

Un bilan, un projet

Question : Quel regard portez-vous sur les douze années où vous avez été en charge des transports au Conseil régional ?

R : Contrairement à ce que colporte monsieur Mariani, je ne suis pas cheminot et donc il a fallu que j'appréhende le monde des transports et particulièrement le monde ferroviaire.

Les cheminots, les directions de la SNCF et de RFF, les services des collectivités, du ministère, de la préfecture, les usagers et leurs associations. Par exemple, j'ai apprécié le travail des « Amis du rail », du GIR Maralpin, de la FNAUT, du MNLE.

J'ai tenu avec tous les syndicats qui le souhaitaient un dialogue ouvert, constructif, sans concession.

J'ai apprécié la direction de la SNCF quand elle portait le développement des TER, la rénovation du service public. Le travail avec messieurs Izard et Cartier, a été de grande qualité. Je ne peux pas dire la même chose depuis que la droite a nommé des personnes qui sont là pour casser et démanteler.

Dans le même esprit, je n'ai jamais refusé de débattre, d'échanger avec les « Naufragés du TER » mais l'agressivité de son président depuis qu'il n'est plus usager des TER est incompréhensible sauf à croire que son nouveau travail à la mairie de Mougins explique cela.

Vous le voyez, l'essentiel est dans les rapports entre les personnes.

Comment oublier le dramatique accident de St Dalmas de Tende où nous nous sommes retrouvés avec Louis Gallois, alors président de la SNCF, et le sous-préfet Aissous dans une salle remplie de blessés ?

Comment oublier le dernier serrage de boulon sur la LGV Méditerranée et l'essai qui a suivi à 350Km/h. Là aussi avec Louis Gallois et Claude Martinand pour RFF et Jean-Claude Gayssot alors ministre des Transports ?

C'était l'époque du développement, de la mise en place des tarifs sociaux, de la carte solidarité utilisée chaque année plus de 500 000 fois !

Enfin, je veux dire combien j'ai apprécié les fonctionnaires du Conseil régional, Bertrand Wolkowitch qui a été mon premier directeur des transports et avec qui j'ai beaucoup appris les subtilités des ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais aussi Thierry Coquil qui lui a succédé et qui a changé la dimension de la DTGE ! Avec eux, des hommes et des femmes qui ne comptent pas les heures, qui savent se mobiliser sur des dossiers souvent hermétiques. Au moment où on déblatère sur la fonction publique où même le président de la République méprise ses agents, je tiens à les remercier pour ces douze années formidables.

Q : Vous parlez comme si votre fonction arrivait à sa fin ?

R : Je pense que de toute façon c'est la fin d'un cycle mais je fais campagne pour que le Front de Gauche soit dans la majorité qui va diriger le Conseil régional. Si je suis élu, nous verrons bien la responsabilité qui me sera confiée mais je ne pouvais pas terminer ce deuxième mandat sans dire ce que je ressens profondément.

Q : Vous n'évoquez pas les C.P., pourquoi ?

R : Bien que nous sommes dans le même domaine ferroviaire les CP et la SNCF sont deux choses bien différentes. Ce qui les rapproche, ce sont les luttes des personnels, les mobilisations fortes tout au long de ces années qui ont préservé cette ligne Nice - Digne. Ils sont nombreux ceux qui ont voulu la fermer et pourtant, elle est toujours là et se modernise avec des rames neuves. Les cheminots, leurs syndicats CGT y sont pour beaucoup. Quand Germain Nallino, président des Amis du rail, m'a fait partager son idée de voir la Région récupérer la ligne, je n'y croyais pas.

Président du SYMA (Syndicat mixte regroupant les conseils généraux des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute Provence, les villes de Nice et Digne et le Conseil régional PACA) j'en ai décidé la fermeture et d'effacer les dettes, c'est fait.

Aujourd'hui, la Région est seule aux commandes. **Une première rame neuve est au banc d'essai, les travaux pour un montant de 55 millions d'euros sont en cours, les études pour l'électrification et la traversée du Var sont réalisées.** Tout au long de la voie les habitants des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute Provence sont mobilisés. Je crois que nous avons fait du bon travail. Les propositions du Front de Gauche permettent d'aller plus loin y compris dans la gestion.

Alors que le libéralisme veut imposer la concurrence, la privatisation, nous proposons le contraire : **récupérer la gestion directe en service public régional des transports des CP. Là aussi notre ambition est à la hauteur des défis du libéralisme.**

Q : le Front de Gauche a aussi des propositions pour les TER, quelles sont-elles ?

