



## **ASSEMBLEE PLENIERE**

**Séance du 23 avril 2008**

### **Avis sur le projet de convention Région-SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2008-2017**

Rapporteur : Monsieur Lucien MAZENC

**Avis adopté par :**

**93 pour  
1 abstention**

Le Conseil Economique et Social de Midi-Pyrénées remercie chaleureusement :

- ✓ Monsieur Charles Marziani, Conseiller Régional, Vice-président chargé de la mise en œuvre et de la coordination des politiques et actions régionales dans le secteur des transports collectifs
  
- ✓ Monsieur Philippe Pauchet, Directeur TER à la Direction Régionale de la SNCF de Toulouse
  
- ✓ La Commission Economique du Comité d'Etablissement Régional SNCF de Toulouse représentée par :
  - Monsieur Dominique Espinasse, Président,
  - Monsieur Emile Fuentes, représentant CGT
  - Monsieur Marc Albouy, représentant CGT
  - Monsieur Jean-Pierre Lefloch, représentant CGT
  - Monsieur Frédéric Konefal, représentant CGT
  - Monsieur Anthony Carrola, représentant SUD-Rail
  - Monsieur Serge Terrance, représentant SUD-Rail
  - Monsieur Pascal Boutry, représentant FO
  - Monsieur Thierry Sivet, représentant UNSA
  - Monsieur Patrick Somprou, représentant CFDT
  - Monsieur Jean-Louis Immery, représentant FGAAC
  
- ✓ Monsieur Alain Berthoumieu, délégué régional de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

pour leur apport à l'élaboration de cet avis.

## SOMMAIRE

Discours de Jean-Louis Chauzy, Président du Conseil Economique et Social Régional.....	Page 4
Discours de Martin Malvy, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées ....	Page 14
 <b>Avis sur le projet de convention Région-SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2008-2017</b>	
Introduction.....	Page 23
La convention d'exploitation Région-SNCF 2008-2017, point par point.....	Page 24
En définitive.....	Page 34
Explications de vote .....	Page 36

## **Discours de Jean-Louis Chauzy**

### **Président du Conseil Economique et Social Régional**

Monsieur le Président du Conseil Régional,  
Monsieur le Représentant du Préfet,  
Madame, Monsieur le Vice-président,  
Cher(e) collègue,  
Madame, Monsieur,

Nous sommes réunis aujourd'hui en assemblée plénière sur la saisine du Président de la Région Martin MALVY, que je remercie de sa présence pour émettre un avis obligatoire, mais consultatif sur le projet de convention 2008-2017 entre la Région Midi-Pyrénées et la SNCF, relative à l'exploitation du service public ferroviaire.

Notre assemblée, dans son histoire, a toujours accordé une grande importance à l'organisation des transports collectifs en région depuis le premier schéma régional des transports élaboré en 1981.

De l'expérimentation accordée à quatre régions volontaires, d'organiser les transports collectifs de voyageurs à la suite du rapport du Sénateur HAENEL, le gouvernement, sur la proposition du Ministre des Transports Jean-Claude GAYSSOT, a étendu à l'ensemble des régions par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, le transfert de la compétence de l'organisation des transports collectifs d'intérêt régional depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Une convention passée entre la Région et la SNCF « fixe » les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

La première convention 2002-2007 a été prolongée jusqu'au 30 avril 2008 pour laisser le temps à la négociation de mettre au point la deuxième convention pour la période 2008-2017 soit 10 ans, avec une évaluation à mi-parcours.

En six ans, la Région a doublé le nombre de dessertes quotidiennes, augmenté et modernisé le parc des matériels roulants, le nombre de voyageurs sur les lignes TER a doublé pour atteindre le chiffre de 10 millions.

Vous nous rappellerez, Monsieur le Président, les problèmes rencontrés, les difficultés à surmonter, les éléments de comparaison par rapport aux autres régions, puisque vous avez en charge au sein de l'ARF la présidence de la commission transport.

Notre assemblée, à l'unanimité, a approuvé le choix d'un investissement très important financé par un emprunt à long terme pour financer le plan rail de Midi-Pyrénées qui prévoit 835 millions d'euros dédiés à la régénération du réseau ferré qualifié par un cabinet chargé d'en faire l'audit en fin de vie pour le quart nord-est de la région, notamment.

Le plan rail se met en œuvre avec un calendrier serré, tout cela est déterminant pour cette seconde convention et sa réussite. La dimension de la Région, la promotion du développement durable après le Grenelle de l'environnement, l'accroissement démographique de notre région, nécessitent de mettre en œuvre une offre de transport collectif de qualité et efficace pour être incitative.

C'est le challenge de l'agglomération toulousaine, c'est aussi le challenge de la Région Midi-Pyrénées qui est au plan national une région de référence.

Je tiens à saluer la commission Aménagement du Territoire et son rapporteur notre collègue Lucien MAZENC pour avoir préparé le projet d'avis à partir d'un document de synthèse établi par la Région, que Charles MARZIANI Vice-Président en charge des transports, est venu présenter le 31 mars, et que je remercie. Le CESR doit savoir donner acte des efforts faits par la Région pour présenter les documents en avant-première.

Le bureau du CESR a fait le choix de présenter cet avis en assemblée plénière, c'est aussi en assemblée plénière le 23 juin que nous compléterons nos réactions au projet du Schéma Régional des Infrastructures des Transports que nous a communiqué pour avis, la Région. Nous rappellerons notre contribution au SRIT adopté en 2006 par le CESR, mais nous reprendrons quelques points particuliers qui nous semblent déterminants pour un schéma régional qui fixe des orientations pour les vingt prochaines années, en nous rappelant que la Région ne peut tout financer, sauf si nous proposons des économies (lesquelles ?), ou l'augmentation des impôts (combien ?).

Relancer le frêt ferroviaire : je rappelle à notre assemblée qu'à la suite de nos initiatives pour relancer le frêt ferroviaire dans les bassins d'emploi de Midi-Pyrénées, et notamment du Nord-Est, le Préfet de Région m'a chargé de piloter deux études pour développer le frêt, dont le frêt de proximité. Ces études sont financées par l'Etat et la Région, je rendrai compte des conclusions, notamment à la commission Aménagement du Territoire.

## LE PLAN DE TRAVAIL DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL

Les bureaux de notre assemblée des 1<sup>er</sup> février et 4 avril 2008 ont délibéré sur notre plan de travail et les priorités.

En plus des réponses du CESR aux saisines du Conseil Régional, nos réflexions prendront en compte dans nos travaux les conséquences du Grenelle de l'environnement, qu'il s'agisse :

- de la lutte contre le changement climatique et de ses conséquences dans les transports,
- de la question de la biodiversité et des milieux naturels.

### Le retour de l'agriculture :

Au moment où réapparaissent les menaces de famine dans le monde, et où trente pays sont confrontés aux manifestations de la faim en raison notamment du coût des produits alimentaires, nous devons nous interroger sur les diminutions constantes en France et dans notre région, des surfaces occupées par l'agriculture et l'élevage.

Nous devons en tirer deux conclusions : la reprise de notre travail sur les conséquences de la réforme de la PAC et comprendre qu'il faut encore une politique d'investissement importante en faveur de l'agriculture, ou plutôt des agricultures diversifiées productives et durables, car 800 millions de personnes meurent de faim chaque année. En 2050, il y aura 3 milliards d'êtres humains supplémentaires, l'agriculture est donc aussi pour notre région comme pour notre pays un enjeu majeur.

#### La filière bois :

Mais nous devons aussi dynamiser la filière bois, en protégeant la biodiversité forestière, produire plus de bois, en valoriser les usages (matériaux, énergies...) dans le développement local mais aussi au niveau d'une stratégie industrielle et de ses applications. C'est le sens de la saisine de la commission Activités Economiques.

### L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE

Le suivi de notre avis sur la sous-traitance aéronautique doit être fait. Dans une situation où les contrats sont libellés en dollars, les entreprises françaises sont pénalisées par des coûts majoritairement exprimés en euros. Ce phénomène entraîne une énorme perte de compétitivité face aux concurrents américains.

Les 55 000 emplois de la filière aéronautique de Midi-Pyrénées sont concernés, les délocalisations ne sauraient constituer la seule réponse à cette situation qui nous placerait, une fois encore, sur le chemin du renoncement à défendre dans nos régions et en Europe, des activités industrielles.

De même, les propositions que nous avons formulées dans notre avis en faveur de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences ou de la sécurisation des parcours professionnels doivent trouver une traduction concrète pour les bassins industriels concernés. C'est le cas aujourd'hui pour l'entreprise Forest-Liné à Capdenac, première entreprise à bénéficier du pôle de compétitivité par le projet FERMAT sur les matériaux composites et qui connaît aujourd'hui, un problème conjoncturel dans son plan de charge.

La cession du site de Socata au groupe Daher, comme les conclusions difficiles des négociations financières que conduit le groupe Latécoère pour la reprise des sites St Nazaire et Meaultes sont autant de sujets d'inquiétudes, les activités industrielles doivent être consolidées.

Je proposerai une réunion de travail avec nos collègues d'Aquitaine et une rencontre avec le Président du pôle de compétitivité, l'Etat, les Présidents des deux Régions et les branches industrielles pour progresser sur ces questions.

Reprenant notre bon travail de 2004 sur « l'offre de soins », la commission affaires sociales et culturelles prépare un avis sur « l'accès aux soins pour tous en Midi-Pyrénées ». Sujet sensible au cœur des problèmes de notre société et des territoires, l'accès aux soins pour tous et le droit à des soins de qualité font partie intégrante de notre conception de la cohésion économique et sociale de la région Midi-Pyrénées.

Le rapport de la commission de la concertation sur les missions de l'hôpital, présidée par Gérard LARCHER, intègre une partie des préoccupations que nous avons formulées dans le rapport de notre assemblée.

Ce rapport revient à une notion que nous avons défendue dans notre avis, celle de territoires de santé, afin de permettre une organisation des soins au niveau des territoires pertinents pour faire coopérer les différents hôpitaux publics mais aussi les cliniques privées. L'objectif doit être de développer un égal accès à des soins de qualité en intégrant la meilleure efficacité économique.

La mise en place par l'incitation et non par l'obligation des communautés hospitalières de territoires pour faire coopérer entre eux les établissements et les praticiens est une orientation utile.

De même la nouvelle gouvernance proposée pour améliorer le pilotage de la direction des hôpitaux, avec les commissions médicales et la venue de la caisse d'assurance maladie peut être une bonne perspective.

Notre région est au cœur de cette problématique, par sa taille et par les problèmes rencontrés par de nombreux hôpitaux de proximité. Nos réflexions doivent rappeler trois exigences :

- la proximité,
- la qualité et la sécurité des soins pour tous,
- les moyens humains et financiers nécessaires pour y parvenir.

**LA FORMATION : Les enjeux des « sorties sans qualification », l'évolution de l'enseignement supérieur et de la recherche en Midi-Pyrénées.**

1/ l'exclusion de notre appareil de formation

Suivant les conclusions de notre première conférence, pour le développement économique et l'emploi, du 7 décembre 2006, à l'occasion de laquelle j'avais cité le rapport de Jacques Delors au Premier Ministre sur l'état de la France, qui signalait notamment, cet immense gâchis que constitue l'exclusion de notre système de formation de plus de 193 000 jeunes par an, la commission, Education, Formation, Emploi, Sports, de notre assemblée est mandatée pour une réflexion sur ce thème très important qui concerne tous les acteurs, mais qui nous oblige à savoir faire des propositions utiles.

## 2/ Enseignement supérieur, Recherche : reprendre la main

Après avoir beaucoup investi pour peser sur les orientations en matière d'enseignement supérieur et de recherche en région, à l'occasion de l'élaboration du plan Université 2000, qui devait gérer pour l'essentiel la construction des bâtiments universitaires en période de croissance démographique, puis pour le plan Université du 3<sup>ème</sup> millénaire, nous avons agi pour desserrer l'étau de la concentration universitaire sur Toulouse qui attire 100 000 étudiants sur les 110 000 que compte la région.

Nous sommes à l'origine du concept de l'EPA Champollion, des coopérations souhaitées entre Tarbes et Pau et du renforcement en matière d'enseignement supérieur des villes moyennes de Midi-Pyrénées.

Mais la situation nous oblige à réinvestir sur cette question délaissée ces dernières années, je vous ai alerté à plusieurs reprises et proposé de reprendre l'initiative lors de mon discours du 19 novembre 2007 à l'occasion du renouvellement de notre assemblée.

Nous devons intégrer le classement mondial des universités françaises, très mal positionnées parce que sans lisibilité à l'international. La loi de programme pour la recherche (RTRA) du 16 avril 2006 a permis la création des Réseaux de Recherche et de Transfert Avancé, ainsi que des pôles de recherche et d'enseignement supérieur, mis en œuvre à Toulouse en mars 2007 (PRES).

Le pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Toulouse rassemble et fédère toutes les universités et les grandes écoles. Il a vocation à devenir le lieu stratégique d'élaboration d'une politique universitaire pouvant aller jusqu'à l'octroi de diplôme, il devra intégrer la dimension régionale et pas seulement toulousaine de l'enseignement supérieur et de la recherche.

