

Nous assistons à une accélération de la libéralisation des transports collectifs en France, , dont les TER. Alors que notre pays - grâce aux luttes des salariés des entreprises de transport et à la pression de l'opinion publique - a limité cette libéralisation, le gouvernement veut aujourd'hui rattraper ce qu'il juge être un retard.

Avec le règlement sur les Obligations de Service Public (OSP), l'Europe des libéraux veut généraliser cette ouverture à la concurrence et exacerber la déréglementation.

Une bataille de grande ampleur est engagée pour inciter les Régions à ouvrir à la concurrence tout ou partie des réseaux TER alors que la Réglementation européenne ne l'impose pas, à supprimer des dessertes ferroviaires jugées trop coûteuses et à les transférer sur la route.

Pourtant, sur l'impulsion de la commission européenne, les expériences d'ouverture des services publics aux intérêts privés se traduisent à chaque fois par une dégradation des conditions de transport et à une augmentation des tarifs pour les usagers.

A l'inverse nous pouvons nous appuyer sur une expérience à bien des égards positive. L'engagement des Régions, sous l'impulsion des élus communistes, a changé radicalement le transport régional de voyageurs. Alors qu'il était considéré comme condamné, ce service public a fait la preuve de sa pertinence, de son efficacité économique, sociale et environnementale : en quelques années, le nombre d'usagers dans les TER a augmenté de 40 % et l'offre de 20 %.

Ces résultats sont le fruit d'un engagement important des Régions dans l'acquisition et la rénovation du matériel roulant, dans la modernisation et l'accessibilité des gares, dans le développement de l'offre. Ils sont également le fruit de la mise en place des tarifications régionales pour les salariés, les étudiants, les apprentis, les jeunes, les demandeurs d'emploi.

Aujourd'hui nous sommes à la croisée des chemins. Le succès des TER, le besoin de répondre encore mieux aux besoins de déplacement collectif pour contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, entre en conflit avec la marchandisation des transports, avec le projet de réforme des collectivités locales, avec la réduction de l'autonomie et des moyens financiers de celles-ci.

Les transports n'ont pas besoin de mise en concurrence mais de plus de service public, d'entreprises publiques de transport dégagées des exigences de rentabilité financière des marchés.

C'est le sens de nos propositions :

Nous proposons dans le cadre de la **création d'un Pôle Public National de Transports Publics, la mise en place de délégations régionales.**

Ce pôle et ces délégations régionales seraient un outil à la disposition des collectivités locales pour assurer le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement.

Un outil pour assigner aux opérateurs de transport les obligations prioritaires de service public et des critères sociaux et écologiques impératifs.

Un outil pour mettre à la disposition des autorités organisatrices l'ingénierie d'exploitation et d'organisation des transports.

Sa composition doit avoir pour colonne vertébrale la SNCF et la RATP.

Le besoin de qualité et de sécurité dans les transports exige des qualifications de haut niveau et reconnues. Le pôle public aurait pour mission de mettre en place un véritable statut du salarié du transport prenant comme repère les garanties statutaires et réglementaires actuelles les plus avancées.

Nous proposons de mettre en place dans toutes les Régions un Syndicat Mixte Régional des Transports Collectifs. Ces syndicats doivent être des outils de mise en cohérence de toutes les autorités organisatrices transports dans les régions pour disposer de réseaux intégrés sur l'ensemble du territoire avec une tarification unifiée.

Les Régions doivent avoir les moyens de leur politique.

Voici dix ans que la loi SRU a été votée avec une dotation de l'Etat aux régions pour l'exploitation du service public voyageurs. Les critères de calcul de cette dotation ne correspondent plus. Des choses ont bougé, les périmètres, les besoins aussi... Il s'agissait de sauver le TER, il faut maintenant organiser une vraie croissance.

Il est nécessaire de renégocier ce mode de calcul pour en finir avec la limitation des développements sur les seules dessertes à fort potentiel est une question politique centrale.

Parce que les transports structurent la société et que l'organisation du système de transport doit s'inscrire dans une politique de développement humain durable, l'Etat doit participer à cet enjeu. Comme il a su le faire pour sauver les banques ou relancer l'automobile, **l'Etat doit investir massivement dans les transports régionaux à hauteur de 50 % des investissements.**

Les banques ne doivent pas faire des bénéfices sur les investissements à caractère de service public, qui, de plus, permettent de lutter contre les gaz à effet de serre. **Les régions doivent donc avoir accès à des taux d'intérêts d'emprunts identiques au taux interbancaire.**

Nous proposons aussi la généralisation et le doublement du versement transport payé par les entreprises. Ses prérogatives et son mode de calcul seraient modifiés. Il reposerait essentiellement sur les profits réalisés. Cette contribution versée pour financer les transports doit être étendue à l'ensemble des Régions.

Les familles ne doivent pas en supporter les investissements. D'autant que **les transports doivent être gratuits pour le salarié se rendant à leur travail ou l'étudiant à son école.**

Nous proposons donc le **financement intégral des trajets domicile/travail par l'employeur** ainsi que le remboursement des trajets domicile/école pour les lycéens et les étudiants par les collectivités compétentes.

Ces mesures doivent être un facteur de développement du transport collectif en réduisant l'usage des voitures particulières. Les concrétiser suppose une organisation cohérente des transports collectifs, multimodale, sur toute la longueur des trajets.