

# **Propositions à débattre pour une politique de transformation sociale au Conseil régional**

## **12 ans de ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur**

Petit rappel, en 1998 le ferroviaire en région Provence Alpes Côte d'Azur se résumait à créer quelques dessertes mais toujours en supprimant le même nombre, ce qui faisait 250 dessertes quotidiennes.

Par ailleurs, concernant les infrastructures, le Contrat de plan Etat – Région (droite – droite) prévoyait 25 millions de francs pour quelques travaux, jamais effectués, sur Nice – Breil.

Enfin le plan Guillaumat de la SNCF, qui avait provoqué la grande grève des cheminots en 1995, prévoyait de supprimer 15 000 Km de voie ferrée y compris dans notre région.

L'expérimentation de la régionalisation à la manière de la droite préparait la privatisation et le morcellement de la SNCF. Le groupe communiste n'avait pas voté ce texte.

Après la dissolution de l'Assemblée nationale et la mise en place d'un gouvernement de gauche, le contre-pied de cette politique a été décidé.

Avec Jean-Claude Gayssot, les régions expérimentales ont fortement modifié les objectifs de la régionalisation.

Petit bémol, le gouvernement n'est pas revenu sur la création de RFF scindant l'entreprise en deux.

Ce court rappel me semble indispensable pour bien appréhender le chemin (de fer) parcouru en douze ans.

A raison de trois cent millions d'euros en moyenne annuelle, Provence Alpes – Côte d'Azur aura versé à la SNCF 3 milliards 600 à la fin du deuxième mandat ! Plus deux milliards pour le fonctionnement des TER, plus d'un milliard pour les contrats de plan et de projet, l'achat de nouveaux matériels mais aussi les études de la LGV Côte d'azur.

A noter, depuis quatre ans, l'implication du Conseil régional sur les Chemins de fer de la Provence.

Le budget TER est en constante augmentation alors que les dotations de l'Etat stagnent. De fait, les régions sont devenues une des principales sources de

financement de la SNCF, établissement public de l'Etat qui contrôle son Conseil d'administration.

RFF subsiste grâce à l'encaissement des péages payés par les conseils régionaux comme la plus grande partie des travaux CPER ou Plan rail , même les nouvelles LGV sont financées en grande partie par les conseils régionaux et les autres collectivités !

On pourrait penser que fort de cette implication, encore plus massive depuis que la quasi-totalité des régions ont des majorités de gauche, le service public TER et son développement, vérifié par la courbe ascendante de l'adhésion des usagers, se couplent avec des moyens humains, agents de conduite, contrôleurs, maintenance...eux aussi croissants. Et pourtant ce sont 17 789 postes de cheminots qui ont été supprimés en sept ans !

Les régions sont exclues du versement transport des entreprises et ne bénéficient pas d'une fiscalité propre à ce développement. Les contraintes budgétaires dues au transfert de charge massif dans l'éducation avec les personnels non enseignants, dans la formation professionnelle, la santé et les transports avec ports et certains aéroports ne permettent plus d'engager de nouveaux budgets sans de nouvelles ressources.

Améliorer le réseau, son fonctionnement, créer des dessertes nouvelles (en dix ans en PACA on est passé de 250 trains quotidiens à 720) mais aussi financer une tarification sociale, carte solidarité, abonnements salarié et scolaire, pour abaisser le coût des billets SNCF trop cher passera par exemple par une taxe à l'essieu sur les poids lourds qui traversent notre région ou bien par les bénéfices des sociétés d'autoroutes ou toute autre fiscalité qui prenne en compte le développement durable.

La dette pharamineuse supportée par RFF dont c'est la seule vocation doit disparaître avec cet organisme qui coûte et est inutile, c'est bien d'un autre service public ferroviaire dont on a besoin, et cela est inconcevable avec la disparition du fret ferroviaire et la main mise du transport routier pour les marchandises.

On est bien là dans la recherche du profit immédiat qui ne tient pas compte de l'environnement ni des conditions de travail et cela y compris par la SNCF.

Notre volonté d'un service public moderne, efficace se heurte aux directives européennes qui prônent la libéralisation et la mise en concurrence. C'est d'ailleurs vers cette solution libérale que toute la politique de la direction de la SNCF tend, avec comme leitmotiv « *il faut se préparer à la concurrence* ».

C'est avec cette même explication que la société publique investit à l'étranger dans des compagnies privées qui, un jour, concurrenceront la SNCF en

France. D'autres sociétés sont prêtes, ici et maintenant, à jouer la concurrence prônée par l'Europe dont le modèle anglais a démontré sa nocivité.

Hors SNCF, la région depuis dix ans est devenue gestionnaire d'infrastructures avec le transfert de la concession des Chemins de Fer de la Provence, propriétaire et gestionnaire des 7 aérodromes et a développé un réseau régional de dessertes par autocar dense et complémentaire aux TER. Se pose pour demain le transfert des ports fluviaux d'Arles et Avignon, mais vraisemblablement à terme le transfert des ports de Toulon et Nice malgré l'opposition des deux conseils généraux concernés mais aussi la gestion des autoroutes de la mer.

