

# UN PÔLE PUBLIC DE TRANSPORTS

Pour répondre  
aux besoins de transports  
collectifs

## Ensemble

Nous voulons reconquérir un grand service public de transport en dotant la France d'un outil économiquement, socialement et écologiquement performant.

Le droit au transport (aujourd'hui plus communément appelé mobilité) pour tous inscrit dans la loi n'est pas, pour autant, une réalité.

La cause principale tient au fait que le capitalisme recherche avant tout, dans le transport comme ailleurs, le profit. La réponse aux besoins des populations lui importe peu, surtout si elle ne constitue pas un marché lucratif immédiat.

Les choix de société des 30 dernières années ont, systématiquement, été axés sur la libéralisation. Ainsi, laissant libre court au marché, ils ont pulvérisé le concept même du service public. C'est une responsabilité politique lourde. Le système est en échec, il faut le changer !

En reprenant la main, le politique doit donner à la collectivité les clés d'une maîtrise publique de son système de transports collectifs :

- **Le droit au transport pour tous signifie créer les conditions d'accessibilité dans une logique d'égalité de traitement de nos concitoyens.**

- **Le droit au transport pour tous passe par d'importantes solidarités qu'il faut organiser et structurer :**

- \* **Solidarités entre les différents services de transports, ceux à flux importants et ceux à faible densité,**

- \* **Solidarités entre les différents territoires du pays, ceux disposant de richesses et ceux plus démunis.**

- **Il faut pouvoir mettre en application des systèmes de péréquation, outils solidaires de financement.**

Le droit au transport est devant un triple défi :

- Développer les transports collectifs au regard des obligations écologiques et climatiques

- Garantir une cohésion sociale et territoriale

- Améliorer les conditions et le cadre de vie pour nos générations présentes et livrer une situation saine aux générations futures.

Ces trois dimensions indissociables relèvent de l'intérêt général. Elles sont incompatibles avec les seules règles du marché. C'est un choix de société !

Le PCF propose de donner du sens tant à la réponse aux besoins sociaux, pour tous les quartiers des villes comme pour les campagnes, qu'à la préservation de l'environnement.

Nous proposons un nouveau modèle économique pour le transport collectif de personnes en service urbain, départemental, régional ou national.

## **UN PÔLE PUBLIC DE TRANSPORTS**

# La concurrence se met en place

En 2008, Véolia Transports, Kéolis et Transdev exploitaient les trois quarts des réseaux urbains et interurbains sur le territoire national. **L'ensemble de ces réseaux représente annuellement plus de 7 milliards d'euros de financements** (exploitation des réseaux et investissements).

Au second semestre de 2009, le groupe Transdev, détenu à 93% par la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) et la RATP fusionne, après le désengagement de la CDC, avec Véolia Transports, fusion-acquisition dans un contexte de marchandisation du transport public au plan national, européen et mondial.

Cette opération qui conduit à la **création du leader mondial des transports intervient au moment de l'ouverture à la concurrence** du trafic international de voyageurs et de la mise en application du règlement sur les Obligations de Service Public (OSP).

## La situation en France

Le législateur a défini les périmètres d'intervention des différentes institutions territoriales en matière de transport public de voyageurs.

Les régions sont autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs (SRV). Les départements ont la responsabilité des transports hors dessertes d'intérêt régional et urbaines et sont compétents pour l'organisation des transports scolaires. Les communautés d'agglomération et de communes ont en charge l'organisation du transport urbain.

Une exception en Ile-de-France où l'ensemble des transports est sous l'autorité du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) présidé par le Président du Conseil Régional et dont sont membres les conseils généraux d'Ile-de-France et la Ville de Paris.

Conformément à la Loi de renouvellement urbain (SRU) et la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), la SNCF est l'exploitant unique des TER. Le transport urbain et interurbain est confié à des exploitants sous contrat de délégation de service public : une partie des réseaux est gérée en société d'économie mixte notamment avec Transdev et environ 10% des réseaux sont exploités en Régie directe (Réseau AGIR). En Ile de France, la RATP et la SNCF sont les 2 principaux exploitants.

