

Politique | CESER Nouvelle-Aquitaine : ces conventions qui divisent



La dernière séance plénière du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional de Nouvelle-Aquitaine (ou CESER), qui a eu lieu ce vendredi 5 avril, a visiblement été particulièrement chargée. L'assemblée consultative (composée de 180 membres contre 266 en 2016 au moment de la fusion des régions) s'est prononcée sur la nouvelle stratégie du Port de Bordeaux, la convention passée entre la région et SNCF Mobilités sur les TER, l'accès au droit et à la justice et le projet de "cité aéronautique" TARMAQ, avec la plupart du temps de sérieuses réserves. On fait le point avec le président du CESER, le rochelais Dominique Chevillon.

Justice : la crainte des "chaises musicales"

Le 23 mars dernier, la "loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice et la loi organique relative au renforcement de l'organisation des juridictions" a officiellement été promulguée, non sans quelques censures du Conseil constitutionnel et après plusieurs mois de contestation de la part du monde judiciaire. Principaux griefs adressés : une réforme qui éloigne le justiciable de l'institution judiciaire, notamment via la fusion administrative des Tribunaux de Grande Instance et des Tribunaux d'instance, l'une des mesures les plus controversées (et sur laquelle le Conseil constitutionnel n'est pas revenu), le tout dans un contexte d'alerte du Défenseur des droits sur des services publics "de plus en plus distants". Le CESER a donc eu entre les mains une convention prévoyant "un accompagnement, de la part de la région Nouvelle-Aquitaine, de projets d'associations, de la société civile mais aussi émanant des administrations de la Justice. "L'expression des objectifs spécifiques de cette convention et les acteurs associés induisent une certaine confusion", écrit-il ainsi. "Il semble que le dispositif prévu viserait prioritairement l'accès aux droits des jeunes en milieu rural (accompagnement, orientation, formation) ; ainsi, ce n'est pas tant l'accès à la justice ou aux droits qui importe mais la qualité de l'information apportée aux jeunes pour leur insertion sociale et professionnelle. Si tel est le cas, quel est le sens du partenariat établi spécifiquement avec le Ministère de la Justice" ?

Derrière cette interrogation, la crainte de voir la collectivité territoriale se substituer au rôle de l'État en matière de justice est sans doute la principale crainte exprimée par la seconde assemblée régionale. "On peut se féliciter d'un financement partiel, d'un partenariat entre le Conseil régional et le ministère de la Justice parce que l'État a besoin

de conventions avec les collectivités pour avoir des accès au droit et à la justice de qualité, notamment en milieu rural", souligne ainsi Dominique Chevillon. "L'une des grandes craintes du CESER, c'est qu'il ne faut surtout pas que la Région supplée aux insuffisances de l'État dans ses compétences régaliennes. Si on veut avoir une politique efficace d'égalité devant le droit et de justice sociale, il faut avoir un État qui affirme sa volonté d'être présent au plus près des justiciables. De ce côté, on rejoint plutôt les professionnels de la justice". Le CESER conclue d'ailleurs que la convention en question, même sur la base d'un partenariat avec le ministère de la Justice, "ne pourra pas compenser le recul, voir l'abandon des services publics dans les territoires ruraux, qui compromet beaucoup plus sûrement l'effectivité de l'accès aux droits. La problématique soulevée par cette convention appelle une mobilisation bien plus structurelle du Conseil régional, dans le plein champ de ses compétences et interventions".

Port de Bordeaux : quelle stratégie ?

En novembre 2017, le CESER analysait dans un [rapport très détaillé](#) la situation économique des ports de commerce régionaux, le tout sans prendre de gants. "La première façade maritime française n'est plus qu'un acteur de second rang et s'inscrit dans un contexte particulièrement dégradé", écrivait-il preuves à l'appui, tout en estimant que pour faire face à une baisse d'activité et à une situation [économique et sociale](#) compliquée, les collectivités territoriales devaient continuer à investir. La [fusion des ports](#) de Bordeaux et de la Rochelle, un temps évoquée, tout comme la régionalisation du Port de Bordeaux, ont suscité de nombreuses frilosités. Dernièrement, le Grand port maritime de Bordeaux a nommé Jean-Frédéric Laurent à sa direction générale. Interrogé par [La Tribune](#) et [Sud-Ouest](#), ce dernier dessine les premiers axes d'une nouvelle stratégie. Le CESER, lui, s'est montré particulièrement méfiant face à la présentation d'un "contrat de partenariat et de projets", associant le Grand Port Maritime de Bordeaux et les collectivités territoriales concernées" (Bordeaux-Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine). Lui qui regrettait un "manque flagrant de [soutien politique](#)" souligne que ce nouveau partenariat, justifié par la volonté du port de reprendre une nouvelle dynamique face à sa perte d'activité, ne doit pas édulcorer ses ambitions à long terme.

