

Intervention du groupe comité de coordination CGT au CESR sur le « Plan Rail » (CESR du 10/12/09)

Monsieur le Président, Monsieur le Vice Président, Cher(e)s collègues,

Parce qu'il s'inscrit dans l'objectif de faire croître la part des transports collectifs dans le total des flux nécessaires aux relations sociales, culturelles et économiques des villes de notre région, le projet de développement des dessertes TER satisfait pleinement notre groupe.

Cependant, cet avis porte sur un document intitulé « Plan Rail » dont le contenu est plus large que le seul développement du nombre des circulations des Trains Express Régionaux et des acquisitions de matériels roulants indispensables pour y parvenir.

Le Plan Rail, objet de cet avis, traite en effet de l'indispensable remise à niveau du réseau ferré national et de son développement.

C'est une préoccupation tout à fait légitime en raison de l'état de ce réseau, malade d'un sous investissement chronique depuis plusieurs décennies.

Confrontés aux mêmes difficultés, d'autres conseils régionaux ont logiquement, d'ailleurs, également fait le choix de faire leur propre « Plan Rail ».

Cependant, si notre groupe considère légitime la préoccupation des Conseils Régionaux de pouvoir disposer d'un réseau en bon état pour pouvoir assumer leur responsabilité d'Autorité Organisatrice des TER, nous considérons, par contre, **injuste et dangereux** de faire appel aux Conseils Régionaux pour les financer.

Injuste, car les Conseils Régionaux n'ont pas à se substituer aux autorités nationales qui sont les seules détentrices légales de la mission de préserver et de développer ce réseau de 30 000 km.

Injuste, car Les Conseils Régionaux ne disposent pas des ressources correspondantes à cette nouvelle charge.

Injuste, car la règle du jeu qui dimensionne les ressources des Conseils Régionaux est modifiée en profondeur sans qu'aucune visibilité ne soit apportée sur la part de la fiscalité locale qui devra, en définitive, être mobilisée pour éponger la charge des investissements engagés.

Injuste, car si le réseau ferroviaire est malade de sous investissements c'est avant tout parce que la politique nationale des transports a fait le choix de continuer à laisser le système ferroviaire ployer sous l'endettement contracté pour réaliser la plupart des lignes TGV de notre pays.

Mais engager un plan rail dans ces conditions est également **dangereux**, car, si les Conseils régionaux s'inscrivent dans ce processus de substitution à l'État, cela enfoncera de nouveaux « coins » dans le principe d'égalité de traitement des usagers sur tout le territoire. Avec d'un côté des lignes rénovées dans « les régions riches » et de l'autre des fermetures de lignes dans « les régions pauvres »... Le résultat en serait la « Balkanisation » de l'exploitation des TER . Une Balkanisation qui était, je vous le rappelle, la crainte principale à surmonter en 2000 pour généraliser la régionalisation des TER.

Dangereux enfin, car le choix d'un plan rail risque d'alimenter un nouvel imbroglio financier pour gérer le système. Nouvel imbroglio qui se traduirait par des décisions inéquitables ou, plus grave encore, par la dés-imbrication des lignes régionales du Réseau Ferré National.

Cette évolution fragiliserait encore davantage la cohérence et la force de « l'effet réseau » du système ferroviaire national. Une force déjà fortement remise en cause par la superposition, depuis 12 ans, d'autorités de plus en plus nombreuses, aux logiques divergentes voire même antagoniques, telles que: « Réseau Ferré de France », « Établissement Public de Sécurité Ferroviaire », « Direction des Circulations Ferroviaires » et autres « Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires »...

Ainsi, malgré toute la bonne volonté de ceux qui pensent que les Plans Rails constitueraient un moindre mal, ce choix aboutirait, paradoxalement, à défavoriser, encore plus, le mode de transport terrestre pourtant le moins polluant et, encore, le plus sûr.

Plutôt que de s'engager dans ces Plans Rails, financées par les Conseils Régionaux qui le pourraient encore, la CGT propose le désendettement du système ferroviaire. Ce qui serait d'ailleurs conforme à la directive européenne 91/440.

La CGT propose, également, la création d'un pôle financier Public, composé d'organismes et d'entreprises bancaires publics (tels que la Caisse des Dépôts et Consignation, la Banque de France, la Banque Postale, la Caisse d'Épargne). Ce pôle public recevrait mission d'investir dans les infrastructures avec l'objectif premier de répondre aux besoins de transports de la collectivité, équitablement, sur tout le territoire. Cela permettrait de conserver la maîtrise publique des infrastructures publiques en évitant les effets négatifs induits par les exigences de retour sur investissement tels que ceux qui seront générés, mécaniquement, par les financements de type Partenariat Public Privé (P.P.P.).

Par ailleurs, dans le domaine du transport des marchandises, il nous paraît important de souligner l'anomalie d'avoir omis dans ce Plan Rail les conséquences graves relatives à l'annonce récente de l'abandon de la seule technique terrestre alternative au tout camion. Il s'agit de l'abandon des derniers chantiers de triages en France, dont ceux d'Aquitaine, aptes à optimiser le groupage et le dégroupage des wagons ayant pour origine ou destination les sites industriels de nos territoires.

A ce sujet, d'ailleurs, chacun d'entre vous est cordialement invité à participer aux « rencontres girondines sur le report modal ». Ces rencontres auront lieu mercredi prochain à Bordeaux dans le but de faire mesurer aux participants de tous horizons l'incohérence que constituerait l'abandon de ces infrastructures lourdes et structurantes au moment même où tout le monde s'accorde sur l'importance de faire croître la part du fer dans le total des marchandises transportées.

En ce qui concerne plus strictement l'avis qui nous est soumis maintenant, notre Groupe mesure les efforts des membres de la commission 1 et de son rapporteur pour prendre en compte la position que nous y avons exprimée.

En conséquence, et bien que nous considérons, vous l'avez compris, que le mode de financement proposé pour ce plan rail fragiliserait à la fois l'égalité de traitement des voyageurs tout en éloignant, encore, la perspective du report modal d'une partie significative des marchandises, nous nous exprimerons pour cet avis de synthèse.

Merci de votre attention.