## Le règlement OSP

Le règlement européen sur les obligations de service public a été adopté le 23 octobre 2007 par le Parlement européen. Il est applicable dans tous les Etats de l'Union depuis le 3 décembre 2009. Ce règlement est totalement imprégné de la politique européenne de mise en concurrence, de libéralisation et de dépeçage des services publics.

Il concerne les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires (métro et tram) et par route. Cependant, dans un certain nombre de cas, dont le chemin de fer, l'attribution directe reste possible. La mise en concurrence n'est donc plus une obligation pour l'autorité organisatrice de transport concernée, mais une possibilité.

L'ouverture à la concurrence des TER relève donc d'une décision politique nationale consistant à une modification de la LOTI. C'est ce que prépare le gouvernement avec la mise en place au printemps 2009 d'un comité des partenaires présidé par un sénateur UMP et qui doit rendre des propositions au premier trimestre 2010.

# Les entreprises publiques

La SNCF et la RATP, entreprises publiques sont, par filiales interposées (Transdev et Kéolis) en concurrence pour l'exploitation des réseaux de transports urbains et interurbains au plan national, européen et mondial.

La RATP avec RATP Développement sort de son périmètre francilien. Elle vient d'obtenir le contrat d'exploitation du réseau urbain de l'agglomération de la Roche-Sur-Yon après 3 réseaux de la grande couronne parisienne.

La SNCF EPIC est scindée en activités qui remettent en cause le caractère intégré de l'entreprise publique, chaque activité est adossée au sein de sa branche aux filiales. Ainsi les activités TER et Transilien sont rattachées à SNCF Proximités, branche au sein de laquelle sont pilotées les filiales Effia et Kéolis.

Ces filiales viennent concurrencer directement l'EPIC sur des missions dévolues aux cheminots. C'est notamment le cas avec Effia pour l'accueil dans les gares, dans les centres régionaux de renseignements voyageurs.

Le Président de la SNCF vient d'annoncer que Kéolis devenait la seconde marque TER du groupe SNCF.

La SNCF organise elle-même le dumping social au sein de son entreprise. Cela lui permet de faire pression sur les conditions de travail, la rémunération, le statut des cheminots.

## Les conséquences de la logique de rentabilité financière

Pour répondre aux enjeux qui sont posés à la société, pour affronter les défis qui se présentent, le transport collectif doit rompre avec la logique de rentabilité financière.

Tant que cette logique restera le fil conducteur de la politique des transports, il en résultera le vécu actuel :

- Transformation du service public en un marché de service public, dans lequel les opérateurs visent, uniquement, à conquérir le financement public,
- Priorité aux services, aux lignes et dessertes lucratifs, désintégration des réseaux et fracture sociale croissante,
- Droit au transport pour tous bafoué,
- Egalité de traitement et solidarités mises en cause,
- Environnement et écologie sous estimés,
- Conditions sociales négligées pour les salarié-e-s qui font fonctionner le transport. La précarité, l'incertitude et l'angoisse du lendemain sont, désormais, une réalité suspendue aux appels d'offres,
- Sécurité, qualité et fiabilité altérées,
- Dumping social, tarifaire, fiscal et environnemental. Une règle absurde règne en maître: l'abaissement des coûts pour l'opérateur et l'accroissement de la facture pour l'utilisateur soit comme utilisateur (tarifs), soit comme contribuable (impôts locaux).

Une étape supplémentaire se profile :

la création d'un gigantesque monopole privé où deux grands groupes se partageront «le gâteau» et se permettront un chantage éhonté sur les collectivités en charge de l'organisation du transport public. Leur ambition coule de source : ils veulent, tout simplement, nous refaire le coup de l'eau.

# Une maîtrise par les citoyens est indispensable

Le gouvernement parle de moraliser le capitalisme, il voudrait nous faire croire qu'une régulation du marché pourrait tout régler. En fait le marché méprise démocratie, social et écologie.

Faut-il se rappeler que les groupes opérateurs dans le transport, comme dans la téléphonie, ont tous fait l'objet de poursuites pour entente illicite. Ils se jouent des amendes infligées dont le montant est sans commune mesure avec les profits engrangés. Il est illusoire de penser que la régulation puisse permettre de construire un nouveau modèle économique collectif.