La loi « relative aux libertés et responsabilités des universités » (dite LRU) du 10 août 2007 incite aux rapprochements des universités et préconise leur autonomie.

Cette loi en modifie profondément la gouvernance que l'on mesure par la nouvelle composition des conseils d'administration et l'élection des Présidents, qui ont lieu en ce moment.

L'opération Campus lancée par le gouvernement vise à l'émergence de 10 campus universitaires en France, la candidature de Toulouse est portée par le PRES.

Le rapport adopté le 27 février 2008 par le Conseil Economique et Social présenté par Jean-Pierre DUPORT au nom de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, intitulé « Enseignement supérieur recherche : entre proximité et excellence », pose la question des évolutions possibles dans ces domaines en apparence contradictoires, il demande aussi un moratoire sur la création de nouvelles universités et l'évaluation des sites.

Le bureau du Conseil Economique et Social Régional a délibéré pour adopter notre démarche et notamment la préparation d'une conférence pour le début de l'année 2009.

Nous confierons à l'université du Mirail et à un de ses laboratoires très performants le soin de réaliser le diagnostic en région et d'inclure aussi quelques exemples dans les régions voisines. Nous avons le soutien et l'engagement dans cette initiative de la communauté universitaire. J'en ai présenté les enjeux au Président Martin MALVY afin de travailler en bonne intelligence avec la Région pour cette manifestation. La Région prépare une conférence sur le thème enseignement supérieur et vie étudiante, nous nous rapprocherons pour travailler ensemble.

Notre assemblée reste dans son rôle d'assemblée consultative en essayant d'anticiper, de comprendre les évolutions et de participer à la formulation de propositions pour l'élévation des niveaux de formation à effet de conjuguer l'excellence et la proximité. La saisine que nous ferons à partir du diagnostic et des débats permettra de sortir du statu quo. Innover dans la méthode, en confiant à une université qui possède en son sein un laboratoire de recherche de grande qualité, c'est aussi de notre part concrétiser de bonnes pratiques, qui nous permettront d'aller à l'essentiel : finaliser des propositions concrètes en faveur du développement de l'enseignement supérieur et de la recherche dans les territoires de Midi-Pyrénées.

Je remercie les Présidents des commissions Aménagement du Territoire, Recherche, Education et Formation, de leur engagement et le bureau de sa décision.

La commission Plan et Financement poursuit son travail sur le suivi budgétaire, le suivi de la mise en œuvre des Fonds européens et prépare le projet d'avis sur la conjoncture. Elle a été au cœur de la session de formation des conseillers dont je parlerai dans quelques instants.

#### **L'EVALUATION ET L'AVENIR DES POLES DE COMPETITIVITE : UN CIACT EN JUILLET ?**

Conformément aux décisions du gouvernement le 5 juillet 2007, qui a labellisé quatre nouveaux pôles de compétitivité dont Agrimip-Innovation, une procédure d'évaluation du fonctionnement des pôles, des dispositifs de soutien et des périmètres est en cours. Deux cabinets internationaux ont été retenus pour cette évaluation; la mission est en voie d'achèvement.

Les trois pôles de Midi-Pyrénées ont tous déposé des projets de recherche validés par le Fond Unique Interministériel. Ils travaillent en réseau entre eux, mais aussi sur le plan national et européen.

À la demande du Conseil Economique et Social qui présentera un avis le 9 juillet, l'assemblée des conseils économiques et sociaux régionaux a fait une contribution. Avec Hervé OSSARD, nous avons participé à ces travaux. Vous serez destinataires du document établi par la DIACT ainsi que du tableau financier des quatre premiers appels à projet pour 2006 et 2007 par secteur et par région.

Un prochain Conseil Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire, en juillet ou septembre 2008, décidera des évolutions de cette politique que nous devons soutenir, (même s'il doit y avoir des évolutions) et qui doit être pérennisée et renforcée.

## **LA REFORME GENERALE DES POLITIQUES PUBLIQUES ET LE RAPPORT ATTALI POUR LA LIBERATION DE LA CROISSANCE**

Le gouvernement pour faire face au déficit pharaonique de l'Etat (notre pays est endetté à hauteur de 18 000 euros par habitant) doit recourir à l'emprunt, dès le mois de septembre pour financer ses frais de fonctionnement. Il a mis en place une procédure interne pour réduire ses coûts.

Le 10 juillet 2007, le gouvernement a lancé la révision générale des politiques publiques. Chacun peut comprendre qu'un pays qui a depuis vingt-cinq ans, dans une indifférence quasi générale multiplié ses déficits publics par cinq ne peut continuer ainsi, sauf à faire payer la dette par ses enfants, doit se réformer même si cela ne peut se faire de manière aveugle.

Le Président de la République a présenté à Cahors la réforme des services déconcentrés de l'Etat qui se fera autour « de huit directions régionales », avec trois innovations :

- La direction régionale du développement durable et du logement,
- La direction générale des entreprises qui rassemblent les services traitant du développement économique, de la consommation, de l'emploi et du travail,
- Les agences régionales de santé.

Nos concitoyens ont besoin de l'Etat, d'un Etat présent et d'un Etat fort, les décisions doivent prendre en compte cette aspiration. Dans une région comme Midi-Pyrénées les services publics occupent une place déterminante pour la cohésion économique, sociale et territoriale. Il ne faut pas voir se reproduire les mêmes méthodes et les mêmes dégâts que pour la réforme de la carte judiciaire.

Le rapport de Jacques ATTALI pour « une libération de la croissance » contient près de trois cents mesures dont vingt ont été classées par les quarante-cinq membres, comme déterminantes, dont :

- Le socle commun des connaissances des élèves,
- L'évaluation des universités,
- Les pôles d'excellence,
- La réorganisation de la gouvernance des collectivités.

Je vous invite à le lire pour en retenir peut être une idée celle de réfléchir, au niveau régional, au développement de toutes les mesures qui peuvent favoriser la croissance, source de création de richesses et donc de la création d'emploi.

## **LE GRENELLE DE L'INSERTION**

A l'invitation de Denis-René VALVERDE, Président Régional de la FNARS, j'ai participé à l'étape toulousaine du Grenelle de l'insertion, animée par Martin HIRSCH, Haut-commissaire aux Solidarités Actives contre la Pauvreté, sur le thème « enjeux et méthodes de l'insertion professionnelle ».

Si les problèmes du financement du Revenu de Solidarité Active (RSA) ont occupé les médias ces dernières semaines, nous devons surtout nous rappeler les situations de grande précarité qui se sont aggravées ces vingt-cinq dernières années, malgré la baisse de chômage.

C'est le fantaisiste, mais généreux Coluche qui a créé les « Restaurants du Cœur » au milieu des années 80, et les situations de grande précarité se multiplient. Depuis notre rapport sur les phénomènes d'exclusion de mars 1995, nous n'avons pas réinvesti sur ce thème.

Notre collègue Denis-René VALVERDE pourrait nous faire des suggestions, je souhaite que nous puissions ensemble rencontrer Martin HIRSCH.

#### **LA FORMATION DES CONSEILLERS EN FINANCE LOCALE**

Je voudrais remercier l'équipe administrative, du conseil économique et social régional, pour son travail et notamment la directrice pour son investissement et sa capacité à gérer les décisions pour la mise en œuvre des droits à la formation des conseillers, dont j'avais négocié le socle juridique avec le Ministre de l'Intérieur Daniel VAILLANT par l'article 17 de la loi relative à la démocratie de proximité (art. L4134 7-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Pour la première fois, après la consultation du Conseil Régional, le CESR a mis en place cette formation avec le concours du Centre National de la Fonction Publique Territoriale, prémisses d'autres actions à venir.

Cette formation dispensée par Mme LASKAWIEC, Directrice des finances du Grand Toulouse, a eu pour objectif de sensibiliser les conseillers à l'environnement financier des collectivités locales et de leurs établissements publics par l'étude de l'état des lieux des finances locales, des mécanismes comptables et financiers applicables aux budgets, de l'identification des contraintes économiques et institutionnelles qui vont peser sur le budget d'une collectivité.

Un bilan de cette première session permettra de faire les corrections et améliorations nécessaires et d'en préparer une autre pour les conseillers qui n'ont pas pu y participer.

Le 15 mai, nous organisons avec la participation du Président MALVY que je remercie, un séminaire d'accueil des nouveaux conseillers pour présenter la Région, son territoire, ses compétences, celles de deux assemblées qui la composent, notre mode de fonctionnement.

## CONCLUSION

Vous le voyez notre assemblée est au travail, nous mettons en œuvre nos décisions, travaillons en bonne intelligence avec la Région, qu'à notre place nous essayons de servir avec pour seule préoccupation la recherche de l'intérêt général.

Je voudrais enfin saluer notre collègue Serge CRABIE, Président Régional de la Chambre des Métiers, Président de la Chambre des Métiers du Lot et Vice-président du Conseil économique et social régional, fait chevalier de la légion d'honneur le 28 mars 2007.

Cette distinction méritée exprime la reconnaissance de la République à un homme dynamique, défendant avec passion la cause de l'artisanat, des Chambres des Métiers, des CFA et de l'apprentissage qui participe avec efficacité à l'offre de formation des jeunes de notre région qui choisissent cette voie. Je te renouvelle notre amitié et nos félicitations.

Je vous remercie.

## **Discours de Martin MALVY**

**Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées**

Monsieur le président,  
Mesdames,  
Messieurs,

Vous avez examiné la **nouvelle convention Région/SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs**. Et je vous en remercie. Ce sera le principal sujet à l'ordre du jour de notre séance plénière du 28 avril prochain.

Vous le savez, c'est l'une des priorités politiques majeures de la Région. J'ai donc pris connaissance avec une attention toute particulière de votre projet d'avis et avant d'évoquer les grandes lignes du texte qui sera soumis à notre prochaine assemblée plénière, je voudrais faire part de quelques remarques concernant vos observations.

J'ai noté votre regret concernant les **retards**. Dois-je souligner que nous parlons d'enjeux essentiels ? La Région s'est battue pour défendre au mieux les intérêts des usagers des transports ferroviaires et des contribuables midi-pyrénéens. Ceci méritait que l'on négocie âprement, jusqu'au dernier moment, pour obtenir les meilleures conditions.

Cette nouvelle convention est le fruit d'une année de négociations financières et techniques et de réflexions, issues des consultations avec les usagers et les cheminots, et menées, je le rappelle, jusqu'à la date limite. La Région s'est fait assister pour cela par le cabinet FCL, qui a mené une mission similaire pour un grand nombre de régions, ainsi que pour les aspects juridiques, par un cabinet d'avocats international.

En outre, à plusieurs reprises, des échanges ont eu lieu entre les services de la Région et votre Président, pour le tenir informé de l'état d'avancement des négociations et le prévenir du caractère très tendu en termes de délais de transmission des rapports. Charles Marziani, Vice Président en charge des Transports, est venu présenter un état précis de la convention alors même qu'elle était en cours de négociation, le 31 mars dernier. Ce qu'il n'avait même pas fait devant ses collègues élus régionaux. Le CESR a également disposé, avant les conseillers régionaux eux-mêmes, d'une synthèse rédigée spécialement à son attention et identifiant les points essentiels de la convention, dès le 3 avril.

Enfin, la Région vous a adressé le projet de délibération et de convention, 19 jours avant notre assemblée plénière, alors que le règlement interne prévoit un délai de 12 jours.

Sur un dossier aussi important, je souligne que les services de la Région ont consenti un effort exceptionnel pour informer suffisamment tôt votre Président, ainsi que les membres de la commission compétente. L'action publique a des exigences, il appartient aussi au CESR de les prendre en compte.

J'ai également noté votre **volonté d'aller plus loin**. On peut toujours demander d'aller plus loin... Mais comme je suis aussi un lecteur attentif des avis de votre assemblée, notamment ceux émis lors de l'examen du budget, je sais votre constance dans la conclusion : il ne faut pas augmenter la fiscalité locale. Une recommandation qui relève aujourd'hui du paradoxe : comment en effet améliorer le service public, assumer nos propres politiques, répondre aux exigences légitimes des midi-pyrénéens, et faire face au transfert massif de charges qui découlent de la loi de décentralisation d'août 2004 ainsi qu'aux désengagements de plus en

plus nombreux de l'Etat de ses propres politiques ... tout ceci sans jamais augmenter la fiscalité ?

Pour en revenir à la convention elle-même, s'agissant de **l'adaptation du matériel roulant**, j'ai rencontré le président de la SNCF. Plusieurs pistes ont été étudiées. Une étude d'optimisation de l'utilisation du matériel a été lancée. Elle est en cours, les résultats devraient intervenir avant l'été.

Par ailleurs, je précise que pour limiter le taux de suppression des trains en circulation, nous avons redéfini les clauses sur la disponibilité du matériel. Vous l'avez d'ailleurs relevé avec satisfaction dans votre avis.

