



Trains régionaux :

Déclaration de Gilles Bontemps, Président de l'ADECR44 et précédent Vice-président de la Région Pays-de-la-Loire

Ouverture à la concurrence des trains régionaux, c'est NON ; le service public, c'est OUI

14/12/2016

Le Conseil Régional des Pays de la Loire s'apprête à voter une délibération préparant sa candidature pour expérimenter l'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau de transport régional de voyageur. C'est une mauvaise pour les gens et pour le territoire.

Rien n'oblige, ni la France, ni les Régions à s'engager dans une telle voie puisque le règlement Obligation de Service Public, tout comme le 4e paquet ferroviaire, prévoient de rendre possible, mais non obligatoire, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire Régional de voyageurs à partir de 2023.

Une décision politique

Il ne s'agit donc pas d'une décision européenne mais d'une décision politique du Gouvernement actuel, comme des Régions majoritairement à droite poussent les feux de la privatisation. En effet, le 27 juin dernier, un accord a été conclu entre le Premier ministre, Manuel Valls et l'association des Régions de France afin de définir un cadre législatif national préparant l'ouverture à la concurrence des contrats ferroviaires de services publics.

Ainsi, après la mise en place des cars « Macron » venant concurrencer les trains, c'est un nouveau coup porté au service public régional de voyageurs par le Gouvernement Hollande-Valls-Royal, venant ainsi largement au devant des attentes de la droite qui n'a plus qu'à s'engouffrer dans la brèche et qui ne s'en gêne pas.

Le service public régional a fait ses preuves

Depuis que les régions se sont vu attribuer la compétence du transport ferroviaire régional de voyageurs, les TER ont connu un développement très important redonnant une nouvelle jeunesse à l'entreprise publique SNCF pour le plus grand bien des usagers.

Avec les régions de gauche, l'investissement dans l'infrastructure, l'achat de trains et le développement des services pour les voyageurs, la fréquentation des trains a explosée à l'échelle nationale. Pour la Région des Pays de la Loire, le nombre de voyages a augmenté de 130 % en passant de 6,8 millions de voyageurs par an en 1998 à 16 millions en 2015.

Nous n'avons rien à envier aux allemands qui eux ont progressé de 30 % entre 2002 et 2014.

L'État doit assumer ses responsabilités

Quant aux coûts pour les usagers, il faut rappeler que c'est le ministère des transports qui fixe le prix du km/train et que dans le coût du fonctionnement des trains, il y a le poids de la dette que l'État a transféré sur Réseau Ferré de France dans les années 2000 et dont les agios représentent 1,8 milliards d'euros par an.

Que les régions soient exigeantes avec la SNCF sur la qualité du service, avec des trains qui partent et arrivent à l'heure, avec un accompagnement de qualité, une transparence des comptes encore améliorées, est normal et absolument nécessaire. Mais laisser penser que l'ouverture à la concurrence serait la solution est un leurre.

Cette mise en concurrence est à court terme la mise en cause du service public avec la disparition de la péréquation (aujourd'hui 30 % du prix du billet est payé par l'utilisateur et la Région finance les 70 % restants). Les grands groupes privés de transports ne sont pas là pour faire du « social » mais des résultats financiers (on voit ce que cela a donné avec l'ouverture du fret ferroviaire).

Des solutions pour un service public de qualité

Attachés au service public, les élus communistes et républicains sont vigoureusement opposés à l'ouverture à la concurrence des trains régionaux. La SNCF et les cheminots ont largement prouvé leur professionnalisme et leur efficacité. Une nouvelle amélioration des services aux voyageurs et la réduction des coûts supposent une véritable politique nationale de transport qui n'existe pas aujourd'hui.

Cela suppose un Gouvernement et un État qui assume ses responsabilités en redonnant aux régions les moyens financiers de leur fonctionnement. Un État qui, comme l'ont fait les Allemands et les Anglais reprennent la dette de l'infrastructure ferroviaire, allégeant ainsi les coûts. Il est également nécessaire de supprimer les cars « Macron/Royal » qui concurrencent les trains régionaux.

Gilles Bontemps

Président de l'ADECR44