C'est une capacité directe d'intervention et de décision qu'il faut octroyer à la puissance publique. Pour une nouvelle efficacité et un développement durable, nous proposons la réappropriation publique fondée sur de nouveaux droits et pouvoirs sociaux et économiques. Elle suppose un ensemble de droits et de règles inaliénables pour les usagers et les salariés de ce secteur. Réguler le marché est bien insuffisant!

## Un état des lieux qui justifie un pôle public national des Transports

Les groupes privés du secteur qui exploitent plus de 70 % des réseaux urbains et interurbains, orientent leur logique industrielle uniquement vers une rentabilité financière incompatible avec un service public de qualité. Ils accentuent la pression sur les Autorités Organisatrices (AO) en difficultés financières et sur les conditions sociales des salariés.

De plus la présence de fonds d'investissements dans leur capital induisent des recherches de performances financières élevées immédiates ou à très court terme, puis souvent se retirent brutalement, ce qui détruit toute stabilité possible pour les orientations industrielles.

Les entreprises publiques du secteur se voient aujourd'hui assigner, par leur tutelle, des objectifs d'équilibre financier souvent par activité. Leurs directions les gèrent comme des entreprises privées. Elles font systématiquement abstraction des mécanismes de péréquation. Ces critères de gestion ne sont guère compatibles avec une bonne réponse aux besoins et s'éloignent des notions de service public.

L'ensemble de ces entreprises, privées ou publiques, considère désormais le service public comme un marché, avec comme visée prioritaire s'accaparer des financements publics des collectivités.

Les régies et les sociétés d'économie mixte, pourtant maîtrisées directement par des collectivités locales, se voient régulièrement soumises à des restrictions budgétaires. Elles sont sous la pression des choix politiques nationaux et de l'asphyxie des finances publiques qui en découlent.

Ainsi, il n'existe pas de réelle maîtrise démocratique des orientations industrielles d'un secteur qui pourtant répond d'évidence à un intérêt général. Les autorités organisatrices n'ont pas à leur service l'outil industriel apte à donner priorité à la réponse aux besoins sociaux dans une cohérence nationale, avec une approche multimodale.

Il est urgent que la puissance publique maîtrise les orientations et l'organisation des transports, ce secteur devant être mis hors des règles du marché.

# UN POLE PUBLIC NATIONAL DE TRANSPORT PUBLIC

*Avec son règlement sur les transports de voyageurs (OSP) l'Europe veut mettre en place la concurrence. Pour autant ce règlement permet que les Etats organisent leur système de transport comme ils l'entendent. Le gouvernement français peut donc mettre en place un pôle public.*

**C'est un choix politique ambitieux, un choix efficace!**

## Ambitions du pôle :

- Mettre les outils industriels d'exploitation du Transport Public hors des contraintes générées par les objectifs financiers.
- Avoir un outil industriel national à disposition des collectivités locales et de nature à assurer le droit au Transport pour tous.
- Assigner aux entreprises publiques, mais aussi aux groupes privés des obligations prioritaires de service public.
- Définir et mettre en place des critères sociaux, environnementaux et de qualité dans les contrats.
- Garantir un système de tarification sur la base d'une unification nationale.
- Avoir une maîtrise publique du système qui soit en mesure d'imposer de réelles coopérations, y compris multimodales, comme alternatives à la concurrence entre l'ensemble des opérateurs actuels.
- Mutualiser les coûts d'investissement et la recherche.
- Favoriser une politique industrielle cohérente en coopération avec les fournisseurs de biens d'équipement, avec des exigences sociales pour les salariés de ces industries...
- Faire prévaloir les coopérations dans les opérations conduites à l'étranger, notamment par les entreprises publiques.
- Peser dans l'organisation européenne des transports et auprès des institutions politiques de l'UE dans le sens des valeurs du service public.

