



## CONVENTION TER 2022-2031

**Rapporteur : Jean-Paul CARLAT**

**Délibération**  
**Séance plénière du 27 juin 2022**

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

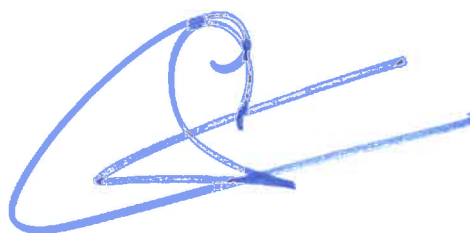
Vu l'avis de la 2<sup>ème</sup> commission en date du 15 juin 2022,

Vu l'avis du Bureau en date du 20 juin 2022,

Monsieur Jean-Paul CARLAT, rapporteur entendu,

DÉLIBÈRE

Avis adopté à l'unanimité.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by several horizontal strokes.

Le Président du CESER Centre-Val de Loire  
Éric CHEVÉE

L'urgence climatique entraîne et cause des catastrophes de plus en plus importantes et fréquentes : sécheresse, inondations, perte élevée de biodiversité, tempêtes maximales, tornades avec des pertes humaines importantes, non pas dans un avenir lointain, mais dès aujourd'hui. Comme l'indique inlassablement le dernier rapport du GIEC, nous devons réagir ici et maintenant.

La convention TER 2022-2031 était justement l'occasion pour la Région de faire preuve d'ambition concrète pour le développement urgent de l'offre ferroviaire, pour diminuer notre dépendance à la mobilité carbonée, deuxième émettrice de gaz à effet de serre dans notre région. Le CESER rappelle qu'il n'y aura pas de changement de comportement, tant qu'il n'y aura pas de changement majeur de l'offre.

Mais le CESER constate avec regret que la convention qui lui est présentée propose une stratégie « de gestionnaire » dans la continuité des précédentes conventions, manquant d'ambition pour répondre à la problématique urgente de la baisse des gaz à effet de serre.

Malgré des évolutions positives, la nouvelle convention TER ne donne pas d'impulsion pour développer, plus loin que la seule sauvegarde des lignes, une véritable stratégie pour que les habitants de notre Région puissent utiliser quand ils en ont besoin, et là où ils le souhaitent, des transports collectifs, cadencés et intermodaux.

Le CESER note cependant que la négociation a abouti pour un renouvellement pour 10 ans de la convention avec l'exploitant historique, ce qui rejoint les préconisations du rapport du CESER de 2020 sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux. Cependant, Le CESER regrette ne pas avoir été associé à l'élaboration de cette convention.

Le CESER regrette le délai très court qu'il lui a été laissé et de l'absence de transmission des annexes et se limitera à l'analyse des points positifs et négatifs de la convention.

## RENOUVELLEMENT ET FUTURE OUVERTURE A LA CONCURRENCE

Le CESER note avec satisfaction que la durée de la convention avec l'opérateur historique est prévue sur 10 ans, ce qui était une de ses préconisations.

Cependant, il s'étonne de voir apparaître la préparation de la logique de lots qui pourraient être mis en concurrence à hauteur d'un tiers de l'offre au 1<sup>er</sup> janvier 2030 et un tiers de plus au 1<sup>er</sup> janvier 2031 avec un maximum à terme de 75% de trains/km. Le CESER, dans son rapport sur l'ouverture à la concurrence de 2020, et dans sa contribution sur le renouvellement de la contribution TER, alertait sur le

danger de l'allotissement dans le ferroviaire, favorisant les lignes les plus rentables, et entraînant potentiellement la fermeture des petites lignes du quotidien. Le CESER préconise un marché unique.

Ce futur découpage par lots risque d'entraîner une multiplication des opérateurs. Le CESER s'interroge, alors que la convention demande à SNCF Voyageurs de jouer le rôle de coordonnateur auprès de SNCF Gares-et-Connexion et de SNCF Réseau, afin de ne pas avoir plusieurs interlocuteurs.