### **Enjeux politiques à l'horizon (2010-2011)**

Il est nécessaire et indispensable de faire le lien entre les propositions de réforme institutionnelle contenues dans le rapport Balladur et les enjeux des élections régionales.

Sans une mobilisation populaire sur cette question de réforme, qui peut paraître éloignée du quotidien et qui risque de changer la nature même des régions avec la démocratie participative et représentative qui y perdra de la force.

S'attaquer à ces questions revient à faire échec à un hold-up sur les finances locales et un coup d'état qui vise à rendre au gouvernement la décision en matière de politique publique en faisant payer à l'impôt local ses choix.

Dans le même temps, la gauche doit prendre la question de l'aménagement du territoire et de la mobilité des personnes et marchandises au niveau des enjeux liés aux questions posées par les changements climatiques et la demande croissante de déplacement.

Il nous faut réfléchir à un autre service public qui prenne en compte la proximité avec les régions, celles-ci ont la quasi responsabilité du réseau et aucun moyen politique pour y faire appliquer un véritable service public ferroviaire.

Il faut ces moyens pour les conseils régionaux, y compris jusqu'à leur permettre de se substituer à la SNCF par un service public de proximité qui permettra d'éviter et de refuser la procédure de délégation de service public car, n'en doutez pas, la SNCF trouvera là une opportunité de se délester de dessertes secondaires ou de celles existantes sur des voies obsolètes, vétustes, ce qui ne manque pas.

## Un projet alternatif

### I Volet aménagement du territoire

#### **L'élaboration d'un schéma régional d'aménagement du territoire et d'un plan transports.**

Mettre en synergie des ports fluviaux et des infrastructures ferroviaires dans le domaine du fret ;

Anticiper toute réforme concernant le fret en **créant le premier opérateur public local de fret** avec une double mission : désenclaver les territoires isolés ou difficiles d'accès ;

Apporter une réponse concrète à la desserte marchandise des centres-villes ;

Donner du sens et une vocation utiles pour chaque aéroport sous gestion régionale :

Vocation sportive et touristique

Développement de la filière industrielle aéronautique ;

#### **Modernisation des infrastructures ferroviaires :**

Affirmer le rôle moteur de la collectivité régionale par :

Poursuivre et terminer les travaux inscrits au contrat de projet Etat Région ;

Afin de compléter le schéma régional d'infrastructure fort de l'expérience du transfert des chemins de fer de Provence :

Engager les demandes de transfert auprès de l'Etat des lignes fermées comme celles de Draguignan les Arcs, Digne St Auban, Valdonne...

Mais aussi auprès des Conseils généraux des emprises ferroviaires comme celles de Barbentane, Châteauneuf – Pas des Lanciers, Orange – Carpentras...

Pour réussir la mise à niveau des infrastructures le montant financier des investissements sera de l'ordre de 5 milliards d'euros.

Voilà une bonne utilisation pour l'emprunt Sarkozy.

En tout état de cause, on ne peut pas retarder la mise à niveau du réseau.

## **II Affirmer le rôle d'autorité organisatrice des transports :**

Poursuite du travail engagé pour le développement du service public ferroviaire au travers d'une refonte de la convention liant la région à la SNCF.

**Création d'un service public régional ferroviaire** pour garder dans le secteur public l'ensemble des services qui seront ouverts à la concurrence et pour lesquels la SNCF refuse d'en garder la gestion ou n'a pas les moyens juridique ou financier d'affronter la libéralisation des services ferroviaires.

Dans ce cadre, l'intégration des services routiers n'est pas à exclure ni la mise en place de moyens synergiques avec les agglomérations et départements.

## **III Solidarité**

Engager le débat sur la gratuité des transports pour la mise en place à l'horizon 2011-2012 d'un syndicat mixte permettant la gestion du coût de la gratuité en commençant par les bénéficiaires de la carte solidarité, des abonnés salariés et scolaires.

Loin d'être un slogan cette décision repose sur le double objectif : réduire massivement les émissions de gaz à effet de serre par le transfert vers les transports collectifs des déplacements quotidiens des personnes et celui de ne pas pénaliser financièrement l'usager.

Cette mesure nécessite un débat public et une appropriation citoyenne renouvelée de cette politique publique : **un forum permanent des usagers sera mis en place avec les moyens de fonctionner.**

Sans prise de conscience collective ce type de mesure perd en efficacité !

## **IV Les moyens d'une politique alternative dans le domaine de l'aménagement et des transports.**

### **La démocratie participative :**

Dynamiser les comités d'animation de lignes en créant un outil radiophonique comme pour le routier : Info Transports : **La radio des usagers des transports.**

**En incluant les usagers à la gestion de cet outil d'information.**

Réunion semestrielle du Comité Consultatif Régional des transports et de l'observatoire de la qualité.

Gérard PIEL

27/08/2009