R : La gratuité des TER est au cœur des débats, chacun cherche à s'y raccrocher. Mariani parle d'un pass alors qu'il existe déjà. Le PS parle d'un pass à 1 €, très bien, cela veut dire que nous avons obligé à un débat sur cette question ce qui n'a pas été possible en six ans.

Ce débat est très important car ce que l'on nous objecte c'est qu'un service public doit être payant ! Mais en 1945 quand le CNR a réalisé son programme, la santé, l'éducation étaient bien dans le cadre de la gratuité. Depuis, cela a malheureusement bien changé.

Aujourd'hui on peut dans cette région faire la gratuité des TER ! Notre budget est de 2 milliards d'euros et ce qu'il faut pour la gratuité totale, c'est 80 millions d'euros.

- Nous proposons aussi un financement de cette avancée sociale et écologique : que le versement transport commence dès le 10^e salarié, qu'il soit uniforme à 1,8% de la masse salariale et que les régions touchent enfin leur part.
- Nous proposons la régionalisation du produit des amendes radars (plusieurs centaines de millions d'euros) et de l'affecter aux transports collectifs.
- Nous proposons une taxe sur les sociétés autoroutières qui ont été bradées au privé.

Cette mesure est juste socialement et écologiquement, il faut maintenant la volonté politique.

Au-delà de la gratuité, nous proposons un syndicat mixte régional placé sous la responsabilité de la Région et regroupant toutes les autorités organisatrices de transports.

- Nous proposons l'interdiction du transit des poids lourds au-delà de 500 Km et un plan de relance pour le fret ferroviaire.
- Nous proposons de dépasser le contrat de projets Etat - Région pour la rénovation, la modernisation et la création de dessertes ferroviaires : Avignon-

Carpentras, Avignon-Cavaillon, Carpentras-Orange, Tarascon-Avignon, Marseille-Aubagne, la ligne de Valdonne, Marseille-Aix, Gardanne-Carnoules, les Arcs-Draguignan, le tunnel du Mont Genève, électrification de Cannes-Grasse, de Drap-l'Escarène; travail de l'euro-région sur Cuneo-Vintimille, Nice-Cuneo, réouverture de Digne-St Auban. Tout cela c'est 10 milliards d'euros mais cela représente des infrastructures réalisables rapidement qui changeraient la vie de nos concitoyens. **Alors, osons un emprunt régional pour ces équipements de développement durable.**

Q : Vous croyez vraiment que cela est réalisable ?

R : C'est ce genre de réflexion que l'on me faisait avant la réouverture de Cannes - Grasse. En 1998, après avoir été nommé président de la commission transports, j'ai demandé à la responsable du service quelles étaient les opérations en cours ? Rien ! Il y avait seulement 25 millions de francs dans le budget travaux. Aujourd'hui, les travaux en cours représentent 1 milliard d'euros. On a changé de braquet mais il faut aller plus loin.

Q : Vous avez élargi le champ d'intervention de la Région avec les aérodromes, le fluvial, pourquoi ?

R : la Région est la bonne dimension territoriale pour mettre en cohérence les différents modes de transports collectifs mais aussi le fret.

Nous avons repris cinq aérodromes dont celui d'Avignon car il y a un véritable enjeu économique et écologique. Par exemple, Château Arnoux-St Auban, c'est 15 000 nuitées par an pour les accros du vol à voile. Cet équipement était délaissé, vétuste. Nous sommes en passe de le remettre à la 1^e place des sites de vol à voile en Europe.

Cette politique se heurte bizarrement au vote négatif des Verts, cela est incompréhensible.

Nous avons aussi choisi de gérer les deux ports fluviaux Arles et Avignon pour développer le transport de fret sur le Rhône. La aussi, ce sont des équipements vétustes que nous a cédés l'état. Et bien, la Région prend ses responsabilités !

Enfin, nous sommes attentifs à ce qui se trame pour les autoroutes de la mer qui est une solution prioritaire pour le fret mais cela ne doit pas se faire en ignorant le service public. Pour l'instant, les armateurs prennent l'argent public et quand les caisses sont vides, ils suppriment les dessertes.

Q : Quelques mots pour conclure ?

R : En douze ans, il a fallu construire des infrastructures, développer un service public TER, créer les lieux de rencontres, de débats, de concertations. En douze ans, nous avons sauvé les CP, redonné la parole à ses cheminots, initié un plan de modernisation. Ces douze années sont une base solide pour la suite. Ne laissons pas casser ce que nous avons construit ensemble par la droite qui, avec le gouvernement, avec l'Europe libérale, avec le Conseil général des Alpes-Maritimes, a des possibilités importantes de mettre à mal le service public ferroviaire. Gardons la région comme pôle de résistance, confortons l'ancrage à gauche en votant le 14 mars pour le Front de Gauche.