## UN EQUILIBRE FINANCIER FRAGILE

La convention prévoit un objectif de recettes très ambitieux, qui évoluerait d'année en année, grâce au développement de la politique commerciale de la marque « Rémi ». Les recettes sont évaluées pour 2022 à 131,5 M € et en 2031 à 153,4 M€, soit 17% d'augmentation. L'objectif de la Région est de développer l'offre en adéquation avec les données de vente, en étant réactif face à l'évolution des usages. Elle souhaite également que les actions de communication commerciale se développent : le personnel en gare devenant des « ambassadeurs » de tout le réseau Rémi, ou plus exactement des commerciaux. Autant le CESER partage la volonté de la Région de répondre aux besoins des déplacements des usagers, autant il estime risqué de faire reposer la politique de transport ferroviaire seulement sur le développement commercial.

En effet, la perspective de développement de l'offre porte essentiellement sur les lignes majeures de la Région (Chartres-Paris, Paris-Orléans-Tours, Paris-Orléans-Bourges) du fait des travaux et du nouveau matériel qui permet d'augmenter le nombre d'allers-retours. Avec les travaux sur Tours-Loches, la Région propose de porter les circulations de 2 allers-retours quotidiens et demi à 6 allers-retours quotidiens en semaine.

## L'OFFRE DE SERVICE

Il est difficile pour le CESER de se prononcer sur les évolutions réelles à venir de l'offre, l'annexe décrivant le service de référence ne lui ayant pas été transmise.

Le CESER souhaiterait un développement plus rapide de l'offre (cadencement, augmentation forte des fréquences sur les lignes rénovées et à moderniser, offre en soirée, le week-end), une communication adaptée pour promouvoir le développement du service public de transport et rendre l'offre plus lisible.

Dans le même temps, le forfait de charges (C1) passera de 263,8 M€ en 2022 à 239,1 M€ en 2031 (soit -9%, en euros constants de 2021). Cette baisse repose sur des coûts d'exploitation et de maintenance diminués grâce au renouvellement du matériel roulant et à des efforts de productivité de SNCF Voyageurs. Le CESER s'étonne de ce pari audacieux dans le contexte d'inflation actuel, notamment d'envolée des coûts de l'énergie. Il souligne qu'en cas de difficulté pour atteindre les objectifs financiers, l'exploitant sera contraint de faire des choix qui amèneront potentiellement à baisser la qualité.

La contribution de la Région en fonctionnement passerait de 202 M€ à 163 M€ en 2031, soit une baisse de quasi 20%. Le CESER est attentif à la recherche de la maîtrise de la contribution régionale, mais trouve l'objectif très ambitieux. Il souhaite voir réinvestir ces économies dans le développement de l'offre.

Néanmoins, le CESER constate que la convention TER ne prévoit ni réouverture de certains axes demandés par les habitants depuis longtemps, ni les études

pour y parvenir : projets d'étoiles ferroviaire rayonnant dans et autour des métropoles de Tours et d'Orléans, projets des lignes de Gien-Châteauneuf-sur-Loire-Orléans, Orléans-Pithiviers-Malesherbes, Orléans-Chartres-Dreux, Châteauroux-Tours. La convention ne fait référence ni au SRADDET, ni au SCoT d'Orléans Métropole, ni à celui de la Métropole de Tours. Il n'y a pas non plus trace d'une volonté de travail en commun avec les deux Métropoles de la Région pour développer les synergies entre les AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) pour favoriser l'intermodalité.

Le CESER souligne que ces réouvertures de ligne devraient être étudiées et lancées avec l'expertise et l'aide de SNCF Voyageurs, pendant la durée de la convention. L'urgence climatique ne nous autorise pas à perdre 10 ans.

L'offre sur les lignes actuelles n'est pas augmentée. A la suite des travaux effectués (Tours-Loches, Paris-Orléans), elle revient à l'offre qui préexistait avant. Le CESER déplore le manque d'ambition de la convention sur ce volet. Les lignes existantes auront été sauvées, mais la

volonté de la Région semble s'arrêter là. Développer l'offre permettrait d'influer sur les usages afin d'atteindre les objectifs de report modal et de réduction des gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050.

C'est bien par manque d'offre, efficiente, cadencée, intermodale, par manque de lignes réouvertes sur des axes pourtant majeurs car très utilisés pour les uns voire participant à l'aménagement du territoire pour les autres, que les usagers potentiels ne prennent pas le train. C'est le rôle de la Région de veiller à la desserte efficiente du plus grand nombre. L'offre devrait en outre tenir compte d'évolutions actuelles majeures : télétravail impliquant une plus grande répartition des déplacements sur toute la journée, surcoût de l'essence amenant les habitants à vouloir prendre le train pour leurs loisirs ou le tourisme, le week-end ou en soirée.