Nous sommes la seule région de France à avoir demandé et obtenu un suivi de la maintenance et de l'immobilisation du matériel. Trop de dysfonctionnements sont dus aux pièces détachées. Nous avons identifié avec la SNCF les lots de pièces stratégiques dont il faut pouvoir disposer en permanence. La Région sera destinataire d'un état mensuel des stocks. Ils seront actualisés deux fois par an. Je vous demande de noter l'effort exceptionnel de suivi que cela représentera pour les services de la Région.

Trois dispositifs ont également été adoptés pour garantir l'utilisation du matériel : l'engagement sur un taux de disponibilité ; le suivi des immobilisations de matériel avec leurs durées et leurs causes ; le stock de pièces stratégiques à Toulouse.

En ce qui concerne **la présence humaine dans les trains et les gares, avec l'accès aux guichets**, elle est renforcée par les nouvelles conditions définies par la convention : nous avons exigé la présence de contrôleurs dans tous les trains. Nous avons également inscrit dans la convention les heures d'ouverture de chaque gare et de chaque guichet. La SNCF ne peut donc les modifier de façon unilatérale. Je rappelle que dans la convention précédente, cette clause ne figurait pas dans le texte lui-même, mais seulement en annexe.

Là encore, j'ai lu attentivement les observations de votre avis sur ces points.

S'agissant de la **présence humaine dans les trains**, vous regrettez que la ligne Arènes-Colomiers soit la seule à ne pas bénéficier de la présence d'un agent du service commercial dans les trains. C'est vrai. Vous auriez pu aussi relever que toutes les autres lignes en bénéficient et ce sans aucune contrepartie financière de la part de la Région. Je précise : – les organisations syndicales le savent bien ; je les ai associées à l'élaboration de la convention, je les ai consultées – à l'origine, la SNCF proposait que l'expérimentation menée sur la ligne Arènes Colomiers soit généralisée à l'ensemble de Midi-Pyrénées.

S'agissant de la **présence humaine en gare**, pour laquelle une réelle avancée a été obtenue, vous remarquez, je cite : « *le manque d'ambition du projet de convention* ». Et vous demandez l'accès des voyageurs aux guichets de vente du 1<sup>er</sup> au dernier train, dans toutes les gares de Midi-Pyrénées ou, dans un premier temps, dans le cadre d'une expérimentation sur une partie du réseau. Mais ceci a un coût ! Or vous nous l'avez recommandé plus d'une fois, dans vos avis successifs sur le budget de la Région - dois-je le rappeler ? - : surtout ne pas augmenter la fiscalité.

Vous avez relevé, à juste titre, la nécessité de **parkings à proximité des gares**. Et vous demandez à la Région d'inciter la SNCF à les développer. Je précise que ces parkings sont

généralement situés sur le domaine public communal. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre des nouvelles politiques territoriales, j'ai personnellement demandé que les contrats d'agglomération et de pays intègrent obligatoirement la création d'aires de stationnement à proximité des gares, afin de favoriser la multimodalité. Vous ne pouviez pas le savoir, ceci figure dans la convention d'application du volet territorial du contrat de projet, sur lequel vous avez été appelé à émettre un avis.

Vous demandez également à la Région d'accélérer le **Schéma régional d'accessibilité**. Dois-je rappeler qu'il a été lancé à l'initiative de la Région ?

Il n'y en a jamais eu auparavant. Ceci résulte des lois irréalistes qui posent des règles sans se préoccuper des moyens nécessaires à leur mise en œuvre. Une fois de plus, c'est la Région qui devra assumer ce que l'Etat n'avait jamais fait jusqu'à présent. Bien évidemment, il ne s'agit pas pour moi de remettre en cause l'utilité sociale de ce schéma.

Quant au **pilotage et au renforcement des moyens**, enfin, j'ai le sentiment que vous en sous-estimez l'ampleur. Ils n'ont cessé d'augmenter. D'ailleurs, au-delà des sondages que nous avons menés, une étude générale sur la régularité est actuellement en cours. Je l'ai évoqué précédemment.

Sur le plan financier, je rappelle que la contribution régionale annuelle est de 102,74 M€ HT pour 2008, soit une progression de 8,1 % qui se situe dans la moyenne des autres conventions conclues par les Régions. Avec les compensations des tarifs régionaux et des tarifs sociaux nationaux, la région verse à la SNCF 138,93 M€. La dotation de l'Etat est de 92,35 M€. Soit un apport net de la Région de 46,58 M€. Je rappelle qu'un point d'impôt régional s'élève à environ 2 M€. Je vous remercie bien vouloir intégrer l'absurdité d'un tel chiffre.

J'ajoute que nous avons demandé à revoir les conditions d'exploitation en augmentant les pénalités, si le taux de suppression des trains a augmenté, mais aussi en instaurant un bonus, si en fin d'année la SNCF dépasse ses objectifs. Les pénalités s'appliqueront dès le 1<sup>er</sup> train supprimé, quelle que soit la cause, même en cas de grève, et ce, sans plafond. Nous sommes la seule Région en France à avoir maintenu ce principe, acquis dans la précédente convention.

Je n'en dirai pas plus. Charles Marziani y reviendra tout à l'heure pour répondre précisément à vos remarques. Mais je tenais à vous faire part de ces quelques observations, qui relèvent pour moi de la responsabilité politique.

Je vous l'avoue, il m'arrive parfois de déplorer cette attitude qui consiste à regretter les actions au prétexte qu'il faut aller plus loin, qu'il faut aller plus vite...

Pour le sujet qui nous préoccupe, les efforts nécessaires n'ont pas été réalisés par le passé. La convention TER est un élément essentiel de la politique ferroviaire. Elle n'en est pas l'élément unique. J'ai souvent eu l'occasion de le rappeler : si les Régions ne s'étaient pas saisies de cette compétence, les TER auraient bel et bien disparu. Il faut se rappeler parfois d'où l'on vient pour savoir où l'on veut aller.

Cela dit, je tiens à vous rassurer la Région est dans l'action. Les transports ferroviaires sont, je le répète, l'une de nos priorités.

La Région financera donc sa part dans la future ligne à grande Vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse - soit un effort de l'ordre de 400M€ pour le Conseil Régional - et je l'espère plus tard Narbonne.

Nous avons prévu 340M€ d'acquisition de matériel roulant sur 2007-2020, qui serviront essentiellement au renouvellement du matériel obsolète.

Midi-Pyrénées est la seule Région à avoir lancé un plan de régénération, sans précédent en France, du réseau ferroviaire, réseau « en fin de vie », comme l'a conclu notre audit et sur lequel les trains ne circuleraient plus...

Nous engagerons 820 M€ sur le Plan Rail Midi-Pyrénées, alors que la régénération, je le rappelle, ne relève pas de notre compétence. 500 M€ proviennent directement du budget régional. 820 M€, c'est le montant des travaux effectués en un an par RFF sur l'ensemble du réseau national !

Il faut une certaine cohérence dans la politique régionale : si nous voulons que nos trains circulent, il faut régénérer les voies. C'est le choix courageux qui a été fait. Le rapport de la Cour des comptes, publié le 16 avril dernier et consacré au système ferroviaire français, a confirmé notre analyse sur l'incurie de RFF, faute de moyens financiers et sur le caractère négatif de la scission entre RFF et la SNCF.

Pour ce qui concerne la Région, cette convention a permis de réaffirmer notre attachement à un service public régional de transport de voyageurs, un service public rénové qui s'adapte mieux aux exigences des usagers au regard de la qualité.

Vous l'avez noté dans votre projet d'avis, nous avons mis la qualité du service au coeur de la convention, en introduisant des éléments nouveaux pour garantir l'efficacité du service rendu aux usagers, notamment en terme de régularité, de ponctualité, d'information des voyageurs, de matériel roulant, etc. Les dispositifs contractuels visent donc à accroître significativement la responsabilisation de la SNCF, à renforcer ses engagements, à assurer une meilleure transparence et maîtrise des flux financiers.

Néanmoins des efforts importants restent à accomplir au regard des nombreux dysfonctionnements qui affectent le service TER, depuis 2005. Mais ces efforts doivent être consentis par tous, y compris par la direction régionale de la SNCF et, bien sûr, le personnel. Vous l'avez compris, cette convention traduit notre attachement au service public de transport ferroviaire. Il s'accompagne d'une conviction forte : il est l'une des réponses à l'indispensable réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la résorption des embouteillages chroniques. En reliant par des trains modernes la métropole à un réseau de villes à 3/4 d'heure, en augmentant la fréquence au-delà, les trains régionaux participent à la réduction du trafic automobile. Le coût de la démarche est élevé. Pour l'utilisateur, elle est économique.

Parce que nous croyons en l'avenir des trains régionaux, en six ans, je vous demande de vous en souvenir, nous avons multiplié par deux le nombre de dessertes quotidiennes, passé commande de 63 autorails, engagé la création d'un véritable " RER toulousain ". La réponse du public ne s'est pas fait attendre : la fréquentation de ces lignes a été triplée sur certains tronçons en quelques semaines. Nous sommes passés de 5 à 10 millions de voyages.

Mais ce succès a été remis en cause par la pénurie de moyens à laquelle sont confrontées la SNCF et RFF. Trains en panne, faute d'entretien et qui sont remplacés par des cars, ou qui restent à quai faute de personnel, ralentissements: les incidents se sont multipliés, décourageant les usagers qui ont le choix et pénalisant gravement ceux qui ne l'ont pas. En 2007, 62% des dysfonctionnements ont eu pour origine des conflits sociaux.

Si quelques progrès ont été enregistrés au cours des derniers mois, sur quelques lignes, des dysfonctionnements perdurent. La Région ne peut plus les tolérer. Elle se doit d'être exigeante en matière de qualité de service afin de répondre aux attentes des usagers, de développer l'attractivité et l'accessibilité du réseau TER.

La réussite ne sera là que dans la mesure où la SNCF respectera ses obligations de ponctualité et sa permanence de service. Il appartient à la Direction régionale mais aussi aux personnels, de se mettre à la hauteur de ces enjeux pour ne plus pénaliser l'alternative au tout-automobile. J'ai rencontré à Paris le nouveau président de la SNCF, Guillaume PEPY. Je lui ai fait part de nos attentes et de ma volonté à poursuivre de nos efforts. J'ai notamment appelé son attention sur les exigences de régularité des trains et d'une meilleure information des usagers. Nous continuons à investir parce que nous sommes attachés au service public, nous croyons en sa capacité à s'adapter et à se rénover. Or tous les signaux envoyés par le Gouvernement vont dans l'autre sens.

Fermeture des trains grandes lignes ;

Fermeture des gares ;

Insuffisance criante des moyens consacrés à l'entretien du réseau dont la détérioration a conduit certaines régions dont la nôtre, à intervenir financièrement et massivement pour permettre au service public ferroviaire de fonctionner. Je n'y reviens pas.

Que dire de la comédie à laquelle nous avons assisté autour de la Carte destinée aux Familles nombreuses ?...

Cette attaque en règle contre le transport ferroviaire – et au-delà contre le service public, - a été confirmée par le rapport de la Cour des Comptes.

On ne peut qu'espérer que le Gouvernement en tire maintenant et vite les conclusions qui s'imposent et dont certaines conditionnent l'avenir d'un système équilibré du transport des voyageurs et la crédibilité même du Grenelle.

Le moment est venu de tout mettre sur la table. C'est une expertise d'ensemble du dossier ferroviaire qui doit être engagée. L'occasion en est donnée par ce rapport à toutes les parties prenantes. On comprendrait d'autant moins qu'un grand débat national ne soit pas engagé, alors que la plupart de nos partenaires européens sont, là aussi, plus avancés que nous.

Un dernier mot avant conclure : vous suivez l'actualité comme moi, la **stigmatisation systématique des collectivités locales** à laquelle se livre le gouvernement ne vous aura pas échappé. Je veux dire ici mon indignation et dénoncer ce qui relève d'une dangereuse opération de désinformation.

Eric Woerth, a ouvert le feu : il a imputé la responsabilité du dérapage du déficit public en 2007 aux collectivités locales. L'Association des Régions de France, l'Assemblée des départements de France et l'Association des petites villes de France ont vivement réagi aux propos du ministre du budget. Propos repris par le chef du Gouvernement.

Tout récemment à Cahors, c'est le Chef de l'Etat lui-même qui est intervenu pour faire la leçon aux collectivités locales et à leurs élus, les invitant à se réorganiser, et ainsi à participer à la maîtrise des déficits publics, dont elles ne sont aucunement responsables. Cela n'est pas inacceptable. C'est indigne d'une démocratie adulte.

Contrairement au Gouvernement qui fait voter par le Parlement des budgets en déficit et des emprunts pour financer ses dépenses de fonctionnement, les collectivités locales sont dans l'obligation de présenter des budgets en équilibre et n'ont le droit d'emprunter que pour financer des investissements.

La dette de l'État par habitant est en France de 17 000 euros. A titre d'exemple, celle de nombreuses communes tourne autour du millier d'euros. Celle du Conseil Régional Midi-Pyrénées, est de 30 euros par habitant.

