



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

Session Plénière des 29 et 30 Juin 2017

Intervention de Charles de GEVIGNEY

**Rapport N° 17.02.06 Communication sur le transfert de la compétence
Transports**

Monsieur le Président, Chers Collègues,

La loi NOTRe confie aux Régions nombreuses compétences auparavant prérogatives des Départements ou de l'Etat. Ces axes de décentralisation et reprises de compétences sont toujours présentées dans les rapports comme une panacée dont le consommateur ou l'utilisateur tireront le plus grand bénéfice en termes de coût et de service. Il est exact que les intentions présentées sont souvent louables et répondent à un catalogue de constats souvent juste. Mais les réalités qui en découlent au final au quotidien, pour l'utilisateur, sont trop souvent la matérialisation de deux choses :

- D'une part un éloignement toujours plus prégnant du contact humain concret dans le service, au travers de l'informatisation globale des systèmes. (Je ferais juste remarquer au passage que notre société qui pleure sur le chômage ne sait plus envisager une seule réforme structurelle sans, en priorité, remplacer l'emploi humain par la machine...)
- D'autre part, toujours du fait du tout informatique, une inégalité croissante entre les « anciens » et les « modernes », c'est-à-dire globalement les populations jeunes pour qui les outils informatiques sont une seconde nature, et les autres qui les maîtrisent moins bien, voir pas du tout. En clair, une forme de relégation de fait de certaines populations, souvent rurales.

Ainsi, ce rapport sur les transports appelle quelques remarques :

Sur la forme tout d'abord :

- Concernant la reprise des TET (Trains d'Equilibre du Territoire), auparavant gérés par l'Etat, la période de transition risque de se montrer plus longue et compliquée (et donc probablement coûteuse !) que ce qu'elle apparaît dans le rapport. En effet, on se rend compte que dans un premier temps, la Région, nouvelle autorité de gestion, devra



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

assurer la performance immédiate de fonctionnement d'un réseau dont en amont on ne sait pas qui, de la Région ou de l'Etat, sera propriétaire des matériels roulants, ; et en aval devra faire rouler ce matériel sur des voies dont elle ne maîtrise ni leur état dégradé ni l'entretien puisqu'elles appartiennent à SNCF Réseau. Selon votre rapport, l'accord signé le 19 janvier 2017 avec l'Etat sur les trois lignes structurantes de notre Région est censé permettre « *une gestion de proximité plus souple, plus réactive et plus exigeante* ». Mais il est à craindre que ce que la logique de décentralisation présente toujours comme des simplifications soient en réalité une complexification du système.

D'autre part, il ne faut pas être dupe, quand l'Etat cherche à se délester de la gestion de certaines lignes, ce n'est pas par altruisme, mais en général suite au constat d'un manque de performance de sa part et à des charges d'exploitation qu'elle n'est plus en mesure de supporter. Dans le cadre des trois lignes TET reprises en gestion par la Région, le déficit d'exploitation est estimé à 49M€. Il est prévu que l'Etat couvre le déficit la première année puis que la Région se substitue progressivement. Nous aimerions savoir, car nous ne connaissons pas précisément les termes du contrat, si l'accord final avec l'Etat est de financer 24,5M€ constants ou si l'accord est sur 50% du déficit courant. Ce qui est différent.

Idem pour la reprise de compétence des transports scolaires dont le coût du transfert est censé être compensé par le reversement de la CVAE. Mais suffira-t-il à couvrir toutes les charges induites comme le passage de fait dès le 1^{er} septembre de l'effectif de la direction « des transports et de la mobilité durable » de 17 à 73 agents décentralisés sur le territoire. Nous manquons d'informations précises et étayées à ce sujet.

Sur le fond maintenant :

A la lecture de ce rapport, apparaît une évidence criante que l'on pourrait qualifier de « changement de philosophie du service public » au fur et à mesure que se réalise le transfert des compétences induit par la décentralisation. Et ce constat est très loin d'être anodin, car il repose sur la stratégie bien rodée d'un double jeu permanent. En effet, depuis 40 ans maintenant, l'écèlement impitoyable des services publics sur le territoire est toujours présenté sous les atours séduisants de la simplification, de la modernisation



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

et de l'excuse d'une scrupuleuse gestion des deniers publics. Mais le résultat est au final trop souvent l'inverse.

Comme il n'est pas possible d'analyser ici tout votre rapport, je prendrai juste un exemple précis.

Vous citez comme **premier** de vos quatre grands principes : « **l'aménagement équilibré du territoire avec une solidarité renforcée pour la ruralité** ». Et vous proposez immédiatement derrière comme solution innovante, particulièrement pour les zones rurales, le **covoiturage**. Procédé certes « moderne » et apparemment flexible, mais qui repose sur l'individu, sur le volontariat, et donc le risque d'aléas que cela représente.

Et là, bascule la philosophie de votre conception du service public !

Car le propre du service public, c'est précisément d'assurer et de lisser le fonctionnement des services pour chacun, en annulant par le collectif les aléas liés aux éventuelles défaillances de l'individu. C'est sa raison d'être ! Sa force ! En rebasculant dans l'autre sens, vous êtes en train de détricoter progressivement l'esprit même du service public. Et toujours au nom de la modernité bien sûr !

Le maillage de tout le territoire par le ferroviaire dès le début du XIX siècle prenait en compte le transport des personnes, le fret, le besoin de l'entreprise comme celui de la dame de ménage et s'avérait être comparativement infiniment plus simple, fiable, performant et moderne en termes de service public que certaines de vos propositions d'aujourd'hui. Et pour ceux qui seraient tentés de sourire de mes propos, allez vivre quelques temps en Suisse pour apprendre ce que l'on peut faire aujourd'hui comme service public magistral avec le ferroviaire quand les pouvoirs publics en font le choix.

Je vous remercie.