Le CESER note favorablement que la convention prévoit la réactivation par la Région des comités de suivi de la desserte ferroviaire, imposés par le code des transports. Il suivra ce sujet avec attention et demande à participer à ces comités.

## UNE MEILLEURE QUALITE DE SERVICE

### ○ AU GLOBAL

Le CESER salue la volonté régionale de vouloir améliorer la qualité de service, comme il engageait la Région à le faire dans son rapport sur l'ouverture à la concurrence et dans sa contribution au renouvellement de la convention TER.

La mise en place de Schémas directeurs de ligne élaborés avec SNCF Voyageurs, Gares et Connexion, et SNCF Réseau, les collectivités locales et l'Etat va dans le bon sens. L'élaboration d'un Schéma directeur

du matériel roulant et de la maintenance va également dans le sens d'une amélioration de la fiabilité des lignes et de la maîtrise des coûts de production, sur le moyen-long terme. La Région pourra ainsi agir via une stratégie et non au coup par coup. L'établissement du Programme d'opérations spécifiques et d'échange d'organes majeurs qui en découle permettra une meilleure prévision budgétaire.

Cependant, le CESER déplore que l'incitation financière octroyée à SNCF Voyageurs en fonction des résultats de l'enquête annuelle de perception auprès

des voyageurs globalise les résultats et ne constitue pas une concertation visant à améliorer des points précis de la qualité de service d'une ligne donnée.

### ○ UN SUIVI PAR LIGNE PLUS EFFICIENT

Le CESER est favorable au suivi de la ponctualité, des capacités d'emport, des trains supprimés, de la qualité en gare et à bord par ligne. Mais il rappelle qu'il recommandait dans sa contribution à la Région sur le renouvellement de la convention TER qu'il souhaite que l'objectif à atteindre soit régional, identique pour toutes les lignes, et que le suivi soit fait par ligne, en association les usagers.

Il est favorable à la démarche de création d'indicateurs nouveaux du suivi de la fiabilité, comme il le demandait, notamment un indicateur agglomérant retards et suppression. L'indicateur du suivi de la ponctualité des trains à des arrêts intermédiaires est aussi intéressant.

### ○ UNE AVANCEE EN MATIERE DE GESTION DES ALEAS

La substitution routière au plus près de l'offre de référence en cas de travaux devient la règle. C'est une avancée certaine de la convention. Néanmoins, le CESER souhaite que le transport routier de substitution desserve les gares de l'itinéraire et non des « arrêts à proximité raisonnable des gares », afin de minimiser la perte d'usagers. De même, une signalétique doit indiquer le cheminement pour se rendre de la gare à l'arrêt de transport. L'emport des vélos doit

également être possible dans les cars de substitution.

Le CESER note favorablement les évolutions de la convention sur la gestion des aléas imprévus : renvoi sur des transports alternatifs, substitution routière, y compris en fin de service, maintien des correspondances évaluées comme prioritaires.

Cependant, la contrainte budgétaire risque de réduire encore les solutions de secours en cas d'incident.

### ○ UN EMPORT VELO PEU AMBITIEUX

La convention devrait être plus ambitieuse sur ce sujet majeur. Le CESER notait dans son rapport sur l'ouverture à la concurrence : « Il est indispensable de réfléchir à l'augmentation des espaces dédiés pour les vélos ». La convention prévoit seulement que ce sujet sera traité par un futur avenant.

Le CESER constate, comme nombre d'élus locaux un développement sans précédent

du vélo, depuis la crise de la Covid. Mais pour que ce développement s'installe dans la durée, il est nécessaire d'offrir à court terme une offre de service suffisante, y compris pour faire face à l'afflux de cyclotouristes sur la Loire à Vélo. Le CESER regrette que la convention n'impose pas un nombre minimal de places vélos dans les trains.

## ○ UNE BILLETTE QUI SE DEGRADE

La région déploie son propre système de distribution, Rémi. Déjà en service dans les cars, la convention appelle, via un futur avenant, à le déployer dans les trains.