Cette nouvelle ligne d'attaque d'un gouvernement qui a continué de creuser dette et déficit, largement engagés par les gouvernements Raffarin et Villepin, et qui a rejeté précisément sur les collectivités locales des charges qu'il n'assume plus, est scandaleuse. Pour la seule année 2008, nous allons déboursier 32 millions d'euros pour compenser les dépenses que M. FILLON nous a transférées. Il faut vraiment beaucoup de mauvaise foi et être aux abois pour rendre les collectivités locales responsables du très mauvais pas dans lequel se trouve le Gouvernement.

Si cette stratégie se met en place, elle pourrait affecter lourdement l'investissement public local à un moment où la croissance économique donne des signes durables de faiblesse. Les collectivités assurent en effet la quasi-totalité des investissements consacrés à l'éducation, à la culture, aux loisirs et une bonne partie de ceux consacrés au développement urbain et à la protection de l'environnement, ainsi qu'à la protection sociale et à la sécurité publique Et ce dans un contexte marqué par un désengagement de plus en plus net de l'Etat.

La réforme de l'Etat, dont le gouvernement parle tant, se traduit presque exclusivement par des restrictions budgétaires, dans le cadre d'un plan de rigueur qui n'ose pas s'afficher comme tel.

Les exemples abondent :

- suppressions massives de postes dans **l'enseignement secondaire**. Avec 11 200 postes en moins dans l'Education nationale, le Gouvernement va battre en 2008 le triste record de ces dix dernières années. Sur l'ensemble de Midi-Pyrénées, c'est l'équivalent de 230 emplois temps plein qui pourraient être supprimés en septembre, alors même que 560 élèves de plus sont attendus dans les collèges et lycées de la région. Ceci alors que la Région n'a cessé d'investir dans la réhabilitation et la construction des établissements : les deux plans pluriannuels de travaux représentent à eux seuls un investissement de 1,3 milliard d'euros.

- coupes budgétaires dans **l'enseignement agricole**, qui réduisent considérablement l'offre de service public du territoire ;
- réforme de la **Carte judiciaire** qui a abouti à la suppression de 256 tribunaux. Une trentaine de maires ont d'ailleurs déposé un recours en annulation devant le Conseil d'Etat contre cette réforme dont la mise en œuvre nécessitera entre 1 milliard et 1 milliard et demi sur six ans
- instauration de la **Carte militaire** qui touche en premier les petites villes par la restructuration de l'implantation de l'armée de terre sur le territoire.
- enfin, **réforme hospitalière**, à très hauts risques, annoncée pour tous les citoyens qui habitent à plus de 30 ou 35 minutes d'un CHU ou d'un hôpital départemental. Si le Président de la République n'affirme pas comme préalable la notion de proximité comme composante de la qualité et de la sécurité de l'offre de soins, il prendra la responsabilité de créer des déserts de santé, dont s'éloigneront également les médecins généralistes, avec des conséquences et des oppositions infiniment plus graves et passionnées que celles qui ont suivi la réforme de la Justice.

Tout ceci n'annonce rien de bon notamment pour les collectivités locales. Le Gouvernement qui a déjà asséché en partie leurs ressources, pourrait être tenté dans les mois qui viennent de limiter les dépenses, c'est à dire les services qu'elles rendent à nos concitoyens.

Il est grand temps que le Gouvernement cesse de chercher des boucs-émissaires pour cacher sa propre responsabilité et accepte enfin une vraie négociation avec les collectivités locales sur la base d'une répartition claire des compétences et d'une réforme courageuse de la fiscalité locale. Avec, par exemple, un principe simple : toute compétence transférée doit entraîner le transfert des personnels de l'Etat afin d'éviter les doublons et maîtriser les charges de personnel si complaisamment dénoncée par le Gouvernement.

La réforme de l'Etat est nécessaire mais elle doit se faire dans le dialogue et la transparence. Pour ma part, je suis prêt, avec les Présidents de Région, à participer au vaste chantier de modernisation de notre pays.

Je vous remercie.

**Avis sur le projet de convention Région-SNCF relative à  
l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport  
de voyageurs 2008-2017**

## Introduction

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les Régions ont acquis la compétence d'organisation des services ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional selon des modalités prévoyant, en particulier, une convention d'exploitation entre la Région et la SNCF. En Midi-Pyrénées, une première convention fixant « les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale » a ainsi été signée le 22 février 2002. Le CESR n'avait pu s'exprimer qu'a posteriori de la signature de la convention, par un avis voté le 21 juin 2002, ce qui semble avoir réduit sensiblement la portée de son avis.

Cette convention est arrivée à échéance fin 2007. Prorogée jusqu'au 30 avril 2008, elle doit prochainement laisser place à une nouvelle convention dont le projet doit être soumis pour approbation à l'assemblée plénière du Conseil Régional le 28 avril prochain. Par courrier en date du 9 avril 2008, le Président du Conseil Régional a demandé, comme le code général des collectivités territoriales le lui oblige, l'avis préalable du Conseil Économique et Social Régional sur ce nouveau texte.

En dépit de délais d'expression très réduits, le CESR s'est attaché à répondre au mieux à cette sollicitation.

Pour apprécier le projet qui lui est soumis dans des délais aussi réduits, le CESR a toutefois pu s'appuyer sur ses travaux antérieurs relatifs aux transports régionaux, notamment ses remarques du 21 juin 2002 sur la première convention Région-SNCF, et en vérifier l'actualité et la prise en compte. Il a aussi pu se fonder sur les enseignements tirés des auditions que sa commission « Aménagement du Territoire » a réalisées par anticipation à propos du renouvellement de la convention et mesurer en particulier les dispositions prévues en ce qui concerne les questions, mises en avant par tous ses interlocuteurs, de la disponibilité et de la maintenance du matériel roulant, de la présence humaine en gares et dans les trains et de la régénération des infrastructures.

Partant de ces différents éléments, cet avis présente tout d'abord une analyse critique du contenu du projet de nouvelle convention sous forme de remarques et de préconisations thématiques renvoyant aux articles correspondants de la convention. Il resitue ensuite la relation Région-SNCF dans le cadre de la politique régionale des transports collectifs pour, en synthèse, souligner les progrès accomplis, relever les principaux objets d'amélioration et, entre promesses et problèmes, identifier les enjeux pour l'avenir.

## **La convention d'exploitation Région-SNCF 2008-2017, point par point.**

Le projet de convention Région-SNCF 2008-2017 soumis à l'avis du CESR est structuré selon 49 articles thématiques répartis entre 6 titres différents. Il est accompagné par un volume de 14 annexes contractuelles et de 3 annexes informatives approuvées avec la convention.

Par souci de facilité de repérage, l'analyse critique qu'en propose le CESR est présentée, ci-dessous, selon une entrée thématique respectant la numérotation des articles concernés du projet de convention.

### 1) Les liaisons interrégionales (article 2)

L'article 2 du projet de convention prévoit notamment la possibilité, pour la Région, de passer avec ses voisines, des conventions relatives aux circulations interrégionales. Compte tenu de sa position géographique et de la structure de son réseau de transport, c'est là en effet un enjeu important pour le fonctionnement économique et social de Midi-Pyrénées.

Le CESR approuve évidemment cette disposition. Il constate cependant, pour le regretter, qu'une disposition similaire de la convention 2002-2007 n'a pratiquement pas été mise à profit faute de quoi un certain nombre de situations préjudiciables se perpétuent : rupture de charges (changement de véhicules) aux frontières régionales, tarification différente, suppression ou non de la 1<sup>ère</sup> classe .... Il invite donc à nouveau la Région à engager au plus tôt avec ses homologues les négociations utiles à un accord assurant notamment la continuité territoriale des circulations, l'harmonisation de l'offre et des conditions de transport, voire celle de l'information des voyageurs.

### 2) La référence au Plan Régional des Transports (article 3)

Le CESR apprécie que le Plan Régional des Transports de deuxième génération (PRT 2) figure dans l'article 3 du projet de convention comme référence en ce qui concerne les choix et orientations politiques de la Région en matière de transports collectifs de voyageurs. Il s'inquiète cependant de la portée effective de cette référence quand il constate que le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) qui sera toujours en phase d'élaboration lors de la signature de la convention est également considéré comme une référence.

Cela étant, le CESR regrette très fortement que le Plan Régional des Transports n'ait pas été intégré, ou pour le moins annexé, tel quel, à la convention Région-SNCF afin notamment de donner à cette dernière un caractère stratégique et une dimension intermodale qui, en l'état, lui font défaut.

A ce propos le CESR tient d'ailleurs à souligner que, d'un point de vue régional, les transports ferroviaires constituent l'élément central du développement de l'intermodalité. Il regrette donc que l'ambition intermodale justement déclarée de la Région ne trouve de traductions concrètes qu'en matière d'information et de billetterie. Ce sont là certes deux sujets d'interventions utiles et importants mais la cohérence des horaires avec les transports collectifs routiers, la tarification et les aménagements physiques, notamment les parkings, ne le sont pas moins.

### 3) Durée (article 5)

L'article 5 du projet de nouvelle convention fixe la durée de celle-ci à dix ans, soit quatre ans de plus que l'actuelle convention. Le CESR se félicite de cette prolongation qui, au-delà de la volonté des signataires de s'inscrire dans une coopération de long terme, témoigne surtout d'une confiance partenariale accrue, si ce n'est retrouvée. Il souligne cependant que cet engagement plus fort n'en crée toutefois que plus d'obligations de réussite pour chacun des partenaires.

Le CESR précise par ailleurs que le rendez-vous de réexamen de l'équilibre financier de la convention en 2013, prévu à l'article 44.2.1, ne devra certainement pas aboutir à ce que la qualité de service, notamment la présence humaine en gare et dans les trains, soit la variable d'ajustement de l'ensemble.

### 4) Les modifications et adaptations de l'offre de service (article 7)

Prévues à l'article 7 du projet de convention, les conditions de modification et d'adaptation de l'offre de service laissent le CESR toujours aussi perplexe. En effet, s'il n'est heureusement plus fait mention, comme dans l'actuelle convention, de motifs de non-faisabilité théoriques qui relevaient sans doute plus de barrières de protection que de dispositions conventionnelles utiles, les délais nécessaires à la prise en compte des demandes de modifications formulées par la Région s'allongent de manière parfaitement incompréhensible pour atteindre par exemple plus de deux ans en ce qui concerne les modifications des dessertes ferroviaires de type 1<sup>1</sup>.

Dans ce contexte, le CESR invite en tout cas le Conseil Régional à faire connaître au plus tôt ses ambitions à la SNCF.

### 5) Les dessertes

Le CESR constate la modification du périmètre d'application de la nouvelle convention avec le retrait de 14 lignes routières qui seront gérées par la Région en délégation de service public. La fin d'une convention unique (ferroviaire et routière) ne doit pas se traduire par des complications pour le voyageur en matière d'information, d'achat de titre de transport mais également par la perte de la cohérence intermodale. Le CESR attire l'attention du Conseil Régional sur ce risque majeur.

### 6) Les moyens humains nécessaires vis-à-vis des voyageurs (articles 7 et 9)

Le CESR a déjà souligné à maintes reprises que l'automatisation et la déshumanisation avaient atteint à de nombreux égards un stade abusif qui dessert les transports collectifs. Il apprécie donc avec une particulière satisfaction que le projet de nouvelle convention Région-SNCF dispose dans son article 7 que les trains sont accompagnés d'au moins un agent du

---

<sup>1</sup> Modifications programmées du service de référence conduisant à modifier le forfait de charges

service commercial des trains, à l'exception de ceux de la liaison Arènes-Colomiers. Il note toutefois qu'au nom de l'équité de traitement des voyageurs, il conviendra sans doute de revenir prochainement sur cette exception.

Le CESR regrette par contre le manque d'ambition du projet de convention en ce qui concerne la présence humaine en gare. Pour l'heure le niveau contractuel des services en gare sur lequel porte l'engagement de la SNCF est en effet celui, insatisfaisant, du service au 31 décembre 2007. Certes, l'article 9 affirme la volonté de la Région de maintenir, voire de renforcer la présence de personnel pour mieux répondre aux besoins des voyageurs mais toute amélioration est remise à plus tard dans le cadre des procédures de modification du niveau de service en gare, halte et structure d'accueil.

Pour sa part, le CESR considère que la Région doit dès à présent se donner pour objectif non seulement l'accès des voyageurs aux bâtiments « voyageurs » mais aussi leur accès aux guichets de vente du premier au dernier train TER, pour chaque gare concernée. Ce niveau de service devrait en tout cas être expérimenté pour en mesurer la faisabilité technico-économique ainsi que le bénéfice apporté aux voyageurs.

#### 7) L'information du public (article 8)

Les engagements définis à l'article 8 du projet de convention annoncent assurément des progrès significatifs dans l'information des voyageurs TER. Le CESR en prend acte avec satisfaction. Il regrette néanmoins qu'à la notable exception de la centrale d'information multimodale, l'ambition d'une meilleure information des voyageurs ne s'étendent pas au reste de l'offre régionale de transports collectifs. Le cadre conventionnel explique sans doute cet état de fait, mais l'esprit est souvent plus important que la lettre.

