



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Assemblée plénière du 12 avril 2013

Intervention de Jean-Marc coppola

Rapport 18 : Contrat d'exploitation des services ferroviaires régionaux 2007-2016 –
Avenant n° 25 – Devis de l'exercice 2013 – Affectation d'autorisation d'engagement

Monsieur le Président,
Chers collègues,

Présenter au vote des élus régionaux l'avenant n°25 au contrat d'exploitation des services ferroviaires régionaux 2007-2016, peut paraître un exercice anodin et classique.

Or, il n'en est rien, et je souhaite attirer l'attention de notre Assemblée sur la situation de l'exploitant ferroviaire qu'est la SNCF et sur ses rapports avec la collectivité régionale.

D'un point de vue général, la transparence dans la gestion des TER n'est pas le point fort de la compagnie ferroviaire.

Nous l'avions souligné en son temps et nous regrettons que notre Région ait abandonné le système de bonus/malus pour contraindre la SNCF de répondre à un haut niveau de qualité de service.

Aujourd'hui, au moment où la transparence est exigée dans tous les domaines de la vie publique, quoi de plus normal que d'exiger que la SNCF nous donne le détail à l'euro près de l'utilisation des 253,7 M€ que verse la collectivité régionale.

Un exemple avec la question de la lutte anti-fraude.

La Région avait affiché des objectifs ambitieux il y a 1 an, en termes de distribution, de transparence des comptes et d'objectifs de baisse de la fraude.

Une revoyure du contrat d'exploitation était prévue.

Or, la montagne accouche d'une souris avec un marché de dupe dans les 5 « considérant » du rapport, concernant le mécanisme incitatif expérimental de lutte contre la fraude mis en place.

Nous nous félicitons qu'une étude diligentée par le CER des Cheminots PACA et les Assises de la fraude organisées ici-même le 23 mars 2012 aient porté leurs fruits, avec la mise en place d'un cercle vertueux d'injection de l'argent perdu par la fraude dans des moyens complémentaires.

Pour autant, les mesures prises par la Direction régionale de la SNCF ne sont pas à la hauteur du défi et de l'ambition.

La création d'équipes de filtrage en gare ne répond pas à l'ampleur de la fraude qui représente près de 20% des recettes.

Ces équipes ne sont pas suffisantes, elles manquent de formation et de professionnalisation, les agents de l'ERO, les Equipes Régionales Opérationnelles créées il y a à peine un an, n'ont même pas de tenue.

Quant au nombre de contrôleurs affectés à la lutte contre la fraude, il a baissé de 14 agents, alors qu'il y a plus de trains, plus de voyageurs et plus de fraude.

Pourtant nous savons tous, et le colloque l'a mis en évidence, que fraude et insécurité sont liées et il est même avéré que 70% des agressions proviennent de fraudeurs.

En 2012, 129 contrôleurs de notre région, ont été victimes d'agressions ou d'outrages. Un chiffre en nette progression.

Or, face à cette situation, non seulement la SNCF nous propose un marché de dupe avec la perception par l'opérateur ferroviaire d'un bonus de 75% des recettes de la lutte contre la fraude et 25% pour la Région, mais elle se permet de proposer de supprimer les contrôleurs sur certaines lignes.

Si ce projet grave de conséquences était mis en œuvre, certes le nombre de victimes chez les agents de trains diminuerait, mais le risque serait encore plus élevé pour les voyageurs. Il n'y a qu'à voir les attaques en bande des RER, les vols et les agressions en progression en région parisienne.

Je pourrais poursuivre mon énumération de problèmes, comme par exemple au niveau de la maintenance des rames que nous achetons, puisque le manque de personnels affectés est à l'origine de nombreuses suppressions de trains.

Mais au moment où l'Acte III de décentralisation réserve aux Régions plus de charges transférées dans la compétence Transports, sans un euro de plus au niveau des recettes et sans l'ombre d'une fiscalité du style versement transport, comment ne pas être très exigeants et être à l'initiative d'actions.

Etre très exigeants à l'encontre de la SNCF afin qu'elle investisse dans des moyens humains supplémentaires pour un service public de qualité, comme le suggère un ancien Président de la SNCF, Jacques Fournier, en évoquant d'accroître les dépenses publiques pour satisfaire le droit fondamental au transport, au lieu de les réduire.

Etre très exigeants vis-à-vis de l'Etat et du Préfet pour mettre en place des moyens humains dans la police (par exemple avec la création d'un commissariat de police à Saint Antoine pour sécuriser la ligne Aix-Marseille).

Pour toutes ces raisons, le groupe Front de Gauche s'abstiendra sur ce rapport et mettra tout en œuvre pour exiger la plus grande transparence dans les comptes de la SNCF qui est gérée de plus en plus comme une entreprise privée et tout cela avec des moyens publics de l'Etat, des collectivités et des usagers.

Je vous remercie de votre attention

Seul le prononcé fait foi.