

Mise en Concurrence des TER en Région PACA

9 novembre 2021

Les usagers n'y retrouverons pas leur compte !

Pour la première fois, une ligne TER va être privatisée entre Marseille et Nice. Pour Indecosa Paca, il s'agit d'une décision purement idéologique qui va coûter cher aux contribuables et aux clients de TRANSDEV.

Rien n'obligeait les élus de la Région Paca à offrir cette ligne au privé.

La ligne Marseille-Nice représente pour la région 10% du trafic mais 34% des recettes. Le tronçon Nice-Breil qui n'est pas rentable restera dans le service public au travers d'une filiale SNCF. Une fois de plus on privatisé les bénéfices et mutualise la dette.

Pour preuve, à la signature du contrat, dix millions d'euros de subvention vont être versés à Transved par la région avant même que le premier train ne roule (première circulation prévue en 2025) mais la région financera aussi de nouveaux matériels roulants (10 à 12 rames) ainsi que la construction d'un technicentre dédié à la maintenance des rames. Un investissement chiffré à 270 millions d'euros dont quatre millions seulement à la charge de l'opérateur privé. Ce contrat rapportera à Transved 50 millions par an pendant 10 ans.

Alors pourquoi ne pas avoir mobilisé autant d'argent pour l'Entreprise Publique SNCF ? Pour Indecosa Paca le choix de la région PACA s'avèrera rapidement perdant.

Faire de la mise en concurrence le prétexte d'une meilleure qualité de service avec le privé, c'est idéologique. Une étude de 2015 du BCG (Boston Consulting Group) faisait de la SNCF le 3^{ème} système ferroviaire le plus

performant d'Europe derrière la Suisse et la Suède, alors qu'a contrario dans ce même rapport la Grande Bretagne qui avait privatisé son réseau depuis environ deux décennies faisait pâle figure, entre prix élevés et mauvais service, avec des retards proverbiaux, confirmant sans appel que les Britanniques n'avaient tiré aucun bénéfice de la privatisation de leur service ferroviaire.

Transved a promis monts et merveilles à la région et à ses futurs clients, leur faisant miroiter un passage de 7 à 14 rotations par jour, mais derrière ce discours, comme souvent, **la réalité risque d'être bien différente** car il ne sera pas possible d'intercaler des trains à l'infini sur ce sillon, car le trafic est déjà dense et la ligne est à

sa capacité maximum de circulation. Il est malheureusement évident que toutes ces promesses sont soumises à des conditions dûment explicitées dans un contrat renfermant d'innombrables alinéas protégeant la rentabilité de l'opérateur, qui garde, sans doute, toute latitude pour monter ses prix ou diminuer le service. **La casse des services publics et la mise en concurrence poussent les prix à la hausse, comme on peut le constater pour le gaz et l'électricité depuis plusieurs années.**

Plus globalement, il semble complètement irréaliste que les régions puissent décider indépendamment les unes des autres qui exploite leur réseau ferroviaire. **Le réseau national doit être géré de manière unifiée.** La fragmentation revient à considérablement complexifier sa gestion, avec des opérateurs aux intérêts contradictoires.

Quand d'autres pays en Europe envisagent la renationalisation de leur réseau, la France quant à elle fait un bon de 100 ans en arrière en réinstaurant un modèle qui fut un échec économique et social avant que ne soit fait le choix de nationaliser les chemins de fer français.

Pour Indecosa Paca, l'amélioration de la qualité de service des TER ne dépend pas de l'opérateur. L'objectif à atteindre doit être la réponse aux besoins de transport de qualité et des moyens financiers, humain et matériel qu'on lui attribue pour y répondre. Il est donc absurde de vouloir casser le service public unifié de la SNCF sans tenir compte des dangers de la remise en cause du monopole du transport ferroviaire.

Indecosa CGT Paca, s'oppose à cette marchandisation du Service Public

qui est à l'encontre des intérêts des usagers des transports ferroviaire.