Intervention de Yavuz OZBEK, pour la CGT – Mobilités, Budget primitif 2022 – Séance plénière du CESER Grand Est du 20 janvier 2022

Alors que la crise sanitaire n'est pas terminée et que les usagers des transports collectifs, notamment le TER Grand Est, subissent, depuis des semaines sur certaines lignes, voire des mois sur d'autres, des plans de transport fortement dégradé.

L'expérience vécue par les usagers durant quelques semaines démontre que ces modifications sont insupportables et qu'elles conduisent parents et salariés à abandonner le service public régional de trains.

La Région Grand Est se concentre principalement sur son projet d'ouverture à la concurrence de son réseau TER, totalement inadaptés aux besoins des populations, tout particulièrement celle des salariés et des jeunes scolarisés voyageant quotidiennement.

Le mode ferroviaire garde en effet toute sa pertinence pour opérer un rééquilibrage entre les modes de transports au bénéfice des plus vertueux, mais il est aussi un outil moderne incontournable pour changer notre mode de développement et de croissance que la situation exige.

À ce jour, le seul résultat tangible de cette stratégie, c'est le recul notable dans les territoires des services publics en général et du service public ferroviaire en particulier.

Nous préconisons un véritable développement de la multi-modalité et de la complémentarité des transports, sans concurrence, délétère pour les usagers et travailleurs des transports, dans le cadre d'une politique coordonnée. Le transport par autocar doit servir principalement sur la courte distance, là où il n'existe pas d'infrastructure ferroviaire, et doit rabattre efficacement les populations vers les gares les plus proches, avec des horaires adaptés aux activités et aux correspondances.

Le train a des avantages indéniables en termes de capacité de transport, de sobriété énergétique, de vitesse, de confort, de sécurité, et même de coût. À ce titre, le développement du transport collectif par le mode ferroviaire est aujourd'hui indispensable pour répondre aux impératifs sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés.

Avec l'ouverture à la concurrence dans le service TER Grand Est, la région veut octroyer l'exclusivité de l'exploitation d'une ligne à d'autres opérateurs que la SNCF et un seul opérateur sera autorisé sur la même liaison. Exit donc le choix pour l'utilisateur entre la SNCF et un train privé.

Par contre, les rames de trains utilisées actuellement par la SNCF, propriétés du conseil régional, seront données au nouvel opérateur de transport.

Les prix des billets sont quant à eux fixés par les régions et sont donc différents d'une région à l'autre, créant des inégalités entre elles et signant la fin de la cohérence tarifaire sur l'ensemble du territoire.

Les conditions mirobolantes offertes par la région Grand Est aux candidats (entre +10 et +118 % par rapport à la convention avec la SNCF) présagent déjà une explosion des coûts, avant même la circulation du premier train.

Contrairement à l'entreprise publique, un opérateur privé cherche une rentabilité financière la plus importante possible. Pour ce faire, il supprime de l'emploi, dégrade les conditions de travail et les conditions sociales des salariés restants, impose la polyvalence et réduit les budgets consacrés à la formation professionnelle des personnels.

Il économise sur la maintenance des infrastructures et des trains, il ferme des guichets, voire des gares, si le « chiffre d'affaires » n'est pas à la hauteur de ses appétits financiers.

Les entreprises privées, tout comme les filiales de la SNCF de droit privé, parfois créées pour l'occasion, vont utiliser la même recette libérale, cherchant à augmenter leur marge de profit au maximum, « quoi qu'il en coûte » ... pour l'utilisateur.

En effet, le budget 2022 du Conseil Régional GE consacré à la mobilité manque d'ambition et ne laisse rien présagé de bon ni pour les usagers ni pour l'environnement. Il faut partir des besoins et apporter le financement suffisant.

Le groupe CGT au CESER Grand Est demande que chaque ligne puisse offrir aux usagers un train direct, semi-direct et un omnibus par heure aux heures de pointe et compter au moins 6 allers retours quotidien (matin, midi et soir) en évitant les creux de dessertes de plus de 2 heures même en période de vacances scolaires car il ne faudrait pas oublier les besoins de déplacement des travailleurs et des touristes.

L'équipement en matériel roulant devra absorber le flux de voyageurs afin d'offrir le confort optimum à chacun.

Des pôles intermodaux doivent être créés pour qu'au bout du TER, l'utilisateur puisse continuer, soit en transport urbain, soit en train grande ligne et TGV.

Le projet abandonné de la gare d'interconnexion de Vandières doit refaire surface pour être concrétisé. Il y a nécessité de recréer des relations vers le sud-est de la France pour désenclaver le territoire Grand Est, notamment sans avoir à passer via Strasbourg.

Toutes les infrastructures ferroviaires encore existantes doivent être remises à niveau de circulation et de pleine vitesse. La capacité à répondre aux attentes et aux besoins ne tient en rien à la concurrence, mais davantage à une volonté politique tournée vers le développement et l'investissement public, au service des populations.

L'abandon de la tarification de marché est nécessaire pour revenir à une tarification au kilomètre, plus équitable, et améliorer les tarifs sociaux. En parallèle, un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire, quel que soit le canal utilisé, doit être mis en place.

Enfin, le taux de TVA applicable aux transports publics (actuellement de 10 %) doit être réduit à 5,5 %, et la prise en charge des frais de transport domicile/travail doit être supportée à 100 % par l'employeur, sur l'ensemble du territoire.

Le service public ferroviaire Voyageurs comme Marchandises (fret) doit utiliser un matériel roulant respectant plusieurs impératifs, dont la sécurité des circulations, des voyageurs et des marchandises transportées.

Pour cela, il doit donc être fiable, pouvoir s'adapter technologiquement pour répondre aux demandes de confort ainsi qu'aux besoins de la Nation et anticiper les évolutions futures, notamment les enjeux d'aménagement du territoire et de réduction de la consommation énergétique.

Cette exigence implique deux réponses cumulatives : le développement et l'innovation du matériel roulant, et sa maintenance sous maîtrise publique.

La position géographique du Grand Est est hautement stratégique, carrefour européen, située au cœur des flux Européen. Les enjeux en matière de transport sont importants, puisque cette situation géographique induit plusieurs problématiques, notamment concernant les interactions transfrontalières avec l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et la Suisse.

Si le réseau fait état d'un maillage territorial relativement fin, les trafics sont disparates et sont fortement liés aux bassins d'emplois, soulignant le caractère stratégique du ferroviaire dans les déplacements, notamment domicile – travail

La multimodalité et l'intermodalité supposent à la fois l'aménagement de gares, pour lequel beaucoup reste à faire, mais aussi un effort de cohérence des horaires entre les lignes TER, TET, TGV, avec une approche des gares réfléchie avec les collectivités locales, de façon à permettre la mobilité du plus grand nombre sans voiture individuelle, alors que plus de 60 % de nos concitoyens, et parmi eux les plus modestes, n'en disposent pas, et que nos routes sont déjà surencombrées.