



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Assemblée plénière du 28 juin 2013

Intervention de Gérard PIEL

**Rapport n° 25 – contrats d'exploitation des services ferroviaires régionaux 2007-2016
entre la Région et la SNCF**

Cet avenant devrait être celui où les habitants de notre région apprécient les quinze années de développement du ferroviaire, quinze années de travaux, d'achats de matériel roulant, de créations de dessertes et de réouvertures de lignes.

Cette politique volontariste se heurte malheureusement aux retards en tout genre de la SNCF, de RFF, à la réduction des financements de l'état mais aussi à des directives européennes permettant l'ouverture à la concurrence du réseau ferré.

Bien sûr, nous nous félicitons de l'ouverture (après quinze ans) de la liaison inter-gare d'Avignon. Ainsi, des dessertes fréquentes vont relier la gare TGV avec le reste du réseau et ainsi sera réparée une erreur originelle du TGV Méditerranée.

D'autre part, nous serons attentifs à ce que les TER soient tous équipés de contrôleurs.

Nous comprenons que la desserte de la Côte d'Azur ne puisse voir la création des TER prévus avec l'utilisation de la 3^e voie. Nous sommes inquiets de constater que, de nouveau, des travaux dans le tunnel de Monaco et celui de Cimiez vont obérer la circulation des trains. Comme nous avons du mal à comprendre comment un éboulement entre Cannes et Grasse peut bloquer la voie pendant des mois. On peut se demander si RFF, là comme à Monaco, met bien tous ses moyens pour réparer.

Nous ne renonçons pas à réaliser la mise à niveau du réseau que nous avons initiée il y a maintenant quinze ans. Il en va de la capacité pour nos concitoyens à se déplacer en Provence Alpes Côte d'Azur, il en va de la santé de ses habitants.

Dans ce cadre, le résultat du travail de la commission mobilité n'est pas acceptable par notre Région. Nous avons besoin d'une ligne nouvelle.

On ne peut pas discourir sur la transition énergétique, sur la pollution de l'air, les énergies carbonées, la nocivité des autoroutes, etc. et renoncer à un réseau ferroviaire performant que ce soit pour les passagers ou pour les marchandises.

Plusieurs choses nous gênent dans ce rapport.

- Nous refusons que l'augmentation du taux de TVA par le gouvernement se concrétise pour notre région à un coût supplémentaire de plus de 1 million 600 000 €. Nous exigeons le retour au taux initial.
- Le 2^e problème c'est ce chèque en blanc que l'on nous demande de donner à la SNCF. Je cite : « *la SNCF et les services de la Région chercheront à optimiser l'ensemble de l'offre de transport, sur la base des études de roulement et chiffrages réalisés par la SNCF et négociés avec la Région, en recourant si nécessaire et en association avec la Région, à des ajustements de l'offre existante. Ces ajustements éventuels concerneraient en priorité les dessertes pendant les week-ends, les périodes de vacances et les services en extrémité de journée, en retenant les trains les moins chargés et les plus coûteux.* »
- Autre point sensible, nous ne voyons pas comment « *l'amélioration à coût constant des dessertes sur l'axe Nice – Breil* » peut être réalisée.

Enfin, et cela fera l'objet d'une motion que je présenterai en lien avec ce rapport, nous refusons l'accès au réseau régional à une compagnie privée qui va concurrencer les TER régionaux et le service public.

Cette phrase que l'on trouve dans la convention et pour nous une acceptation du privé, je cite : « *le cadrage ne prend pas en compte l'impact qui pourrait résulter de l'arrivée en 2014 d'un nouvel entrant ferroviaire sur le corridor Méditerranéen* ».

Nous n'avons pas un niveau suffisant d'information pour voter ce rapport, au contraire ce qu'il contient nous inquiète fortement, nous ne pouvons pas valider un quelconque recul du service public ferroviaire.

Ni nouvelle taxe ni optimisation avec la suppression de trains du soir, du matin et du week-end, ni train supplémentaires à moyens constants.

Alors que les cinq années de pouvoir sarkoziste ont été terribles pour le service public ferroviaire avec des milliers d'emplois supprimés, des infrastructures fermées, des projets abandonnés, nous aurions pu penser que le changement allait redonner un nouvel élan au ferroviaire, ce n'est malheureusement pas le cas.

Seul le prononcé fait foi.