

**CESER Auvergne – Rhône – Alpes – Plénière du lundi 26 juin 2023**  
**Avis du CESER sur l'ouverture à la concurrence du réseau TER et la reprise en pleine propriété des biens affectés au service TER.**

**Déclaration de la délégation C.G.T.**

La majorité du conseil régional Auvergne Rhône Alpes va voter dans quelques jours, un rapport sur l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du réseau TER et la reprise en pleine propriété des biens affectés au service TER.

Dans le cadre de la saisine de l'Exécutif Régional, nous avons travaillé à partir du dossier mais aussi d'une présentation devant la commission, que nous pourrions qualifier « d'orientée » en faveur de cette proposition.

En présentant cette ouverture comme incontournable au regard de la législation européenne, le vice-président de l'Exécutif n'a pas laissé à la commission la possibilité de travailler à des propositions alternatives

Or d'autres choix existent : en effet, il était possible de contractualiser directement avec l'opérateur historique. Cela a deux conditions que cette convention soit signée avant le 25 décembre 2023 et pour une durée de 10 ans maximum.

C'est ce qu'a fait la région Occitanie dans une délibération de mars 2023 avec un excellent avis du CESER sur le sujet.

En l'état, Il n'est pas trop tard, mais pour cela, il faudrait que la Région en ait la volonté. Or c'est le contraire que nous constatons

Alors que les exemples démontrent que le résultat est un prix plus cher pour l'utilisateur et pour les finances publiques, une dégradation des conditions sociales des salariés, pour au final un service rendu dégradé.

- L'exemple Anglais est une caricature de la libéralisation à outrance, le résultat 40 ans après est un réseau délabré, des retards insupportables, un coût faramineux pour le gouvernement libéral acculé à renationaliser non seulement le réseau mais aussi les Entreprises Ferroviaires exsangues
- Sur le TER, l'exemple de PACA démontre l'appétit financier des entreprises ferroviaires internationales ; dans les faits sur PACA Transdev a obtenu dès la signature un contrat juteux.

Dans le cadre de cette décision , nous apprenons que la Région devrait acheter des bâtiments et tous les biens affectés au service TER, pour un montant qui pourrait atteindre 1 à 2 milliards d'euros. Une décision qui conduira à un endettement accru, Le risque est grand que , pour compenser cet endettement , l'offre de transport par la Région soit encore plus soumise à l'austérité :En clair aucun km/train supplémentaire, comme elle le fait déjà depuis 5 ans. Et ce pour une période qui pourrait aller au-delà de 10 ans

Nous restons persuadés que l'Exécutif Régional a conscience que la mise en concurrence ne simplifie pas les choses et coûtera plus cher...

En résumé : on sait qu'on va dans le mur mais on y va quand même !

Alors que l'urgence climatique demande à faire des choix totalement opposés à l'immobilisme, pour l'utilisateur d'Auvergne Rhône Alpes ce seront 15 ans de galères, voire des reculs.

La politique de transports du conseil régional montre ainsi toutes ses limites, elle tourne le dos à tous les enjeux sociaux et environnementaux alors que La qualité, la régularité, l'emport sont jugées insuffisants par nombre d'entre nous.

Cet argent public serait bien mieux utilisé pour développer le service aux usagers,

Pour la CGT qui porte les enjeux de service publics, l'important est de répondre aux besoins de transports, à la qualité du service rendu, à l'amélioration des conditions sociales des personnels, et de répondre également aux enjeux environnementaux. L'argent public doit servir le bien commun et l'intérêt général ! Et non à répondre à des intérêts particuliers, voire à rémunérer des actionnaires.

La CGT a fait des propositions pour le développement du service public TER et a lancé une pétition qui a déjà recueilli plus de 22000 signatures.

L'avis du CESER, même s'il pointe nombre de difficultés et d'alertes prend acte de l'obligation d'une ouverture des services à la concurrence.

Nous aurions aimé que le CESER indique que la concurrence n'est pas le postulat du développement ferroviaire et, qu'au vu des expériences que ce soit à l'étranger, ou sur d'autres domaines en France : eau, autoroutes et surtout, l'Energie, les choix libéraux ne sont pas les bons.

Il aurait été pertinent que les expériences passées servent à une politique publique porteuses d'ambitions.

De plus, concernant notre avis, les conditions de saisine, dans des délais toujours davantage contraints n'ont pas permis à la commission 4 de développer une analyse indépendante et approfondie.

Bien que partageant les points de vigilance mais étant persuadée, au final, que l'ouverture à la concurrence est contraire à la qualité du service public apporté aux usagers du TER Auvergne Rhône Alpes, la CGT votera contre cet avis