

<http://www.senat.fr/rap/106-385/106-3857.html>

TRAVAUX DE LA COMMISSION SPÉCIALE SUR LE DIALOGUE SOCIAL ET LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES RÉGULIERS DE VOYAGEURS.

Résumé de la position de Francis Grass (exDG Semvat), actuellement à Véolia (Connex).

M. Francis Grass, directeur régional Ile-de-France de Veolia Transport, a jugé nécessaire d'opérer une distinction selon les tailles des réseaux concernés, estimant qu'un délai de quarante-huit heures est court pour organiser un service public minimum dans les plus grands réseaux.

M. Francis Grass a souligné le risque que représente la présence non maîtrisée de piquets de grève pour l'entreprise qui organise de bonne foi le service minimum. L'obligation de remboursement des usagers pour service non réalisé pénaliserait alors l'entreprise, qui ne serait pourtant pas responsable. Il a émis le vœu qu'une disposition prévoie l'intervention des services de l'ordre dans ce cas.

M. Francis Grass a mentionné l'existence de comités d'usagers dont la consultation pourrait être renforcée avec la mise en place de la loi.

M. Francis Grass a confirmé que l'obligation de remboursement pour service non fait entraînerait automatiquement un renchérissement du service, car cela représente un risque indéniable pour l'entreprise dont les marges sont déjà faibles. Il s'est demandé si cette obligation de remboursement n'était pas excessive et si la simple obligation d'information n'était pas finalement suffisante.

M. Francis Grass a estimé nécessaire de distinguer les notions de service prioritaire et de service minimum. Il a rappelé que la définition des dessertes prioritaires par l'autorité organisatrice se fait en fonction de la disponibilité des personnels.

On l'a échappé belle avec Francis Grass et Connex.

Puis M. Jean-Paul Huchon a estimé que l'Etat, comme actionnaire unique de la RATP et de la SNCF, devait encourager le dialogue social, mais il lui a semblé que les dispositions contenues dans le projet de loi n'y contribueraient pas et pourraient même avoir des répercussions négatives sur le service. Il a ensuite jugé qu'il n'était pas envisageable pour le STIF d'établir un plan de transport adapté revenant à privilégier certaines zones de la région sur d'autres. Un service minimum ne pouvait donc se concevoir, à ses yeux, qu'au travers d'un pourcentage global du service, qui serait défini dans la loi. Il a rappelé à cette occasion que les accords conclus par le STIF avec la RATP et la SNCF prévoyaient 50 % du service aux heures de pointe et 33 % aux autres heures. Il a fait valoir que ces accords définissaient des pénalités pour les transporteurs lorsque ces niveaux minimums n'étaient pas atteints.