Alors que l'intermodalité est sans doute l'un des premiers facteurs de réussite de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, le CESR insiste donc pour qu'à l'avenir les correspondances avec tout type de transports collectifs soient systématiquement précisées dans les gares et haltes du réseau TER. Le CESR renouvelle d'ailleurs son souhait, exprimé dans l'avis du 23 octobre 2006 sur le PRT2, de voir se structurer les 21 autorités organisatrices de transport de Midi Pyrénées, sous forme de syndicat mixte doté de compétences et de moyens suffisants pour assurer un meilleur service aux voyageurs (information, billettique, tarification multimodale et intermodale, accessibilité, pôles d'échanges...).

Il est clair par ailleurs qu'en matière d'information, un minimum d'harmonisation interrégionale 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 signalisation 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.

## 8) La qualité de service (articles 13 et 19)

L'article 13 de la convention traite du système de bonus-malus prévu afin d'intéresser la SNCF à la réalisation des objectifs de qualité de service, d'information en situation perturbée et de ponctualité. Le CESR rappelle sa satisfaction qu'un tel système, fondamentalement incitatif, trouve place dans la convention Région-SNCF.

Par rapport à la convention 2002-2007, le CESR apprécie que la nouvelle approche de la qualité soit à la fois plus riche avec l'introduction de la thématique « information en situation perturbée » et plus analytique avec la distinction du « socle de base » et du « guide qualité ». Il souligne toutefois que l'approche analytique de la qualité de service mériterait d'être encore renforcée, notamment vis-à-vis de l'agrégat sans grande signification que constitue le « guide qualité ».

Une évaluation de la qualité de service à partir de la somme d'un certain nombre d'indicateurs complexes, eux-mêmes pondérés par la fréquentation du service concerné, est certes pertinente car il est important de mettre en exergue les dysfonctionnements touchant le plus grand nombre des voyageurs. Cependant le CESR craint toujours que la pondération des indicateurs par la fréquentation ne soit in fine à la base d'effets pervers, aboutissants de fait à privilégier les lieux et les circulations de forte fréquentation avec les risques induits de ruptures d'image et de cohérence du réseau régional, voire de réalité de l'offre de transport. Le CESR relève par ailleurs que la globalisation des différents indicateurs par une sommation qui de fait masque la contribution de chacun d'entre eux n'est sans doute pas la meilleure manière d'inciter à la prise en compte de tous les éléments qui concourent à la qualité d'ensemble du service.

Sur ces questions, le CESR insiste donc pour que des adaptations soient rapidement apportées à la convention afin que soit prise en compte la pondération des indicateurs par la fréquentation sans qu'elle mette au deuxième plan les problèmes d'aménagement du territoire et afin de traiter le bonus-malus de manière encore plus analytique, par type de service.

Pour le reste, le CESR souligne que la qualité du service ne saurait par ailleurs être considérée sous l'angle de situations moyennes, sans aucun sens pour le voyageur. De ce point de vue, le CESR met en garde le Conseil Régional quant aux mesures de la qualité réalisées en JOB<sup>2</sup> de 7h à 19h. L'évaluation de la qualité de service réellement offerte mérite mieux. Elle ne saurait en tout cas ignorer les pointes des dimanches, lundis et vendredis.

A contrario, il tient à souligner son intérêt pour la mesure du taux de ponctualité réel des circulations ferroviaires. Il se demande cependant, ce que le Conseil Régional compte en faire dans la mesure où c'est le taux de ponctualité consolidé qui sera utilisé dans le système de bonus-malus. La même question vaut d'ailleurs pour les autres critères hors intéressement.

Cela étant, la gestion de la qualité, c'est aussi la prise en compte des sujets de litiges. Au-delà des dispositions de l'article 19 du projet de convention, le CESR considère qu'un système de transmission immédiate au Conseil Régional des recours concernant les TER, vaudrait sans doute autant que tous les voyageurs-mystères affectés à la mesure de la qualité. De même les cahiers de réclamation devraient être mis à la disposition des Groupements Territoriaux de Concertation. Sur un plan plus directement opérationnel, au vu des nombreuses récriminations

---

<sup>2</sup> JOB = Jours Ouvrables de Base, c'est-à-dire les mardi, mercredi et jeudi.

faites par les associations d'usagers, le CESR souhaite la mise en place d'un médiateur pour tous les litiges relatifs au TER, la convention aurait d'ailleurs pu prévoir la mise en place par la SNCF d'un médiateur pour les litiges relatifs aux TER.

Le CESR souligne enfin que l'action en matière de qualité de service pourrait aussi être directement tournée vers le voyageur et que la convention devrait à cet effet préciser des formes et des niveaux de compensation en cas de rupture de service, comme cela existe dans les services VFE de la SNCF par exemple.

#### 9) La continuité du service (articles 17 et 18)

L'article 17 du projet de convention dispose que « la SNCF est tenue d'assurer la continuité du service sauf cas de force majeure et causes exonératoires,... » faute de quoi elle supportera des pénalités variables selon qu'il s'agisse ou non de cas de grèves et hors cas de grève suivant que le seuil de 1,5% de train-kilomètres supprimés soit ou non franchi.

Il serait ainsi souhaitable que des procédures de prise en charge des taxis ou d'hébergement éventuel pour les voyageurs concernés, soient définies en cas d'interruption de service ou de non respect des horaires entraînant une rupture de correspondance. Il paraît nécessaire aussi "qu'un droit des passagers" soit formulé et serve d'engagement du transporteur envers le voyageur à l'image de ce qui est prévu, en ce domaine, par la réglementation européenne. En cas de grève et jusqu'à 1,5% de train-kilomètres supprimés hors grève, les pénalités prévues sont identiques à ce qu'elles sont dans l'actuelle convention<sup>3</sup> et le CESR persiste à considérer que c'est là non seulement un niveau purement symbolique mais que la trop faible différence entre un service substitué ou non est pratiquement un encouragement à la non-substitution.

Au-dessus de 1,5% de train-kilomètres supprimés hors situation de grève, les pénalités, inchangées en cas de substitution, deviennent par contre plus significatives s'il n'y a pas substitution<sup>4</sup>. Le CESR considère que ce dernier niveau de pénalités, qui reste modeste comparativement aux pratiques de la plupart des Régions, conjugué à un écart sensible avec la pénalité appliquée au train-kilomètre substitué, est certainement plus incitatif et devrait devenir la règle, hors cas de grève, d'autant qu'il convient de garder à l'esprit qu'effectué ou non, le service sera financé par la Région. Le seuil des 1,5% de suppression qui détermine a contrario un objectif de taux de service de 98,5%, lui paraît d'ailleurs bien peu ambitieux dans une perspective à dix ans.

Pour le CESR, les dispositions de l'article 17 du projet de convention doivent donc, en toute hypothèse, être modifiées dans le sens de pénalités uniformes, celles prévues au-dessus de 1,5%, dès le premier train-kilomètre supprimé, et/ou d'un relèvement du taux de service objectif à 99%, voire à 99,5%, certes ambitieux mais tout à fait réaliste compte tenu des causes exonératoires et du traitement spécifique des situations de grèves.

A propos de la continuité du service le CESR aurait souhaité lire, à l'article 10 du projet, 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

---

<sup>3</sup> 2 euros HT par train-kilomètre supprimé et non substitué et 1 euro HT par train-kilomètre supprimé et substitué

<sup>4</sup> 5,5 euros HT par train-kilomètre supprimé et non substitué et 1 euro HT par train-kilomètre supprimé et substitué

trains VFE 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 par la SNCF à ses voyageurs est, quoi qu'il en soit, totalement légitime.

En cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic, le CESR qui approuve les dispositions de l'article 18 du projet de convention souligne toutefois qu'elles doivent, bien sûr, concerner l'ensemble du réseau régional.

#### 10) Concertation (article 22)

Le CESR se réjouit qu'un article du projet de convention, l'article 22, soit consacré à la concertation. Au regard du contenu de cet article, il considère cependant que la concertation avec les voyageurs et les acteurs non ferroviaires du transport régional mériterait plus d'attention. En effet, si cet article rappelle à juste titre l'intérêt des Groupements Territoriaux de Concertation (GTC), ceux-ci devraient sans doute être déclinés en Comités de lignes composés sur la base de bassins de transports effectifs au plan opérationnel.

L'animation des GTC et du Comité de Pilotage Régional devra en outre être considérablement améliorée pour en faire, au-delà d'espaces d'information épisodique et à sens unique, de véritables lieux de concertation et d'aide à la décision publique. Le Comité de Pilotage Régional mériterait d'ailleurs également d'être relancé, mais, pour remplir les fonctions qui lui sont assignées, le CESR appelle surtout 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 LOTI<sup>5</sup> et précisé dans le cadre du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001. Ce comité régional devrait d'ailleurs participer aux travaux du comité spécifique (article 40.3) constitué pour suivre la qualité du service.

Pour que ce dispositif soit véritablement efficace, il devra encore être complété par un lieu de concertation permettant l'expression des besoins à propos des dessertes nationales d'intérêt régional. Ce lieu est à priori défini par la LOTI qui prévoit à cette fin des Comités Régionaux et Départementaux de Transports. Il s'agit de leur donner vie en appelant l'État à ses responsabilités partenariales.

#### 11) La coordination entre TER et Grandes Lignes (article 22)

L'article 22 de la convention prévoit en particulier que « globalement, une recombinaison des dessertes VFE<sup>6</sup>, Corail Intercités et Fret ne doit pas entraîner d'effets négatifs sur le compte TER » et que « de même une recombinaison des dessertes TER ne doit pas avoir d'effets négatifs pour les services VFE, Corail Intercités et Fret ». Cette précaution financière est certes utile et nécessaire, pour la bonne fin du conventionnement.

Cela étant, l'aspect financier, surtout globalisé, n'est pas tout. La qualité des dessertes est tout aussi importante. Le CESR souhaite donc que le Conseil Régional agisse par tout moyen pour établir en principe que toute recombinaison de l'offre TER ou de l'offre nationale VFE

---

<sup>5</sup> loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs

<sup>6</sup> V.F.E. (Voyage France Europe) : Corail Lunéa, Corail Téoz et Trains à Grandes Vitesse, ...

apporte des améliorations aux uns et aux autres, mais avant tout en termes de services rendus aux voyageurs.

#### 12) Les charges d'exploitation (article 26)

Le CESR relève que les charges C1 sont indexées à plus de 70% sur les salaires. La contribution financière de la région sera ainsi amenée à croître selon cette indexation. En cette période d'inflation plutôt croissante et compte tenu de la durée de 10 ans de cette convention, le risque financier pour la région est important. Certes la clause de rendez-vous prévue à l'article 44 permettra de faire le point de cette évolution.

Le CESR note, également, avec étonnement que le taux de rémunération de l'exploitant passe de 1,5% dans l'ancienne convention à 2,5% soit une augmentation de 66% ; ce qui paraît particulièrement fort.

Le CESR regrette profondément que sur l'ensemble des éléments financiers il n'ait pas eu communication des éléments de comparaison avec les conventions déjà signées par d'autres Régions.

#### 13) Les intéressements financiers (article 27)

L'article 27 du projet de convention prévoit d'intéresser la SNCF à l'évolution des recettes du service public ferroviaire régional de transport de voyageur en partageant l'écart (à charge ou en faveur) entre les objectifs de recettes et la réalisation à raison de 75% pour la SNCF et 25% pour la Région. Le CESR approuve sans réserve cette disposition qui va dans le sens d'une responsabilisation accrue de la SNCF.

#### 14) Infrastructures (article 32)

Les infrastructures sont évidemment l'un des déterminants premiers du développement de l'offre ferroviaire régionale et de sa qualité. Le CESR prend acte des préoccupations exprimées dans le rapport public de la cour des comptes du 8 avril 2008 relatif à la gestion des infrastructures ferroviaires. Il soutient l'idée de clarifier les relations entre les acteurs du système ferroviaire. Au regard de l'article 32 du projet de convention qui leur est consacré, le CESR ne comprend toujours pas pourquoi RFF, souvent cité en tant que propriétaire et, en fait, responsable de la qualité des infrastructures, n'en serait pas signataire pour bien démontrer, comme à l'occasion du Plan Rail, que l'ensemble des acteurs ferroviaires régionaux partage effectivement le même projet et le même engagement. Sur cette question, il invite le Conseil Régional à mener toute démarche utile, régionale ou nationale, pour aboutir à ce résultat ou, pour le moins, obtenir que RFF garantisse, hors travaux ou situations exceptionnelles, un état des infrastructures compatible avec la réalisation du Plan Régional des Transports.

#### 15) L'utilisation du matériel roulant (article 33)

L'article 33 de la convention prévoit que les matériels roulants, financés par la Région appartiennent à la SNCF « sauf stipulations expresses contraires ». Mais l'article 41.3 prévoit qu'en fin de convention, sur demande de la Région, la SNCF doit lui remettre ces matériels roulants. Le CESR trouve ce montage bizarre. Pourquoi la Région ne reste-t-elle pas propriétaire du matériel qu'elle achète en le mettant à la disposition de la SNCF ? Le CESR souhaiterait avoir des explications à ce sujet.

