

ALERTE ÉVÈNEMENT TER : OUVERTURE À LA CONCURRENCE ?

Alors qu'aucun cadre légal n'est aujourd'hui prévu aux plans national et européen pour permettre une anticipation de l'ouverture à la concurrence du transport express régional (TER) ferroviaire de voyageurs, le président du Conseil régional des Pays de la Loire a décidé de s'affranchir des règles afin de favoriser l'entrée d'opérateurs ferroviaires privés sur notre région.

En pleine renégociation d'une convention TER qui doit prendre effet à compter du 1^{er} juillet 2017, ses intentions sont claires, il veut mettre sous pression SNCF et les cheminots.



Les faits :

- Le 4^{ème} paquet ferroviaire relatif aux obligations de service public (règlement OSP) doit être voté au Parlement européen le 13 décembre prochain pour contraindre les régions à lancer des appels d'offre pour choisir leur(s) opérateur(s) ferroviaire(s) de transport régional de voyageurs.
- En France, l'article L2121-4 du code des transports prévoit qu'une convention qui fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale, est passée entre chaque région et SNCF Mobilités. C'est une attribution directe de l'exploitation des TER à SNCF Mobilités.
- **Pourtant, sans attendre et sans cadre légal, la nouvelle majorité au Conseil régional des Pays de la Loire annonce son intention, « d'approuver » les 14, 15 et 16 décembre 2016 « l'engagement de la candidature de la région pour une expérimentation anticipée de l'ouverture à la concurrence d'une partie de son réseau de voyageur régional de transport ferroviaire » à l'échéance 2019/2020.**
- Pour la négociation de renouvellement de la convention TER, le Conseil régional s'est d'ailleurs adjoint les services d'une assistance maîtrise d'ouvrage (AMO) liée à Transdev, la branche transport de Véolia !

Les complices :

La dégradation constatée et continue du service rendu aux usagers est une méthode qui a déjà été utilisée pour justifier le recours au privé. Nous l'avons connu dans la téléphonie, les services postaux, le fret ferroviaire ...

- **Guillaume Pepy, pour qui l'ouverture à la concurrence est une aubaine afin de promouvoir les filiales du groupe : Logistra et VFLI pour le fret ferroviaire, ou dernièrement Transkéo, pour l'exploitation de la nouvelle ligne T11 en Ile de France.**
- **Le Gouvernement et certaines organisations syndicales qui ont défendu une réforme ferroviaire (Loi du 04 août 2014) qui ne règle pas la question majeure de la dette du système ferroviaire et qui a accentué l'éclatement et la désorganisation de l'entreprise publique SNCF.**

Les victimes :

X Les usagers du TER, qui vivent déjà aujourd'hui une dégradation sans précédent de la qualité du Service Public, avec la multiplication des retards et des suppressions de trains par manque de moyens humains et matériels. Le recours à la concurrence, loin de garantir une amélioration de la qualité, promet pour des raisons de rentabilité financière, d'accentuer cette situation.

La rentabilité d'une ligne TER sera en effet le premier critère examiné par les entreprises ferroviaires pour répondre à l'appel d'offre. Dans ce cadre, l'aménagement du territoire, pourtant essentiel socialement et économiquement à la réponse aux besoins de transport des usagers et au développement des territoires, n'entrera pas en ligne de compte. Au final, les usagers risquent également d'être confrontés à de nouveaux déserts ferroviaires.

Ils subiront aussi ce qu'ils ont déjà connu pour la distribution de l'eau (encore Véolia...!). De belles promesses au début, puis des hausses de tarifs injustifiées pour un service médiocre.

X Les contribuables de la région, qui vont eux aussi entendre de belles promesses... au début. Le TER, une fois aux mains des grands groupes financiers, servira de pompe à subvention pour alimenter leurs dividendes !

X Les cheminots qui voient leurs conditions de travail se dégrader à mesure que les emplois sont supprimés : plus de 200 sur la région Pays de la Loire en moins de deux ans. Ou encore qui pourraient tout simplement voir leur contrat de travail transféré en cas d'implantation d'exploitants privés. Dans tous les cas c'est le dumping social qui leur promis.

X L'environnement, qui malgré les promesses du Grenelle, des COP 21 et 22, est loin des préoccupations du Conseil régional des Pays de la Loire. La dégradation de la qualité du service public ferroviaire provoque déjà un report des usagers du rail vers la route. Par ailleurs, alors qu'elle « compte » le budget investi dans le ferroviaire, la région a fait des investissements routiers une priorité, en budgétisant 115 millions d'euros pour développer le réseau.

Usagers, citoyens, élus locaux, cheminots, ont un intérêt commun à défendre :

un service public ferroviaire SNCF de qualité et accessible à tous !

La CGT a des propositions alternatives à partager pour que la future convention TER soit synonyme de progrès.

Dès les prochaines semaines les militants de la CGT iront à votre rencontre pour les partager avec vous.

Dès à présent vous pouvez contribuer à la défense et à la promotion du Service Public ferroviaire SNCF en signant et faisant signer la pétition :

« TER des Pays de la Loire : Qualité Service Public ».