"Le projet industriel n'est pas très détaillé", déplore ainsi Dominique Chevillon. "Dans la convention, on l'espère plus qu'on le décrit. On parle de valorisation du foncier, ce qui veut dire que c'est sûrement une partie importante du projet mais l'intérêt principal du CESER repose bien plus sur l'élaboration d'un projet industriel. Il faut que ce grand port retrouve une place qu'il a un peu perdu dans l'économie régionale". En plus de regretter l'absence de concertations "incluant les organisations syndicales ainsi qu'un certain nombre d'associations (associations environnementales notamment) pour qu'au-delà de l'approche strictement économique, les questions sociales, de conditions de travail ou les questions écologiques... soient prises en compte", le conseil économique et social pose la question des enjeux environnementaux et de sécurité maritime du site. "Des efforts ont manifestement été consentis ces dernières années pour contenir l'impact sur les milieux, pour assurer le respect des réglementations spécifiques et sensibiliser les acteurs portuaires à la nécessaire réduction des nuisances. Deux sources d'inquiétude sont exprimées, la première sur l'impact du trafic maritime au regard des émissions de gaz à effet de serre et le développement du tourisme de croisières, susceptible de générer des conséquences importantes sur les milieux et sur le cadre de vie des habitants. La seconde tient à l'augmentation du gabarit et du tonnage des bateaux circulant au large des côtes de Nouvelle-Aquitaine ou accostant dans les infrastructures portuaires".

Ainsi, l'Assemblée a suggéré la mise en place d'une démarche ISO 26000, qui porte sur la responsabilité sociétale des entreprises par rapport à la question du développement durable. Malgré tout, selon Dominique Chevillon, le tout "manque d'un projet industriel bien costaud. Dans les ports qui fonctionnent bien, tout un ensemble d'organisations gravitent autour et cet ensemble est porté par un projet. Ici, l'ambition est faible et il est beaucoup question de valorisation du foncier qui n'est qu'une activité accessoire par rapport à ce qui crée des emplois : du transit, de l'import-export et de l'industriel. L'attrait de ce foncier est énorme pour de très nombreux acteurs institutionnels parce que l'agglomération bordelaise en a besoin...". Face à une métropole qui lorgne vers des terrains disponibles, il serait donc dommageable, pour les élus du conseil, de gaspiller les réserves du port de Bordeaux... Quant à une régionalisation du site, le conseil se montre bien plus timide sur la question : "Il faut parler des ambitions du projet avant de parler des compétences parce que ce n'est pas avec elles qu'on gagne la partie", précise son président.

TARMAQ : une piste encore vide

En juillet dernier, les collectivités ont annoncé les premières esquisses d'un projet de cité de l'aéronautique et de l'espace à Mérignac, baptisé ["TARMAQ"](#). Lors de la dernière assemblée, le CESER a débattu à partir d'une "convention opérationnelle d'action foncière pour le développement économique de la filière aéronautique dans le cadre du projet TARMAQ entre la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Mérignac et l'Établissement Public Foncier de Nouvelle-Aquitaine". Le résultat, c'est qu'il s'est trouvé bien incapable d'émettre un avis définitif, et pour cause. "La commission économique a indiqué qu'il n'y avait pas d'information suffisante pour rendre un avis complet. Comment juger de la pertinence d'une convention si on n'a pas tous les éléments ? Le dossier était très maigre par rapport à l'ensemble des dossiers habituels qui nous sont soumis", témoigne ainsi Dominique Chevillon. "Une action foncière va être menée, elle fait l'objet d'une convention mais on ne voit pas la corrélation avec le développement des activités. On n'a rien sur le modèle économique, son financement global, sa logique de positionnement territorial, notamment par rapport à la Cité de l'Espace de Toulouse, ou sa gouvernance". Il est vrai que lors de sa première présentation en juillet, les détails sur la structuration financière du projet, qui espérait déjà attirer 200 000 visiteurs lors de son ouverture (la première pierre n'est pas attendue avant 2021), étaient tous sauf pléthoriques. Affaire à suivre...