Cela étant, le CESR se félicite que la fausse bonne idée de spécialisation du matériel roulant soit abandonnée.

Le CESR relève par contre que l'utilisation interrégionale du matériel roulant paraît toujours aussi problématique. Certaines circulations régionales imposent pourtant des incursions dans des Régions voisines qui, plutôt que de se traduire par une mise à l'arrêt des matériels, pourraient valablement, et sans préjudice pour Midi-Pyrénées, donner lieu à des utilisations locales « à temps perdu ». Le CESR préconise que ces possibilités d'ailleurs réciproques, soient précisées dans le cadre des conventions interrégionales que la Région devra passer au plus tôt avec ses voisines.

#### 16) L'adaptation du matériel roulant

Pour le CESR, une attention accrue doit également être portée à l'adaptation du matériel aux besoins de service. En effet, la demande de transports ferroviaires de voyageurs connaît en Midi-Pyrénées de fortes variations, selon les jours et les circulations. Cet état de fait impose une modularité des compositions à laquelle les matériels les plus récemment acquis n'offrent qu'une piètre réponse.

Indépendamment du souci que connaissent aujourd'hui les Régions pour se procurer tout nouveau matériel roulant compte tenu d'un système de marchés publics qui confine à l'absurde en créant la pénurie, le CESR considère donc que le Conseil Régional aurait avantage à remettre à plat sa politique d'acquisition et de rénovation de matériels roulant afin de se ménager notamment en matière d'automotrice et de remorques les marges de manœuvre nécessaires à la satisfaction de ses ambitions. Aux heures de pointe, il s'agit en effet d'éviter avant tout de laisser, comme cela se produit parfois, des voyageurs sur le quai avec l'effet désastreux que cela peut avoir pour l'image des transports publics régionaux, ferroviaires en particulier. L'analyse de telles situations doit conduire à une révision de la composition des trains. Le CESR préconise l'achat et la rénovation de voitures Corail, à l'heure actuelle inutilisées par la SNCF, pour pallier le manque de matériels en attendant l'achat d'engins neufs.

#### 17) La disponibilité, l'entretien et la maintenance du matériel roulant

L'article 33 du projet de convention prévoit par ailleurs la mise en place d'un mécanisme de suivi de la disponibilité du matériel neuf TER Midi-Pyrénées et l'application sur cette base d'un système de bonus-malus spécifique. Compte tenu des difficultés de service inhérentes à la disponibilité du matériel qu'a connu le TER, le CESR approuve pleinement cette disposition. Il se demande cependant pourquoi elle serait limitée au matériel neuf et ce qu'est

au juste un « matériel neuf ». Plus fondamentalement, le CESR regrette cependant que la Région soit malheureusement amenée à introduire dans la convention des dispositions s'apparentant à une ingérence dans la gestion de la S.N.C.F.

Dans le même ordre d'idée, le CESR se félicite de l'engagement conventionnel en faveur de l'entretien et de la maintenance du matériel roulant. A cet égard, il espère en effet beaucoup de la mise en place du dispositif expérimental d'accroissement du volant d'échange des principales pièces détachées utiles. Le CESR salue aussi les promesses d'agrandissement de l'Établissement Régional de Maintenance (ERM) portée par la création, à l'article 26, des charges C1bis. Il regrette toutefois que la convention ne mentionne pas les accompagnements nécessaires en matière de volume de personnel et d'organisation du travail.

#### 18) Les gares, haltes et structures d'accueil (article 34)

L'article 34 précise tout d'abord que « La SNCF veille au maintien du niveau de service en gares, haltes et structures d'accueil tel que défini par la région dans les annexes 3 (service en gare) et 5 (qualité). A cet effet, la SNCF met en œuvre les opérations nécessaires au respect de cet engagement ». Il s'agit là, sur un sujet particulièrement sensible, d'une importante clarification des rôles respectifs de la Région et de la SNCF d'une part, des services de référence, d'autre part. Le CESR s'en réjouit.

Le même article précise en outre que « la SNCF est responsable du nettoyage et de l'entretien des installations et équipements nécessaires à l'accomplissement du service...de sorte à maintenir les gares affectées au service en bon état de fonctionnement et d'exploitation. ». Le CESR ne doute pas que ce soit effectivement le cas, tant ces lieux ont d'importance pour la bonne fin du projet régional.

Cela étant le CESR attire l'attention du Conseil Régional sur l'enjeu tout aussi important que constituent l'aménagement des abords des gares ou haltes et leur entretien au-delà du seul cheminement des voyageurs. Que ces espaces relèvent de la propriété des collectivités territoriales, de RFF ou de la SNCF, cette préoccupation qui favorise l'accessibilité au ferroviaire ainsi que l'intermodalité, devrait être intégrée dans la convention.

Dans une perspective multimodale, la Région devrait en outre inciter la SNCF à développer le nombre de places de parking à proximité immédiate des gares et haltes. De même, le développement de consignes à vélos doit venir compléter les capacités de prise en charge dans les trains. Enfin, la Région doit se soucier de l'accès des voyageurs, notamment de personnes à mobilité réduite, dans les meilleures conditions de sécurité et sans discrimination territoriales.

A ce dernier égard, le CESR qui apprécie à sa juste valeur la création d'emplois affectés à l'aide aux voyageurs, s'interroge sur l'avancement du schéma directeur régional des personnes à mobilité réduite et la date de sa mise en œuvre.

#### 19) Les effets des actes de vandalisme (article 36)

En cette matière, le CESR prend acte avec satisfaction de l'évolution qu'il souhaitait des termes de la convention vers la prévention.

## 20) Pilotage et droit de contrôle de la Région (articles 38 à 40)

L'article 38 du projet de convention précise que « la Région peut à tout moment s'assurer que les conditions d'exécution du service sont conformes aux stipulations de la convention et des annexes qui y sont rattachées ». A cet effet, la Région dispose notamment de la possibilité de contrôles et d'audits.

Le CESR considère que c'est là un minimum et qu'au-delà des moyens propres d'expertise dont elle s'est déjà dotée et qu'il lui faut conforter, la Région devrait, pour exercer le plus efficacement ses compétences, mettre en place un audit permanent.

Le CESR souligne néanmoins les progrès que devrait autoriser l'article 39 du projet en ce qui concerne l'information de la Région et le développement d'une relation apaisée entre la Région et la SNCF.

Pour sa part le CESR souhaite être destinataire du rapport annuel d'exécution du service que la SNCF doit produire conformément à la convention.

## **En définitive :**

La mise en œuvre de cette convention 2008-2017 s'opère dans un contexte de montée en puissance dans l'opinion publique des nécessités de préserver l'environnement, de maîtriser les dépenses et les ressources d'énergie, d'économiser l'espace. L'esprit du Grenelle de l'environnement en atteste. A ce titre, le transport collectif ferroviaire est un atout incontestable. Au travers de cette nouvelle convention, la Région et la SNCF s'engagent à réaliser un saut qualitatif dans le service rendu aux voyageurs, notamment en termes de régularité, de ponctualité, d'information des voyageurs, de matériel roulant...Le CESR en accepte l'augure.

Dans la mise en œuvre de la nouvelle convention TER, le CESR souhaite la recherche d'un équilibre dans la prise de risque économique et l'optimisation de la qualité du service, et pour cela, que soit gérée au mieux, les deux aspects de la relation Région- SNCF :

- Une relation contractuelle entre autorité organisatrice et opérateur de transport ;
- Une relation partenariale de partage des visions de l'avenir des conditions du développement du ferroviaire en Midi-Pyrénées, ce qui suppose un opérateur actif, force de proposition et pleinement partie prenante des projets communs.

Pour le CESR, la convention s'avère relativement équilibrée en ce qui concerne la prise en compte des attentes et des besoins des voyageurs (qualité du service, l'humanisation dans les trains et gares, l'information des voyageurs...) mais aussi le partage des dividendes de l'augmentation de la fréquentation. Cependant, faute d'éléments d'appréciation suffisants, le CESR reste perplexe quant à l'équilibre financier de la convention.

La première génération de convention ayant fait l'objet de diagnostics et plusieurs conventions TER ayant été renouvelées, le CESR aurait souhaité disposer d'éléments comparatifs avec les autres régions, établis par une instance neutre. A défaut de concurrence, la création d'une expertise interrégionale, éventuellement au sein de l'Association des Régions de France (A.R.F.), pourrait permettre aux autorités organisatrices régionales d'exercer une pression sur les prestations de l'opérateur SNCF afin, dans le cadre du service public, d'apporter, au meilleur coût pour la collectivité, les bonnes réponses :

- aux besoins des habitants,
- aux enjeux de sociétés et notamment aux défis du développement durable.

De fait, cette nouvelle convention qui s'inscrit dans la démarche ambitieuse entreprise par le Conseil Régional à travers le PRT et le Plan Rail marque incontestablement un certain nombre de progrès.

Le premier d'entre eux, et certainement le plus fondamental, touche la relation entre la Région et la SNCF. La défiance initiale semble aujourd'hui dépassée. Les bases d'une relation de confiance sont posées. Le CESR s'en réjouit d'autant que ce nouveau rapport semble déjà produire des effets bénéfiques. Des questions aussi sensibles que la présence humaine dans les trains et les gares, le suivi et la maintenance du matériel roulant ou encore l'information de la Région sont désormais à l'ordre du jour.

Dans tous ces domaines, d'importantes améliorations sont certes encore nécessaires, les remarques formulées plus avant en témoignent, mais rendez-vous est pris et le CESR sera attentif à ce qu'il ne soit pas manqué.

Pour sa part, le CESR propose à la Région de retenir l'agenda suivant :

- ☞ l'adaptation du matériel roulant aux besoins de service et à leurs variations avec, certes, le souci d'un parc suffisamment fourni, mais surtout celui d'une modularité accrue du matériel permettant de faire face aux situations de pointe ;
- ☞ le renforcement de la présence humaine dans les trains et les gares avec, notamment, l'objectif de permettre l'accès des voyageurs aux guichets de vente du premier au dernier train TER, pour les gares concernées ;
- ☞ le développement de la concertation et en premier lieu la création et l'animation du Comité Régional des Partenaires du Transport Public défini à l'article 21-3 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

Il est par ailleurs indispensable de mettre fin à l'absurdité actuelle d'un système d'achat de matériel roulant qui partant du juste souci de bonne gestion des finances publiques aboutit à une pénurie de matériel qui obère la réalisation et le développement du service public régional de transport ferroviaire. Une action interrégionale permettrait sans doute de résoudre rapidement et efficacement ce problème.

Plus fondamentalement, le CESR s'inquiète cependant des limites que semble déjà atteindre la régionalisation des transports en matière de financement. De fait, la demande de transport, potentiellement très importante, reste pour l'heure limitée par la qualité de l'offre. Si cette dernière s'améliore, ce qui est l'objet même de la politique régionale et de ses investissements, la demande croîtra. Cette croissance créera à son tour de nouveaux besoins de financement, et ainsi de suite, auxquels, compte tenu des ressources fiscales bien peu dynamiques qui sont les siennes, la Région risque à termes de ne pouvoir répondre.

Avec l'effort financier tout aussi considérable que nécessaire qu'elle consent, dans le cadre du Plan Rail, pour la rénovation d'infrastructures ferroviaires dont elle ne devrait d'ailleurs pas avoir à s'occuper, les financements nécessaires à l'achat de nouveaux matériels roulants et le financement du TER, la Région Midi-Pyrénées s'approche dangereusement de ce point de rupture. Elle n'est potentiellement pas la seule.

En effet, il est probable que les TER verront en France leur fréquentation s'accroître peut-être plus rapidement que prévu en fonction des effets conjugués de la baisse du pouvoir d'achat, de la politique environnementale et des prix pétroliers. On doit donc se demander comment les Régions continueront d'honorer leur signature si le trafic est multiplié par 2 à l'horizon de 10 ans, une hypothèse maximale qui n'est pas à exclure, surtout si les conditions de transport s'améliorent.

A l'évidence, le système de financement des transports publics régionaux de voyageurs doit être au plus tôt revu. Mais au-delà de la question du volume, c'est sans doute la nature même des ressources financières de la Région qui doit être questionnée à cette occasion. Cela dépasse évidemment et la question des transports et Midi-Pyrénées.

## **EXPLICATIONS DE VOTE**

- ✓ Jean-François Agrain pour le groupe CGT
- ✓ Michel Coulom pour le groupe Force Ouvrière
- ✓ Francis Layssac pour le groupe CFDT
- ✓ Jean Bertin pour le 1<sup>er</sup> collège
- ✓ Michel Intrand pour le groupe UNSA
- ✓ José Cambou pour le groupe des associations

## **INTERVENTION DE Jean-François AGRAIN** **Au nom du groupe CGT**

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

L'avis du CESR que nous avons à examiner aujourd'hui indique je cite « que la mise en œuvre de cette convention s'opère dans un contexte de montée en puissance dans l'opinion publique, des nécessités de préserver l'environnement, de maîtriser les dépenses et les ressources d'énergie, d'économiser l'espace ». Il ajoute qu'à ce titre, « le transport collectif ferroviaire est un atout incontestable ». Cela s'est déjà vérifié dans une certaine mesure lors de la première convention 2002 – 2007. Le succès rencontré par le TER est incontestable. L'augmentation des dessertes - 170 circulations/jour en 1997, 348 circulations/jour en 2007 - s'est accompagnée d'une hausse du trafic, celui-ci passant de 5 millions de voyageurs en 2002 à plus de 10 millions aujourd'hui.

