un intérêt objectif était de permettre à l'agent le moins gradé de refuser une injonction contraire à la sécurité. Demain, avec la menace du licenciement, personne n'arrêtera des trains non conformes aux référentiels de sécurité (...). La sécurité du système devrait donc se dégrader.

Parallèlement, le Ministère du Travail autorise les SNCF à n'envisager que 33 CSE (Conseil Social & Économique) de plusieurs milliers d'agents, sans aucun délégué de proximité. Les difficultés liées aux conditions et aux organisations du travail échapperont à tout dialogue social, et risquent d'aboutir à plus de conflictualité, de pathologies de surcharge (donc d'absentéisme), et de suicides (ou tentatives).

En fixant des objectifs impossibles (car le « pacte ferroviaire » ne résout aucun des problèmes identifiés ; il les accentue), en engageant les agents dans une compétition généralisée pour éviter le licenciement ou le transfert chez le concurrent, en favorisant la répression anti-syndicale (...), ainsi que la disparition de la représentation de proximité du personnel, vous ne laissez plus que l'issue d'actes désespérés : mise en danger de soi-même, sabotages, suicides ou tentatives.

Nous attirons votre attention sur ce dernier point. Comme les travaux des psychologues en psychodynamique du travail l'ont montré depuis longtemps, on se suicide lors qu'aucun champ de sa construction intime n'offre un appui suffisant pour « tenir ». Les managers SNCF abusent alors de la rhétorique « des problèmes personnels ».

Mais la question des suicides au travail n'est pas celle du « tri » entre une cause ou une autre. Il s'agit de chercher à comprendre et à corriger ce qui, pour la part qui revient aux organisations du travail, conduit à priver la personne de son pouvoir d'agir et à retourner la violence du management contre soi-même.

Les dirigeants SNCF le savent, puisque circule parmi eux une étude commanditée en 2011 sur plusieurs suicides survenus à cette époque, qui détaillait avec finesse et pertinence comment les organisations du travail, imbriquées dans les personnalités et parcours des protagonistes, avaient fini par priver l'agent du socle psychologique nécessaire à la continuation de sa vie. Or cette étude ne fut partagée dans aucune des instances représentatives du personnel. L'omerta sur les suicides — refus de donner jusqu'aux chiffres — montre que la souffrance au travail en général et les suicides en particulier sont un ressort assumé de la gestion du personnel aujourd'hui.

Comme tous les cheminots, nous ne pouvons admettre que le prix de votre modernité soit la dégradation de la sécurité et de la qualité de service pour les usagers, et la souffrance et la mort au travail pour les salariés. »

Monsieur Michel RAFFI

Pour le GROUPE ASSOCIATIONS

Madame la Présidente de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Présidents, Madame la Rapporteure, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

Nous tenons tout d'abord à remercier :

- la Présidente de la Commission, Madame Christine SANCHEZ, son Vice-Président, Jean FUENTES et sa secrétaire et rapporteure Odile MAURIN,
- l'ensemble des membres de la Commission 1 pour le travail effectué et les remarques pertinentes, sans oublier bien-sûr, Jean-Guy MAZZIA, Chargé de Mission et Stéphanie GOGNEAU, Secrétaire qui nous le savons tous, à travers leur mission, nous allègent de tâches lourdes de transcription, organisation et synthèses.

Après lecture attentive de la « Convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs entre la région Occitanie et SNCF Mobilités - 2018 - 2025 » et du « PROJET D'AVIS » sur ladite convention, nous souhaitons mettre en évidence les points suivants :

Tout d'abord, Comme l'a indiqué Monsieur le Président, Jean-Louis CHAUZY, nous regrettons que le calendrier n'ait pas permis une consultation sereine du CESER. Cependant, nous espérons que les futurs avenants s'organiseront dans un temps compatible avec notre mission, afin d'être force de proposition et de mettre en évidence notre capacité à collaborer pleinement avec les services de la Région et l'assemblée exécutive, au profit de tous.

Cette remarque faite, cette convention contient beaucoup de points positifs qui mettent en valeur la politique volontariste de la Région Occitanie pour homogénéiser notre territoire et respecter l'équité envers chacun (accessibilité, politique tarifaire, ...). En effet, la mobilité est l'une des clés de l'accès à l'emploi, répartition de l'habitat, développement de zones hors bande côtière..., et facteur de cohésion et de développement.

Un rappel de bon sens: Un bon voyage est un trajet rapide et sûr, avec des trains qui partent à l'heure et arrivent à l'heure, avec des correspondances « utilisables » et un territoire « bien couvert » en termes de desserte et de fréquences de passages et le tout avec sûreté et sécurité (donc ressentie, propreté, un accueil humain, informations... langues régionales et étrangères, ...). Accès intermodal et possibilité d'accéder à d'autre trains (TGV, Intercité, Bus...) le tout avec un budget raisonnable.

Nous ne reprendrons pas en détails les éléments du projet d'avis de la Commission 1 mais souhaitons simplement éclairer plus précisément certains points notables :

- Les marqueurs de fiabilité, ponctualité, qualité sont trop imprécis,
- Les incitations (bonus/malus) sont insuffisantes et ne sont pas constitutives d'une réelle motivation financière,

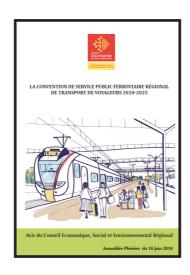
- Information des usagers à préciser, délai de réaction de la SNCF à voir,
- Fréquence des dessertes, intermodalité et accès multi-trains à définir (intercité, ter, TGV,),
- La rupture de charges (correspondances, changement de mode de transports) est un facteur de stress pour les usagers. Comment le réduire ?
- La disparition des agents de bord permettra-t-elle à un PMR de prendre un train dans une gare isolée ? Matériel adapté sur place ?
- Simplifier et préciser la politique tarifaire SNCF et régionale,
- Distributeurs de billets à la poste ou automates bancaires, dématérialisation renforcée et simplifiée ...

Néanmoins, un manque est apparu, c'est la questions des lignes de faibles niveau d'utilisation et non rentables. Nous avons la conviction que même si l'exploitation s'arrête, elles doivent être protégées au minimum en tant qu'emprise linéaire et entretien sommaire. Nous ne savons pas ce que sera l'évolution de notre pays dans des dizaines d'années.

De plus l'avènement de véhicules autonomes peut-être une façon d'utiliser ou rentabiliser ces espaces sécurisés.

Nous partageons les préconisations de cet avis.

En conclusion, le groupe « Associations » votera l'avis du CESER.



L'Avis est téléchargeable sur le site du CESER

CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

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@laregion.fr





www.ceser-occitanie.fr

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

Crédit photo couverture : AdobeStock©ERNEST