

**Session Plénière du 27 Juin 2019**

**RAPPORT N°19.03.01 Compte Administratif 2018**

**RAPPORT 19.03.03 Rapport d'Activité et de Développement Durable.**

**Intervention de Charles de GEVIGNEY**

Monsieur le Président, Chers Collègues,

*Il ressort des chiffres que 2018 a été incontestablement une année charnière pour la politique des transports, du fait, d'une part, qu'elle était la première année complète de plein exercice des nouvelles compétences de la Région concernant les transports interurbains et scolaires. Et du fait, d'autre part, qu'elle était l'année de la revoyure pour la convention SNCF-Région.*

Dans ce compte administratif 2018, vous dressez logiquement un récapitulatif et un bilan général de votre politique des transports. Concernant le ferroviaire, sa lecture est intéressante car elle peut être opérée selon deux axes différents.

Le premier axe de lecture est celui du type CESE, toujours politiquement correct, qui consiste à analyser simplement les tableaux et comparer les chiffres. Alors, vu sous cet angle, il ressort une politique régionale des transports d'apparence plutôt cohérente, voire parfois volontariste. Une stratégie de renouvellement du matériel roulant audacieuse. Une prise en compte sociale réelle avec, par exemple, la compensation régionale des tarifications TER. Une volonté d'innovation dans l'intermodalité et les services communs avec le développement du POSI, de JV Malin, Pégase, CartoPégase et autres. Une apparente préoccupation du problème des territoires avec les interventions à parité avec l'Etat sur le plan d'urgence de sauvegarde des lignes ferroviaires etc...

Mais, si l'on veut bien élargir le focus, il y a un autre axe de lecture de la politique régionale, éclairé par exemple par la lecture simultanée d'une étude récente de l'INSEE sur les mobilités en CVL, et également d'un rapport de la Chambre régionale des comptes sur le même sujet. On ne peut pas ici entrer dans le détail pour des raisons de temps, et je le regrette. Car ces analyses mettent en lumière des distorsions de fond de votre stratégie qui nuancent l'enthousiasme de forme systématique de vos compte rendus. Je ne prendrai que deux exemples parlants.

Le premier émane du rapport de la Chambre régional des comptes qui note que la collectivité (c'est-à-dire vous) indique un taux moyen de remplissage des trains entre 2014 et 2017 de l'ordre de 55%, alors que ceux affichés par la SNCF à l'issue de calculs moyens sont de l'ordre de 25% (taux repris d'ailleurs par l'ARAFER comme taux d'occupation régional 2016). Ce qui fait dire à la chambre régionale je cite : « Fruit de nombreux biais statistiques, il existe un fort décalage entre ces pourcentages... » fin de citation. Ce rapport de la Chambre régional est par ailleurs sans détour, concernant les TER CVL la fréquentation globale est en nette baisse depuis 2012 et, selon ses calculs, en 2017 la perte d'attractivité de l'offre ferroviaire est par conséquent avérée. Ce sont ses mots.

Ceci est à mettre en pendant du budget régional exponentiel en matière de ferroviaire, et de la présentation toujours dithyrambique des mesures prises dans ce domaine depuis des années, ainsi que de vos déclarations d'intentions sur le fond.

Le deuxième exemple émane d'une étude récente de l'INSEE sur les mobilités en CVL, et dont les chiffres sont sans équivoque. Cette étude démontre que dans le même temps, non seulement l'utilisation de la voiture reste l'unique moyen de transport pour 89% des gens qui vont au travail, mais que l'utilisation de l'automobile à cet usage augmente ces dernières années en CVL, et pire, augmente deux fois plus dans les espaces où la densité de transports en commun est plus importante qu'ailleurs. Ce qui effondre, au moins jusqu'à présent, la thèse de l'efficacité de votre politique sur l'évolution modale des transports, vers le transport en commun, annoncée dans vos déclarations d'intentions.

En conclusion, si personne ne remet en cause la sincérité de vos intentions, les chiffres parlent, et la réalité montre que peu des grandes perspectives de vos politiques sont finalement atteintes, car définitivement contraintes et réduites à l'ajustement périphérique de quelques curseurs budgétaires, et administratifs par vos choix idéologiques globaux depuis des années : à savoir la métropolisation à outrance (72% des emplois sont désormais concentrés dans les grandes zones urbaines), le tout TGV qui a effondré le capillaire ferroviaire de service public, le quatrième paquet ferroviaire de l'Union Européenne, suicidaire pour le service public, mais que vous soutenez mordicus, et enfin l'écologie punitive car l'augmentation de la TICPE a bel et bien pénalisé les usagers sans les inciter (la preuve !) à modifier leur comportement malgré ce que vous prétendiez.

Je vous remercie.