Pour autant, la relation SNCF / Conseil Régional / Usagers n'a pas été un long fleuve tranquille. Si l'ambition de répondre aux besoins de déplacements était contenue dans le texte de la première convention, la qualité de service rendu par la SNCF n'a pas été au rendez-vous.

Aussi les exigences actuelles sont grandes. La CGT a pu l'apprécier en prenant part aux 11 débats sur le sujet organisés par la commission économique du Comité d'Etablissement des cheminots. Trains supprimés, mauvaise régularité, manque d'informations, trains bondés, gares désertées par les agents SNCF, voilà les principaux griefs évoqués par les usagers et relayés par les élus locaux. Les personnes (syndicalistes cheminots, usagers, direction SNCF, Conseil Régional) auditionnées par le CESR lors des travaux sur l'avis, l'ont confirmé.

Pour la CGT les raisons de cette mauvaise qualité de service sont diverses. D'abord le manque d'investissements réalisés par la SNCF pour faire face aux besoins d'entretien du parc matériel a conduit à une pénurie chronique de rames. Ensuite la SNCF a construit ses gains de productivité quasi exclusivement sur la diminution des effectifs (moins 800 agents dans notre région en 5 ans). Cela n'a pas été sans conséquences sur le manque de conducteurs, de contrôleurs ou d'agents dans les gares, causant par la même des dysfonctionnements trop réguliers. C'est bien consciente de cette situation que la commission « aménagement du territoire » du CESR a travaillé l'avis qui vous est soumis aujourd'hui. Une grande partie des appréciations de la CGT concernant la convention 2008 – 2017 est contenue dans cet avis.

C'est ainsi que nous en partageons bon nombre d'interrogations, d'inquiétudes mais aussi de propositions et de satisfactions.

J'évoquerai quelques faits saillants. **En premier lieu les moyens nécessaires vis-à-vis des usagers.** Cette notion absente de la première convention avait permis à la SNCF de réduire unilatéralement le périmètre des services à disposition des voyageurs. Cela s'est traduit par la fermeture de guichets, de gares mais aussi par la tentative de généraliser la circulation des trains sans contrôleurs à bord. La nouvelle convention dans ses articles 7 et 9 prévoit le redéploiement de cheminots dans les gares et dans les trains. Pour la CGT cela a deux avantages. Tout d'abord l'amélioration du service comme le demandent les usagers. Ensuite cela contribue à la préservation et au développement de l'emploi (fut-il public !).

Un regret tout de même, le niveau de services en gare pris comme référence dans la nouvelle convention est celui existant au 31/12/2007 exonérant de fait la SNCF de ses « désengagements » antérieurs. Un étonnement aussi, que la SNCF ne soit pas revenue sur la suppression des contrôleurs de la ligne Colomiers – Arènes. Il y a là une inégalité de traitement des usagers pour le moins surprenante.

**Autre fait saillant, l'interrégionalité :** la CGT partage les préconisations de l'avis en matière de relations interrégionales ; l'utilisateur doit pouvoir bénéficier d'une harmonisation des services et des tarifications. La convention fait état à ce sujet d'accords envisageables avec les régions encadrantes. Il conviendrait de leur donner vie rapidement.

**La qualité du service** est aussi un des grands points de la convention. Il s'agit, je le rappelle, de la première revendication des usagers et des personnels. Pour les premiers, elle est indispensable au développement de la relation de confiance entre le transporté et le transporteur, pour les seconds, elle relève de la conception même qu'ils ont de leurs missions. Il n'est plus tolérable, par exemple, que des usagers se voient interdire l'accès aux trains VFE desservant leur territoire, alors que dans d'autres régions des conventions prévoient cette possibilité sous certaines conditions. Dans le même esprit, la cohérence et la continuité du service public doivent être assurées. Il n'est pas admissible qu'un service de la SNCF puisse modifier son plan de transport sans prendre en compte ni corriger les ruptures de correspondance que cela peut induire. La suppression des dessertes de Caussade, Gourdon et Souillac en est aujourd'hui le navrant exemple.

**Toujours en lien avec la qualité du service,** la CGT prend acte de la volonté du Conseil Régional de remédier aux problèmes de **maintenancement du matériel**. La création de charges C1 Bis permettant de financer l'extension de l'atelier d'entretien du matériel, va dans ce sens. De même la notion de bonus – malus récompensant ou sanctionnant la SNCF sur sa capacité de mettre en temps et en heure les trains à disposition du service, nous semble de nature à réduire les suppressions de dessertes pour cause de défaut de matériel.

Un dernier mot sur la qualité de service pour évoquer qu'après le manque de moyens pour entretenir le matériel, après l'absence ou la diminution de services en gares ou dans les guichets, la troisième cause de détérioration de cette qualité vient de l'état lamentable d'une grande partie du réseau régional. A ce titre la CGT apprécie l'engagement du Conseil Régional qui au travers du « plan rail » en remédiant aux carences de l'Etat et de RFF permet la remise à niveau et la modernisation d'une partie des infrastructures. Un tel niveau d'investissement de la part de l'autorité organisatrice régionale aurait pour le moins pu se traduire par un engagement de RFF à garantir l'état du réseau de manière à assurer pleinement le service prévu par l'actuel et futur plan régional des transports.

**Un mot sur l'information au public.** Comme le précise l'avis du CESR, le texte de la convention annonce assurément des progrès significatifs dans l'information des usagers. Nous signalons cependant que l'ambition d'une meilleure information doit intégrer la totalité de l'offre nationale de transports collectifs et que, là aussi, tous les moyens de communication techniques mais aussi humains doivent être mis à contribution.

**Qui dit information dit concertation.** La CGT regrette que la nouvelle convention ne prévoie pas d'évolution des GTC. Elle revendique comme précisé dans l'avis qu'un comité régional des partenaires du transport public soit constitué et qu'il participe aux travaux des tous nouveaux comités spécifiques en charge de l'évolution et du suivi de la qualité du service.

Enfin, et pour ne pas être trop long, la CGT salue **l'allongement de la durée de la convention** mais attire l'attention du Conseil Régional sur le fait que la clause de revoyure de 2014 ne se traduise pas par un abaissement du service à bord des trains et dans les gares. Les conseillers ont également été sensibilisés par la complexité de l'achat de matériels neufs. La CGT demande pour pallier le manque de matériels actuels que le Conseil Régional se rapproche de la SNCF pour acquérir ou louer des voitures Corail actuellement non utilisées par cette dernière.

**En conclusion** la CGT prend acte des évolutions contenues dans la nouvelle convention. Pour nous, le partenariat renouvelé entre l'autorité organisatrice des transports et l'entreprise historique de service public, basé sur des relations apaisées et plus claires que précédemment, nous paraît de nature à relever le défi du transport public attendu par nos concitoyens.

L'effort financier conséquent consenti à ce titre par le Conseil Régional ne doit pas cependant se traduire uniquement en termes de rentabilité économique. Pour la CGT, cet investissement financier ne peut se mesurer qu'aux résultats de la rentabilité sociale qu'il génère. Cela repose cependant sur l'engagement de la SNCF à répondre de manière dynamique et sans tarder aux exigences de qualité évoquées par les usagers et relayées par les élus et les cheminots. Une question d'importance demeure, elle concerne l'importance des moyens financiers à mobiliser actuellement et dans l'avenir pour répondre aux enjeux de transport et d'aménagement du territoire. A ce titre vous auriez pu lire dans l'avis du CESR, cette conclusion : *« à l'évidence la décentralisation mise en œuvre par l'Etat, sans l'attribution des moyens financiers nécessaires, que ce soit pour les transports de voyageurs régionaux ou les autres compétences transférées, pose problème pour le développement futur de ces activités de service public vitales pour nos concitoyens. C'est sans doute la nature même des ressources financières de la région qui doit être questionnée à cette occasion. Cela dépasse évidemment et la question des transports et Midi-Pyrénées »*. Cet amendement, dans le texte, porté par la CGT, a été refusé car trop politique. Comprenez qui pourra ! La CGT, pas rancunière, votera cependant l'avis du CESR.

## **INTERVENTION DE Michel Coulom**

### **Au nom du groupe Force Ouvrière**

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

C'est la seconde fois que le CESR est saisi pour donner son avis sur une convention qui lie la région, autorité organisatrice des transports pour Midi-Pyrénées et la SNCF.

Lors de la première convention, le CESR avait été saisi a posteriori. Pour celle-ci, c'est mieux mais nous n'avons eu que peu de jours pour y travailler. Toutefois, grâce à la célérité, la disponibilité et la compétence du chargé de mission et de sa collaboratrice, les élus ont pu rendre un avis mesuré. Pour se faire, la commission Aménagement du Territoire s'est appuyée sur les travaux antérieurs du CESR et les remarques émises lors de la première convention Région/SNCF. Les auditions ont été riches d'informations ce qui a permis aux membres de la commission de s'approprier les attentes de la région (volontés du donneur d'ordre) et la manière de mettre en œuvre les transports par la SNCF.

Cette convention est novatrice sur plusieurs points.

#### Sur la durée :

En effet, en allongeant de 6 à 10 ans la durée de la convention, ce que FORCE OUVRIERE considère comme positif, cela doit permettre de mieux organiser le transport ferroviaire des voyageurs sur le territoire régional et d'affirmer la confiance qu'il est nécessaire de pérenniser entre les deux contractants, avec comme objectif principal, l'augmentation de la qualité et du service rendu.

#### Sur la présence humaine :

FORCE OUVRIERE se félicite aussi de l'insistance de la région à obtenir une qualité de service basée sur une présence humaine accrue tant dans les gares que dans les trains. Même si nous continuons à regretter que cela ne soit pas le cas sur toutes les lignes et notamment la liaison Arènes-Colomiers.

#### Sur le matériel roulant :

Nous enregistrons aussi une volonté d'améliorer le cadencement des trains et une mise en place de davantage de matériels roulants ainsi que son adaptation au besoin de service et à leurs variations.

#### Sur la concertation :

FO note avec satisfaction les dispositions de la convention. Comme le propose le projet d'avis du CESR, il convient cependant de les prolonger par la création et l'animation d'un comité régional des partenaires du transport public.

### Sur la clause de revoyure :

Pour nous, l'examen à mi-parcours de l'équilibre financier, ne doit pas donner lieu à une augmentation de la participation financière de la région mais à la nécessité de revoir tous les critères composants la convention et de s'assurer que les objectifs initialement prévus sont atteints. La convention doit privilégier la nécessité de mieux circuler et se déplacer sur le territoire régional et inter régional pour le plus grand nombre de citoyens, que ce soit pour aller au travail, à l'école ou simplement d'un point à un autre dans le cadre d'un véritable service public.

Le prix du carburant de plus en plus prohibitif, la prise en compte du développement durable doit nous conduire à privilégier les transports en commun. Cela sera d'autant plus facile qu'il y aura ou non, des places de stationnement aux abords immédiats des gares.

Par ailleurs, FORCE OUVRIERE fait sienne, l'inquiétude du CESR sur les limites que semble déjà atteindre la régionalisation des transports en matière de financement car la demande de transport s'accroît alors que la qualité de l'offre reste limitée. Nous aurions d'ailleurs souhaité que l'amendement dénonçant la mise en œuvre de la régionalisation ferroviaire sans moyens financiers suffisants soit retenu.

Pour FO, il est important que l'autorité organisatrice des transports impose à ses fournisseurs de service, dans le cas d'espèces, la SNCF, une obligation de service public de qualité, de même niveau pour tous les citoyens. Les TER font partie intégrale du service public mis à disposition des citoyens de la région. Dans ce cas, la région est bien dans son rôle d'aménageur du territoire. Pour autant, elle doit faire attention aux mesures de contrôles utilisées pour l'évaluation de la qualité de service.

L'avis du CESR fait apparaître que la région a une réelle ambition de développement de l'inter modalité, mais que celle-ci ne se concrétise aujourd'hui qu'au travers de la billettique et de l'information. Ce que nous regrettons fortement.

FORCE OUVRIERE regrette également que :

- ✓ Le niveau contractuel de la présence en gare soit figé au niveau de celui atteint au 31/12/07, ce qui est notoirement insuffisant ;
- ✓ Les problèmes aux frontières de la région n'aient pas été résolus (tarification, etc..) ;
- ✓ Le délai nécessaire à la SNCF pour mettre en œuvre une modification demandée par la région soit d'au moins deux ans, ce qui nous paraît relativement long ;
- ✓ Le SRIT soit une référence dans la convention alors que le CESR ne le connaît pas ;
- ✓ D'autres conventions régionales ne nous aient pas été transmises pour faire des comparaisons ;

**Ce projet d'avis reprend la plupart de nos positions. En conséquence, le groupe FORCE OUVRIERE le votera.**

## **INTERVENTION DE Francis LAYSSAC**

### **Au nom du groupe CFDT**

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

Pour la CFDT, le transport ferroviaire de voyageur et de fret, a des atouts économiques, sociaux et écologiques réels.

