

**Avis Convention TER SNCF Région****Intervention de Philippe ANTOINE au nom des groupes CGT, et FSU et Solidaires**

Depuis les différentes lois de décentralisation, les Régions ont vu leurs compétences en matière de transport se renforcer. Ce fut le cas concernant le transfert de la gestion des TER avec notamment la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU). Fixant la politique de développement sur plusieurs années, les conventions entre la SNCF et la Région ont toujours revêtu un caractère important.

Celle présentée aujourd'hui au CESER engendre quelques commentaires de la part des groupes CGT, FSU et Solidaires.

Concernant la démarche tout d'abord. Depuis les premières conventions, les CESER ont toujours été sollicités en amont sur les enjeux puis sur le texte final, même si la loi n'y oblige pas. L'exécutif régional vient de rompre avec cette pratique. Nous sommes loin des discours inauguraux qui demandaient au CESER d'exercer un œil critique afin d'aider l'exécutif dans sa tâche. Pourtant l'analyse du texte de cette convention nous aurait permis d'exercer pleinement notre mission de conseillers CESER.

La durée de la convention est de 5 ans. Le texte fait largement référence au règlement européen Obligation de Service Public (OSP) régissant les règles d'attribution de l'exploitation du réseau, mais il omet la préconisation de ce même règlement en faveur de conventions de longue durée afin d'avoir une politique sur le long terme. Il semblerait que comme pour le

SRADDET la vision prospective s'arrête à la durée de la mandature.

L'ouverture à la concurrence représente 1/3 de la convention. Pour autant, cette volonté semble plus reposer sur le dogme néo-libéral de la privatisation des services publics et sur la recherche d'économies que sur la volonté d'améliorer le service rendu. A croire les annonces, l'ouverture se réaliserait dans un premier temps sur le seul périmètre qui va être modernisé engendrant de fait une amélioration à court terme, avec le système ERTMS (signalisation embarquée) financé par le contrat de plan.

Il s'agit de mettre en concurrence le réseau qui devrait fonctionner le mieux. On devrait donc s'attendre à un niveau d'exigences plus important. Lors de l'établissement du cahier des charges nous serons attentifs pour vérifier que la volonté d'amélioration de la qualité constitue une priorité.

Concernant le développement de l'offre de transport, c'est la stagnation. Le niveau des infrastructures actuelles ne semble plus permettre d'améliorer le service aux citoyens. Ce qui tendrait à atténuer la seule gestion de la SNCF comme responsable des dysfonctionnements comme réitéré depuis des années. Si la nécessité de la Ligne Nouvelle est une évidence, et semble actée au niveau ministériel, elle ne sera pas suffisante.

De nombreux travaux sont également nécessaires pour améliorer la gestion des circulations. Mais la décision a été prise par la Région de ne plus investir avant la réalisation de la Ligne nouvelle comme l'atteste le SRADDET.

La sureté constitue un autre élément important. Dans ce domaine nous pouvons également nous interroger car la désertification des trains et des gares du fait de la fermeture des guichets constitue apparemment un objectif dans le cadre de la rationalisation des moyens. Les zones urbaines sont ciblées avec deux axes :

- la fin de l'accompagnement des trains par les contrôleurs qui seront regroupés en équipe pour lutter contre la fraude. Un système largement éprouvé en région parisienne tant à la SNCF qu'à la RATP et qui n'a jamais démontré sa pertinence, pire qui a conduit à l'augmentation de la fraude et des incivilités.

- Concernant la fermeture des guichets. Ces derniers seront remplacés par la multiplication des systèmes de vente dématérialisée certes utiles, mais qui ne peut remplacer la vente directe et le conseil réalisés par des agents. Les systèmes automatiques sont souvent en panne et dégradés, ce qui rend impossible l'achat ou la validation d'un titre de transport et conduit à « la gratuité » de fait des transports.

A en croire les annonces de la SNCF les gares pourraient être ouvertes sans aucune présence humaine. Comment croire que la sureté sera ainsi renforcée ?

Au final le seul objectif de cette convention semble bien d'adapter l'organisation TER à une baisse du financement régional de 22 millions d'euros concomitante à une forte baisse du service rendu aux usagers. En fait, il ne s'agit pas d'une convention mais d'un accord financier entre la SNCF et l'exécutif régional faisant baisser l'offre pour les usagers de 150 trains/jour. Et on essaye de nous faire croire qu'il serait possible de transporter autant d'usagers avec une offre amoindrie !

Le dogme de la réduction des coûts semble l'emporter sur la volonté d'assurer un transport répondant aux besoins de nos concitoyens et concitoyennes et sur la nécessité de leur faire préférer le transport collectif au transport individuel.

Cette convention signe donc aussi l'arrêt des engagements de la COP d'avance qui se voulaient « ambitieux ». Elle symbolise à elle seule toute la politique régionale : absence de vision stratégique, dégradation des services publics et austérité.

Les groupes CGT, FSU et Solidaires voteront l'avis.