TER : une convention saluée, mais...

Le 31 janvier dernier, Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine, a officiellement signé aux côtés de

SNCF Mobilités la nouvelle [convention d'exploitation](#) des TER, chiffrée à 1,7 milliards d'euros pour la période 2019-2024. Globalement salués par le CESER, les objectifs de cette convention ont en revanche suscité quelques réserves. "L'ambition n'est pas totalement à la hauteur des enjeux d'une organisation globale de la mobilité à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, articulant les différents modes de transport autour d'un schéma cohérent de desserte des territoires". Dans un [rapport sur l'intermodalité](#) rédigé en juillet 2017, le conseil qualifiait le transport ferroviaire "d'épine dorsale" de la mobilité régionale. Depuis, un syndicat mixte des transports est passé par là, et avec lui des objectifs ambitieux d'une [offre intermodale unifiée](#), notamment via la mise en place d'une tarification unique. Le CESER, lui, "s'inquiète de l'approche focalisée sur les seuls critères d'amélioration de la compétitivité, au risque d'avoir un impact négatif sur les effectifs et les conditions de travail des agents ferroviaires. L'esprit et la qualité d'un service public fondé initialement sur des principes de péréquation, au service de l'aménagement du territoire risquent d'en souffrir. Plus spécifiquement, le CESER regrette une remise en cause, sur certaines dessertes, de l'accompagnement systématique des trains par les agents du service commercial des trains qui, au-delà de leurs missions de contrôle, participent à la sécurité des circulations, à l'information des voyageurs ou encore à la vente de titre de transport".

L'actualité a en effet pris la région de court en septembre vis-à-vis de la présence de contrôleurs à bord, une situation qui restait "[exceptionnelle](#)" selon la SNCF, pour qui le [contexte social](#) en 2019 s'annonçait déjà compliqué en décembre. "On dit qu'il faut améliorer la compétitivité, mais ce n'est pas forcément en réduisant les effectifs, surtout quand on voit l'augmentation du niveau d'exigence des consommateurs. Beaucoup de prestations sont de l'accompagnement des voyageurs, ça ne se fera pas avec des effectifs réduits drastiquement. Un service qui marche, c'est un service connu du client, mais la question des prix est toujours en relation avec la qualité des prestations. Les petits prix ne font pas tout", prévient ainsi Dominique Chevillon. Ces considérations prises en compte, le CESER poursuit : "en tout état de cause, le recours à la concurrence ne semble pas la solution permettant de répondre aux exigences de la convention qui sont l'amélioration du service rendu aux usagers et l'aménagement du territoire".

Le [Conseil régional](#) estimait, en décembre, suite à des craintes exprimées par un syndicat de cheminots, que l'offre va s'améliorer par cette ouverture européenne, qui pourrait être effective en 2023 (2020 pour la grande vitesse). Le CESER, lui, est clairement plus divisé sur le sujet. "L'ouverture est européenne, mais il y a encore une partie de nos composantes qui est très inquiète par rapport à ça. Une partie du CESER estime que c'est un bien parce que ça oblige tous les acteurs à se mettre en bon ordre pour satisfaire le niveau d'exigence des consommateurs et une autre pense que la SNCF n'étant pas en grosse santé, y rajouter de la concurrence va poser problème estime Dominique Chevillon. La [mise en marche](#) de cette ouverture, quelles que soient les réticences, semble déjà s'organiser en région pour l'opérateur français. À voir donc si les réticences du CESER seront suivies d'effets...



Romain Béteille

*Crédit Photo : [aqui.fr](#)
Publié sur [aqui.fr](#) le 08/04/2019
[Url de cet article](#)*