Le CESER estime que cela permettra plus d'intermodalité. Néanmoins, il s'interroge sur l'articulation en parallèle avec le

système de distribution de l'exploitant. Cela ne contribue pas à la lisibilité pour les usagers. Le CESER rappelle qu'il est nécessaire que les agents « Rémi » connaissent également les réseaux hors région - nationaux, d'autres régions – pour convaincre les usagers d'utiliser le rail.

## ○ UNE INFORMATION PERFECTIBLE ?

Le CESER alerte la Région sur la réintégration du site TER Centre-Val de Loire dans le site Internet Rémi, à compter de 2024. Le site Internet TER Centre Val de Loire est-il appelé à disparaître ? Autant cela peut favoriser l'intermodalité pour les transports du quotidien, autant cela nuit à la visibilité pour les habitants extérieurs à la Région, qui ne connaissent pas Rémi. Chaque région a choisi une identité visuelle, un nom différent pour son réseau, ce qui nuit aux déplacements inter-régionaux. Le réseau TER était lui bien identifié.

Le CESER note favorablement le maintien de l'intégralité des guichets, de leurs

horaires d'ouverture, et de l'intégration de la gare de Montargis dans le dispositif. Il suivra avec attention ce sujet. Cependant la pénalité lui semble engagée trop tardivement (à partir de 5% d'heures de vente non effectuées par rapport au nombre d'heures de vente prévu trimestriellement). Il rappelle aussi que toutes les gares et haltes ne sont pas pourvues de guichets, mais que les usagers qui y passent doivent également être bien informés.

L'information aux usagers, notamment lors de suppression et retards de train, devrait être plus réactive, précise et efficace, en indiquant notamment la cause.

## DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES IMPORTANTES

Le maintien des clauses sociales dans la nouvelle convention (promotion de l'emploi de personnes rencontrant des difficultés d'insertion, développement des contrats d'achat auprès du secteur protégé et adapté) est important pour le CESER.

Le CESER constate des évolutions notables et positives des clauses environnementales, par exemple le verdissement du parc, le tri des déchets dans les rames, le lavage des trains avec de l'eau de pluie récupérée.

## CONCLUSION

### Le CESER note les points suivants :

- Cette convention signée pour 10 ans avec l'exploitant historique garantit une continuité d'exploitation ferroviaire sur le réseau régional et apporte des évolutions positives pour l'amélioration de la qualité, mais le CESER s'étonne de voir apparaître la préparation de la logique de lots.
- Mais elle manque d'ambition sur l'offre. Elle ne répond pas à l'urgence de la réduction des gaz à effet de serre, imposée par les risques que fait porter le changement climatique sur l'humanité, car il n'y aura pas de report modal ni d'évolution des usages sans augmentation forte de l'offre.
- L'objet de la convention ne peut pas être que financier. Au-delà d'un contrat de bonne gestion, elle devrait être un document d'assemblage et de synthèse des objectifs régionaux, porteur d'une vision stratégique et volontaire pour le territoire. Or cette vision est absente.
- L'absence d'évaluation « in itinere » de la convention manque comme a manqué l'évaluation de la convention précédente. Le CESER Centre Val de Loire par son investissement permanent sur le sujet, devrait y participer.
- L'information et la concertation des usagers et de tous les habitants de la Région est nécessaire pour répondre à leurs besoins, et parce que le budget transports représente 46% du budget régional, en 2022.



# **INTERVENTIONS DES GROUPES**

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

**Avis du CESER relatif à la convention TER**

**Intervention de Monsieur Alain JUMEAU**

**Au nom du groupe : GEI – Groupe des Entreprises et des indépendants**

Même si nous partageons bon nombre des remarques du rapporteur, à commencer bien sûr par le délai très court dont nous avons disposé pour étudier le rapport du Président mais surtout la Convention elle-même, nous tenons à exprimer quelques remarques en tant que représentants des employeurs.

De manière générale, rappelons que cette Convention s'inscrit dans la loi ayant prescrit l'obligation de la mise en concurrence et nous nous en félicitons.

