



Volet ferroviaire des OB 2023 - Séance plénière du 17 et 18 octobre

Monsieur le Président, mes cher.es collègues,

Je ferai tout d'abord une incise sur le débat.

J'ai entendu parler de radicalité ce matin. Il y a une radicalité dont on ne parle jamais, celle des politiques libérales forcées au service des marchés financiers.

Celle de gens qui parlent bien, qui présentent bien, polis. Leur politique n'en est pas moins radicale, et explique à ceux qui n'ont rien ou pas grand-chose ce qu'ils doivent penser.

Enfin monsieur Boudié (Renaissance) sachez que la grève générale qui vous fait si peur : ce sont les congés payés, la semaine de 40h, ce sont les sections syndicales d'entreprises et l'augmentation du Smic de 35%.

Je ne nous souhaite de telles victoires

Je m'arrêterai sur une partie de ces orientations budgétaires qui ont déjà fait couler beaucoup d'encre, c'est-à-dire la référence à l'ouverture à la concurrence des TER.

1. En premier lieu, permettez-moi de m'étonner de la méthode qui pose quelques questions.
 - En effet, le paragraphe concernant cette mise en concurrence a été glissé la semaine dernière au dernier moment. De fait, les membres du CESER ont travaillé sur un document qui n'a rien à voir avec celui que les élus ont eu. Dans ce cadre, on peut comprendre leur courroux, surtout sur un sujet qui est loin d'être anecdotique. Je crois qu'au vu de l'importance de ce dossier, cela demande de prendre le temps du débat, dans cette assemblée bien sûr mais aussi avec les salariés et les citoyens.
 - En ce moment, nous participons à la concertation sur le RER métropolitain/girondin, c'est bien la preuve, et je m'en félicite, que nous sommes capables de concerter, de débattre avec nos concitoyens. Nous sommes capables de rencontrer les maires et président.es d'intercommunalités sur le SRADETT, Laurence Rouède fait un gros travail sur la question. Sur Néo-Terra, nous avons rassemblé des scientifiques ainsi qu'un comité d'experts que nous allons élargir. Et sur un sujet aussi majeur que la stratégie ferroviaire régionale : rien ou presque rien. Une rencontre de l'intersyndicale, une présence très timide dans les

agoras du rail organisées par le CSE des cheminots. Alors allons-y, ouvrons en grand ce débat avec la population et les cheminots, ne prenons de décision en vase clos.

- A ce propos, nous prenons acte du premier geste qui a été fait peu avant cette séance de retirer du texte des OB la mention la plus engageante sur l'ouverture totale à la concurrence avant 2027. Loin de considérer cela comme une finalité ou une victoire, nous saluons néanmoins à travers ce retrait le signe d'une condition de dialogue. Il nous reste dans cette perspective à insister sur le besoin de discussions ouvertes en dehors de l'institution, qui incluraient donc aussi les cheminots et les usagers.

2. Ma deuxième remarque, Monsieur le Président, sera davantage sur le fond, même si j'ai tendance à considérer que la forme fait partie du fond.

D'abord, permettez-moi de m'étonner de découvrir notre stratégie TER en quelques lignes dans les OB, je trouve ça pour le moins un peu cavalier.

Ensuite, pour être un habitué des collectivités locales, je ne sais qu'il y a l'habitude, avant de choisir un mode de gestion, de faire une comparaison entre les différents modes de gestion. Là rien.

Donc permettez-moi de me livrer à cet exercice.

L'Allemagne nous est souvent livrée en exemple, qu'en est-il ? La concurrence mise en avant comme un modèle est un échec.

Abelio, opérateur historique néerlandais qui exploitait des lignes en Rhénanie nord-Westphalie, est parti du jour au lendemain. Dans le Bade-Wurtemberg, cela s'est fait en douceur mais pour le même résultat. Kéolis, filiale de notre opérateur historique, a quitté elle aussi le marché allemand, savez-vous pourquoi ? Tout simplement parce qu'elle ne trouvait pas de conducteur de train. Savez-vous pourquoi ? Parce qu'à force de dégrader les conditions sociales, les hommes et les femmes ne veulent plus faire ces métiers.

La logique de la mise en concurrence conduit inévitablement vers le dumping social. Cela fait-il écho, mes chers collègues, à des situations similaires que nous vivons dans notre pays ?

Voilà la réalité de l'exemple allemand tant vanté par monsieur Philippe et madame Borne lors de la réforme ferroviaire.