Le TER participe à la vie économique et sociale de Midi-Pyrénées. Il répond à la demande de mobilité de ses habitants. Il constitue un outil majeur pour un développement durable régional.

Depuis la prise en charge de son organisation par le Conseil Régional en 2002, le TER a connu un succès incontestable. En 6 ans, sa fréquentation en Midi-Pyrénées est passée de 5 à 10 millions de voyageurs par an, et le nombre de trains a doublé.

Mais l'activité ferroviaire est pleine de paradoxes. A côté des prouesses technologiques telles celles du TGV, coexistent des situations inacceptables pour notre époque. Elles sont causes de grands tracas pour les usagers et de frustrations pour les cheminots qui font vivre au jour le jour ce grand service public.

Le rapport thématique de la cour des comptes sur le réseau ferroviaire, paru le 8 avril 2008, et celui du Sénat, en date du 6 février 2008, concernant les infrastructures de transport, pointent bien ces difficultés. Ils émettent des recommandations intéressantes, rappelant à l'Etat ses responsabilités et tendant à faire disparaître les effets négatifs du démantèlement en 1996 et résoudre les problèmes de financement et d'organisation du système ferroviaire français.

Pour la CFDT l'opérateur public ferroviaire S.N.C.F. doit relever de grands défis tant dans le domaine des voyageurs que du fret.

Cette 2<sup>ème</sup> convention de gestion du service TER pour 2008-2013 devrait faire évoluer la relation contractuelle autorité organisatrice/opérateur ferroviaire, vers une relation de partenariat apaisée.

Comme le dit fort justement l'avis du CESR, la 2<sup>ème</sup> convention de gestion TER 2008-2013 devrait constituer une source de dynamisme et de progrès.

Si elle semble bien équilibrée pour ce qui concerne l'offre de service, par manque de données statistiques, l'équilibre financier de la convention est beaucoup plus difficile à apprécier.

Pour la CFDT, un effort de transparence s'impose à la SNCF. Les 40 millions d'€, soit 18% du budget que le conseil régional investit annuellement dans le ferroviaire, ainsi que les investissements historiques prévus dans le plan rail, doivent se justifier.

Il est évident que le ferroviaire est complémentaire des autres modes de transports collectifs en Midi-Pyrénées. Ces différents modes relèvent tous du service public et de différentes autorités organisatrices. Ils doivent être coordonnés. La C.F.D.T. soutient la proposition de création d'un Syndicat mixte intermodal des transports collectifs en Midi-Pyrénées.

Avec 60% de subvention moyenne par billet, le développement du TER, bien que souhaitable, continuera à générer toujours plus de déficit. Pour la CFDT, il est nécessaire de rechercher d'autres modes de financement, mais surtout de réduire la mobilité par une bonne maîtrise de l'aménagement du territoire régional.

La concentration des hommes et des emplois sur la métropole toulousaine doit être inversée, avec le souci d'une meilleure qualité de vie urbaine. En usant de ses compétences, et même en allant au-delà, le conseil régional doit agir pour que la croissance métropolitaine soit plus qualitative et diffuse sur toutes les autres agglomérations de la région.

Le TER ne doit pas être un simple outil de rabattement des populations de la périphérie sur la métropole, il doit structurer et équilibrer l'aménagement du territoire régional.

Dans la conclusion de son avis, le CESR mais en lumière les inquiétudes soulevées dans sa présentation par le Président Malvy. Il apparaît clairement que le système de financement des transports publics régionaux de voyageurs doit être revu pour la pérennité d'un service rendu à l'usager. Le groupe CFDT partage le constat exprimé dans l'avis du CESR.

Le groupe CFDT votera l'avis.

## INTERVENTION DE Jean BERTIN Au nom du 1<sup>er</sup> collègue

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

C'est la seconde fois que le CESR se prononce sur une convention qui régit l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs.

Mais c'est la première fois que les parties signataires s'engagent non plus sur 6 ans, comme ce fut le cas précédemment, mais sur 10 ans, et notre première observation sera de marquer une certaine réserve vis-à-vis de la longévité d'un tel « contrat ».

Sachant toutes les incertitudes qui planent sur l'avenir des relations complexes entre l'Etat, la SNCF et RFF – qui font l'objet d'une sévère critique de la cour des comptes – n'aurait-il pas été plus prudent d'introduire le principe d'un réexamen triennal ? Cela est aussi surprenant que de passer sous silence le millésime 2011, quand l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entrera en vigueur.

Même si les TER ne devraient pas être concernés, qui peut prédire l'avenir ? On fait semblant d'ignorer que les lignes bougent et que le contexte européen est un facteur aléatoire que personne ne maîtrise, même les politiques les plus avisés.

Nous nous étonnons aussi de l'absence d'un partenaire pourtant incontournable, je veux parler de RFF. Une convention tripartite aurait apporté plus de transparence et de lisibilité pour le long terme.

Autre élément d'interrogation, il concerne la non intégration du Plan Régional des Transports et la référence à un Schéma Régional des Infrastructures et de Transports qui demeure en chantier. Dommage car une durée de 10 ans devrait conférer à la convention un caractère stratégique qui lui fait défaut.

Enfin, il est permis de se poser la question de la capacité financière des Régions françaises si on devait assister à une explosion du trafic, hypothèse que l'on ne saurait exclure si les voyageurs se sentent plus à l'aise et plus en confiance dans les TER, économiquement très attractifs.

Cela dit, l'esprit de la convention, dans son ensemble, va dans le bon sens et leurs auteurs animés des intentions les plus louables sont à féliciter, tout particulièrement le Président Marziani, pour les progrès accomplis, jusque dans la sémantique puisqu'il est de plus en plus question de voyageurs... encore un petit effort et le vocable « d'utilisateur » du rail tombera en désuétude remplacé par celui de « client », plus conforme à la réalité.

Permettez-moi d'ajouter pour terminer que le projet d'avis, tel qu'il nous est soumis aujourd'hui, est un exploit technique car l'exécution de la commande a été conduite avec une célérité qui fait honneur à notre institution. C'est pourquoi, et ce sera le mot de la fin, nous tenons à féliciter le rapporteur Lucien Mazenc, le chargé de mission Jean Guy Mazzia et sa collaboratrice Sylvie Chapuis pour leur minutieux travail, un travail toujours mené tambour battant dans la joie et la bonne humeur.

Le 1<sup>er</sup> collègue votera l'avis.

## INTERVENTION DE Michel INTRAND Au nom du groupe UNSA

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

L'UNSA veut affirmer sa satisfaction de voir la confiance que la Région Midi-Pyrénées accorde à la SNCF, laquelle a, en ce qui la concerne, toujours démontré son savoir faire dans la réalisation du service public de voyageurs, et notamment en matière de sécurité.

Nous formulons tous nos vœux pour que les 10 ans de cette convention permettent à la SNCF de s'imposer en 2018 comme l'opérateur ferroviaire TER incontournable en Midi-Pyrénées. Nous espérons que la SNCF saura mettre à profit cette durée pour tout mettre en œuvre pour résoudre les dysfonctionnements qui ont rendu difficile le quotidien de bon nombre d'usagers durant l'exercice de la précédente convention.

La Région a souhaité poser clairement les problèmes liés à la maintenance du matériel. Si effectivement la première cause de suppression d'un train est le défaut de matériel ou les incidents de matériel, la deuxième est l'absence d'agent de conduite. On pourrait imaginer que les pénalités puissent régler ce problème et inciter la SNCF à organiser son personnel de manière à lever ce dysfonctionnement. Mais, ces pénalités, n'auraient-elles pas pu régler également la problématique du matériel et des pièces détachées ?

L'UNSA suggère donc que, comme cela a été fait dans le cadre du matériel, figure dans la convention une clause incitant la SNCF à disposer d'un volume suffisant d'agents de conduite et d'agents du service des trains pour qu'il n'y ait plus de suppression liée à un manque en personnel. Mais jusqu'où doit aller le client dans ses suggestions au professionnel ? Sachant que l'essentiel "c'est que ça roule" !

Lors des auditions le représentant de la SNCF a fait état d'un delta entre le montant de la convention et le bilan du compte TER établi par la SNCF. L'UNSA espère qu'il ne sera pas une source de différends entre les deux contractants. Nous souhaitons que la direction SNCF de Toulouse ne soit pas sommée par son président de faire de la productivité pour parvenir à l'équilibre. Cette recherche de l'équilibre pourrait amener une dégradation du service aux usagers.

Si la SNCF a toujours démontré ses compétences, l'outil ferroviaire nous a souvent contrarié dans nos projets. Il n'a pas toujours su répondre à une forte montée en charge de la demande. Aujourd'hui, pour exemple, nous constatons un réel déficit en nombre de circulations sur les axes Toulouse - Tarbes et Toulouse – Carcassonne.

Si le ferroviaire est une vraie solution durable au problème des déplacements ses capacités sont tributaires de sa consistance. A un moment où toutes les collectivités territoriales dénoncent la pratique de l'Etat dans sa démarche de délégation des compétences sans le budget correspondant, va se poser à la Région la question du financement du développement du réseau ferré en même temps que celle de l'augmentation des charges d'exploitation.

Offrir plus de trains avec une exploitation SNCF exemplaire va entraîner une augmentation de la demande. Jusqu'où le budget de la Région pourra-t-il aller ?

Considérer d'une manière spécifique le montant des péages appliqués sur le réseau purement TER ne serait-il pas une solution, surtout que la Région Midi Pyrénées consent un réel effort financier pour sa remise à niveau ?

Bien évidemment l'UNSA votera l'avis sur la convention d'exploitation Région Midi-Pyrénées/SNCF 2008-2017.

## INTERVENTION De José CAMBOU Au nom des associations

Monsieur le Président,  
Mesdames,  
Messieurs,  
Chers collègues,

J'interviens au nom du Groupe des associations.

Sans se référer au contexte du Grenelle de l'Environnement, la Convention entre la Région et la SNCF, pour laquelle le CESR rend un avis aujourd'hui, se situe **résolument** dans cette optique. En effet elle veut être à la fois une réponse :

- à une desserte correcte des territoires de Midi-Pyrénées,
- et aux besoins d'amélioration dans le service des usagers.

La qualité de service, la régularité, la ponctualité, l'intermodalité, etc. seront autant de facteurs qui joueront en faveur de l'utilisation des TER, par de plus en plus d'habitants de Midi-Pyrénées.

Ce développement de l'usage des TER, qui est d'intérêt général, en permettant un transfert du mode de déplacement de la voiture automobile au train, diminuera la contribution des transports à l'émission de polluants ayant des effets sanitaires directs et participera à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, (rappelons que l'objectif national actuel est de réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports).

Voulant résolument soutenir le service public, la Région a retenu une durée pour la Convention qui nous paraît pertinente, et cette Convention présente de nombreux points d'amélioration par rapport à la Convention précédente.

Nous nous garderons bien d'en faire l'inventaire car cela pourrait être fastidieux et surtout long à énoncer.

Néanmoins le Groupe des associations aurait souhaité trouver dans la Convention d'autres éléments concernant directement les usagers.

Nous aurions aimé lire qu'un accord était dès à présent trouvé pour que les voyageurs TER, en cas de retard ou de suppression de trains TER, puissent librement et sans supplément utiliser les trains à réservation obligatoire.

Pour nous, il serait souhaitable que soit précisé, qu'en cas d'interruption de service ou de non respect des horaires entraînant une rupture de correspondance, des procédures de prise en charge de taxis ou d'hébergement soient définies au bénéfice des voyageurs concernés.

De telles mesures se situent dans le champ de compensations légitimes dues par la SNCF aux voyageurs, ... tout ne se résout pas à des pénalités au profit de la Région.

Nous regrettons quelques points précis de la Convention et notamment :

- Les modifications qui auraient pour objectif des évolutions substantielles en liaison avec la mise en œuvre du PRT nécessitent une demande faite plus de 2 ans avant la prise d'effet. Il nous semble qu'il y a là un frein à la réactivité.
- Le taux de ponctualité « réel » n'est pas utilisé comme base dans le calcul bonus-malus.

Enfin nous attirons l'attention de la Région sur deux sujets auxquels nous sommes très attachés :

- Il n'est pas admissible qu'à certaines heures de pointe des voyageurs restent sur le quai. Il est urgent de faire évoluer le parc de matériel roulant pour faire face aux besoins de capacité ; l'existence de matériel roulant Corail qui serait disponible est une opportunité à saisir.
- Une réelle concertation relative aux transports régionaux est à développer aux échelles territoriales pertinentes. Elle doit porter sur l'ensemble des moyens de transport présents tant le fer que les cars.

Nous espérons retrouver, lors de l'examen du projet de SRIT, qui sera à l'ordre du jour de la prochaine plénière, une approche cohérente avec celle qui a sous-tendu la rédaction de cette convention.

Le Groupe association votera l'avis.