Le texte relève un manque d'ambition sur l'offre. Il nous apparaît que ce volet doit être étudié en complément de la Convention elle-même, avec l'ensemble des acteurs afin de définir une offre adaptée et dimensionnée, lots ou pas, à la réalité des besoins des voyageurs.

J'en profite pour confirmer la pertinence de l'organisation du transport et notamment de l'utilité des organisateurs de second rang.

En cela, le rôle d'ensemblier confié au délégataire nous apparaît une bonne décision.

Nous apprécions également les volontés d'amélioration des services offerts aux voyageurs.

Nous observons d'ailleurs que la SNCF s'engage, avec détermination dans les objectifs.

Cette responsabilisation du délégataire ferroviaire est positive ; Il nous a semblé cependant que des précisions seront nécessaires sur la mise en œuvre du suivi des résultats.

Nous apprécions également l'effort de la réduction de la dépense du fonctionnement. Comme évoqué lors des interventions du précédent avis, les composantes du CESER ont des options différentes. Les entreprises rappellent la nécessité d'un coût de transport, d'un service public adapté et supportable dans le choix des solutions retenues. Les entreprises sont notamment opposées à toutes taxes nouvelles, elles qui financent déjà en partie le transport des personnels et le versement transport.

En la matière, les investissements et les efforts commerciaux inscrits dans la Convention correspondent aux attentes des entreprises.

Sur ce dernier point concernant les efforts demandés au Délégataire, les entreprises soulignent la nécessité d'une véritable amélioration d'une information trop souvent déficiente et pénalisante pour les voyageurs et l'organisation des entreprises.

A défaut d'un avis, nous soutenons les dires de notre rapporteur.



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

### **Avis du CESER relatif à la convention TER**

**Intervention de Monsieur : Jean-Paul VINCENT**

**Au nom du groupe : FORCE OUVRIERE**

Messieurs les Présidents, Mesdames messieurs les représentants régionaux, chers collègues,

Notre Région qui dispose désormais des responsabilités opérationnelles de transport, avec un poids économique qui pèse désormais près de 60 % du budget régional, se doit de garantir l'engagement de service à fournir aux usagers. La convention TER en est la démarche contractuelle.

Notre groupe constate et apprécie les efforts importants de la Région de rendre le réseau ferré le plus opérationnel possible. D'autant que , afin de pouvoir garantir cet engagement, la nouvelle convention fixe des termes plus précis et exigeants sur les attentes espérées.

Toutefois, nous signalons quelques sujets d'inquiétudes qui risquent de réduire cette ambition .

Nous ne trouvons pas de perspectives évolutives concernant le service voyageurs, dans les 10ans couverts par la convention, pas de mise en progression de sites d'achat de billets, de guichets, de possibilité d'amplitude horaire envisagée, pas d'évolutions autour des services billetterie. Un déficit d'information pour guider les voyageurs en cas d'incident est peu abordé.

Sur les évolutions liées à l'enjeu de nouvelles mobilités aucune orientation n'est fixée. Le CESER avait exprimé en décembre 2021 que la difficulté porterait sur l'équilibre entre la garantie de service attendu et le niveau financier du prestataire pour y répondre. Le CESER non consulté lors de la négociation de la convention se trouve démuné pour juger de son efficience.

Notre groupe FO regrette de ne pas pouvoir se prononcer sereinement sur l'enjeu volontariste de la Région mais avec un fournisseur en insuffisance de moyen pour y répondre.

Nous attirons surtout l'attention sur la potentialité de transfert, à terme, de certains secteurs à des intérêts privés. L'objectif de rentabilité va prévaloir à cette option mais il ne répondra pas à la demande d'un service fiable et régulier de ce transport. Ceci d'autant plus que les ressources humaines subissent et subiront les contraintes de ces transferts.

La structure du réseau conditionnera l'offre de service mais cette attente ne pourra se concrétiser qu'avec l'aval des moyens humains et des conditions de travail en phase pour y répondre.

En conclusion, le groupe FORCE OUVRIERE partage les termes de l'avis et le soutiendra.