Je pourrais vous citer la Grande-Bretagne qui, une fois de plus, devant la défaillance des opérateurs privés, va une nouvelle fois renationaliser.

Je vous pourrais vous citer la Norvège qui, après huit ans d'ouverture à la concurrence, renationalise son réseau.

Enfin, on nous explique que nous n'avons pas le choix, que c'est l'Europe qui nous l'impose, alors permettez-moi de m'étonner en découvrant que la Belgique vient de conventionner pour dix ans avec son opérateur historique, la SNCB.

Je m'en arrêterai là pour les exemples européens.

Permettez-moi d'en venir à la situation française.

Là aussi, on nous explique que nous n'avons pas le choix et qu'il faut se conformer à la loi.

Mais tout cela aussi ne tient pas la route. La Bretagne a reconventionné il y a deux ans avec la SNCF. Centre-Val-de-Loire vient de signer il y a un mois pour les dix prochaines années, en y intégrant une ouverture à la concurrence sur les deux dernières années. Enfin, comme cela nous a été confirmé ces derniers jours, l'Occitanie va en faire de même.

Donc, oui, nous avons bel et bien le choix.

Mes cher.es collègues, notre pays ne souffre pas de trop de services publics ou de trop de maîtrise publique. La crise de l'énergie que nous traversons nous montre où nous conduisent les logiques de démantèlement des services publics, avec un régulateur censé protéger les usagers. L'explosion des prix de l'électricité n'est due en rien à la guerre en Ukraine mais doit tout à un mécanisme mis en œuvre par la Commission Européenne qui indexe l'électricité sur le gaz, offrant notre énergie sur un plateau au spéculateur.

Demain, si nous ouvrons nos trains à la concurrence, ce seront les usagers qui le paieront cash en voyant augmenter les prix, comme c'est déjà le cas en PACA. Ce sont les cheminots qui verront leurs conditions sociales et de travail se dégrader.

Le système ferroviaire est efficace quand il mutualise, quand il permet la coopération. Sa découpe n'entraîne que des surcoûts inutiles, inefficaces pour répondre aux besoins de déplacement de nos populations.

A ce titre +25% pour le coût kilomètre dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Aujourd'hui, un système ferroviaire est donné en exemple partout en Europe. C'est la Suisse. Sa particularité, être un système intégré, un opérateur qui gère le réseau et fait circuler les trains sans découpe. Elle est là la logique d'un service public ferroviaire efficace qui se donne comme ambition de répondre au défi climatique.

C'est pour cette raison que notre groupe pense que nous ne sommes pas obligés d'épouser les logiques libérales en ouvrant nos trains à la concurrence. Une autre voie est possible, celle de conventionner pour dix ans avec la SNCF, et de rester dans le cadre du service public. C'est ce que nous défendons depuis le début, nous le porterons dans cette assemblée, mais nous mènerons aussi ce débat avec les usagers et les cheminots.

Mes cher.es collègues, je suis enfant du service public, fils d'agent EDF, petit fils de cheminot, je connais l'attachement de ces femmes et de ces hommes au service rendu à la population, au quotidien, comme dans les moments de crise, la fierté d'appartenir à une société nationale, publique, l'exigence du travail bien fait. Les politiques libérales et leur logique intrinsèque de rentabilité ont abîmé ces outils, mis en souffrance ces salariés du secteur public comme d'autres.

Ils sont aujourd'hui ceux qui font vivre le service public, qui tiennent leur entreprise debout face aux injonctions des différents gouvernements à faire des économies. Nos trains, c'est nous, c'est la direction de la SNCF, mais c'est d'abord et

avant tout eux qui répondent aux besoins des usagers. Écoutez leurs messages, écoutez ce qu'ils ont à vous dire.

Mes cher.es collègues, les crises de l'énergie, celle de hôpital, de l'éducation, appelle à notre sens à plus de service public, à plus de démocratie. Cette ouverture à la concurrence est un contre-sens de ce qui monte dans la société.

Ce qui épuise les femmes, les hommes et la planète ce n'est pas les services publics mais bien les monopoles privés.

Je vous remercie.

Frédéric MELLIER

Groupe communiste, écologique et citoyen

Conseiller régional, président de la commission *Infrastructures, transports scolaires et interurbains, TER, intermodalité, fret, ports, aéroports*

Élu de Gironde

Séance plénière du 17/10/2022