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 27 JUIN 2022

**Avis du CESER relatif à : Convention TER 2022-2031**

**Intervention de Madame : Florence DUMOND**

**Au nom du groupe : CGT**

### **Déclaration unitaire sur Convention TER Centre Val de Loire CGT-CFDT-CFTC-UNSA-FSU**



**Monsieur le Vice-Président chargé des Mobilités, du Transport et de l'intermodalité**

**Monsieur le Président du CESER,**

**Monsieur Le Rapporteur,**

**Mesdames et Messieurs les Conseillés-ères**

Les Organisations Syndicales CGT-CFDT-CFTC-UNSA-FSU représentant les salarié-es au CESER Centre Val de Loire souhaitent tout d'abord indiquer que les délais très courts pour analyser un tel dossier, qui plus est incomplet puisque la consistance du service est précisée dans les annexes non fournies, n'ont pas permis au CESER de travailler normalement ce dossier comme cela avait été le cas pour l'écriture de la Convention précédente.

Les organisations syndicales dénoncent ce peu de considération manifestée à l'égard du CESER.

Nos organisations partagent tous les éléments du rapport sur la Convention TER relevés dans cet avis.

Elles précisent qu'elles sont opposées à l'ouverture à la concurrence mentionnée à la date du 1/01/2030 par un 1<sup>er</sup> lot suivi d'un autre à compter de 2031. Pourquoi préparer une ouverture à la concurrence en 2030 alors que la convention présentée renouvelle sa confiance à l'opérateur historique en lui demandant qui plus est d'assurer un rôle « d'assembler » dans le cadre de cette convention 2022-2031 ?

Dans un contexte où le service public de transport est un enjeu essentiel pour la transition énergétique et la protection de l'environnement, il est périlleux de créer les conditions de désengagement des travailleur-res de ce secteur en affichant la stratégie du dumping social et du démantèlement de SNCF Voyageurs sur notre région.

Considérer le rôle « d'assembler » que doit mener SNCF Voyages tout en donnant le signal aux Cheminot-es qu'une fois le travail d'expertise pour préparer la concurrence, ils/elles seront transféré-es dans les entreprises qui obtiendront les marchés, est inacceptable.

Au contraire, la période des 10 prochaines années, en s'appuyant sur l'expertise de l'ensemble du groupe public SNCF sur les infrastructures, l'exploitation, le matériel roulant et la gestion des gares est une véritable

opportunité à saisir pour travailler dès maintenant et en coopération un schéma de développement de l'offre et du trafic ferroviaire.

Les projets de réouverture des services voyageurs sur Pithiviers-Orléans, Gien-Châteauneuf sur Loire-Orléans, Chartres-Orléans, Châteauroux Tours qui figurent dans les orientations stratégiques de la Région doivent être travaillés avec les AOM des métropoles, les départements, pendant les 10 ans de la convention.

Développer le réseau ferroviaire en région, travailler la complémentarité avec le bus et autres modes de déplacement en s'appuyant sur des pôles multimodaux, proposer une tarification attractive, juste et solidaire pour permettre à toutes et tous de se déplacer pour aller travailler mais aussi pour ses loisirs, pour les visites aux amis, à la famille et autres motifs et tout ça en maîtrisant les finances publiques ne peut s'entendre en déstabilisant le système ferroviaire.

Les Organisations Syndicales CGT-CFDT-CFTC-UNSA-FSU invitent donc le Conseil Régional réuni en séance plénière les 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet prochain à porter une modification qui permette d'annuler le titre II de la Convention.

Avec la baisse de contribution de 39M€ sur la durée de la convention, on peut imaginer la pression sur le dos des dirigeant-es des lignes qui se répercutera, sans aucun doute, sur les équipes. D'ailleurs, il a été d'ores et déjà annoncé aux représentant-es des cheminot-es la suppression d'une quarantaine d'emplois pour l'année à venir, ce n'est pas ça qui va améliorer la qualité et le service aux usagers.

Les Organisations Syndicales CGT-CFDT-CFTC-UNSA-FSU tout en étant favorable à des objectifs globaux de qualité et un suivi rigoureux par ligne, sont opposées au risque de division des salariées et souhaitent le retour des comités de lignes ou comités d'usagers, participation citoyenne abandonnée par la Région.



# CESER

Centre-Val de Loire  
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

---

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : [ceser@centrevallde Loire.fr](mailto:ceser@centrevallde Loire.fr)  
[ceser.centre-valde Loire.fr](http://ceser.centre-valde Loire.fr)