## Champs d'intervention

- Élaborer et mettre en oeuvre des critères et normes de péréquation entre territoires en fonction d'indicateurs sociaux.
- Etre un outil novateur d'ingénierie multimodale et financière apte à conseiller, proposer et épauler les AO dans la mise en oeuvre d'une politique multimodale des transports collectifs.
- Contrôler le respect des critères d'efficacité et de qualité à partir de la réponse aux besoins des populations, sur des critères de respect de l'environnement et de consommation d'énergie et avec un haut niveau social pour l'ensemble des salariés chargés de la mise en oeuvre.
- Protéger du dumping social les salariés intervenant dans le secteur, et créer les conditions pour harmoniser leur niveau social vers le haut.
- Se doter de délégations régionales assurant une connexion sur tout le territoire avec les collectivités locales.
- Coopérer avec le Secteur Public de l'Équipement, élément indispensable d'une organisation des transports pertinente et fidèle à une démarche de développement durable.

# Composition du Pôle

## SNCF et RATP colonne vertébrale du pôle

Entreprises publiques nationales, elles doivent renforcer leur caractère d'entreprises intégrées.

Le Pôle Public maintient leur statut juridique. De fait, il élimine entre elles toute concurrence et opposition, vers lesquelles elles sont de plus en plus tentées de s'orienter. Pour les TER, la SNCF est confirmée comme opérateur unique ferroviaire en province, associée à la RATP en IDF.

Elles doivent jouer un rôle moteur dans le Pôle Public qui leur assigne de développer de véritables coopérations entre elles.

## Intégrer les trois groupes de transport public au Pôle

- Kéolis EFFIA dont l'entreprise SNCF a la majorité (56,7 %) du capital, la maîtrise industrielle,
- Transdev dont le capital est détenu à 93% par la CDC et la RATP,
- Véolia Transport. Nous proposons que la puissance publique accède au capital (nationalisation) de ce dernier à une hauteur lui permettant de maîtriser l'orientation industrielle.

L'objectif du pôle public étant la réponse aux besoins de service public.

## Intégrer au pôle une ingénierie mutualisée

- A partir des ingénieries des groupes SNCF et RATP, de celle de Véolia Transport, il s'agit de mutualiser le savoir faire et les moyens, et mettre en cohérence les objectifs, les méthodes, les systèmes.
- En synergie avec celle de l'Équipement, il doit être l'outil privilégié des autorités organisatrices.

# Une Direction démocratique du Pôle

Le type de gouvernance détermine les orientations et le niveau de maîtrise, c'est à ce niveau que seront élaborées, retenues et instruites les orientations industrielles et financières.

Le pôle aurait pour statut juridique celui d'un Groupement d'Intérêt Public. Son instance décisionnelle (Conseil d'Administration) sera composée majoritairement d'élus locaux et nationaux, de représentants des salariés via les organisations syndicales représentatives et des usagers et consommateurs par le biais de leurs associations légitime et reconnues et d'un représentant du pôle financier public.

Une commission de contrôle de l'usage des fonds publics, en provenance notamment du Pôle Financier Public, du budget de l'État et des collectivités, sera mise en place.

Le CA du Pôle Public National uniformise la méthode et le contenu des appels d'offres. Il permet la cohérence et la maîtrise du système, particulièrement face à la sous-traitance, pour contrer les attitudes favorables au moins disant social. Il fixe des normes communes de qualité, sociales, environnementales de haut niveau, de consommation et de choix d'énergie, qui doivent obligatoirement figurer dans les cahiers des charges.

Le Pôle joue un rôle d'outil technique à la disposition des petites entreprises indépendantes. Il les protège des incidences de la sous-traitance, du moins disant social.



# Un véritable statut du salarié du transport

Le service public est un facteur essentiel de dynamisme de l'économie. Notre projet de reconquête des services publics est fondé sur le développement des capacités humaines, des qualifications, des services et des infrastructures.

Aux exigences de qualité et de sécurité, il faut répondre par des qualifications de haut niveau et reconnues pour des salariés.

Le pôle public devient un outil pour donner du sens à la sécurité Emploi Formation, socle commun de normes collectives opposables à tous les employeurs par et pour tous les salariés.

Il met en place un véritable statut du travail salarié du transport. Les droits de chaque salarié le suivent durant toute sa carrière professionnelle, qu'il change ou non d'employeur.

Il permet aussi d'uniformiser le niveau social en prenant comme repère les garanties statutaires et réglementaires actuelles les plus avancées.

## En résumé

### **Le PCF propose la création d'un Pôle Public National de Transports Publics.**

Ce pôle serait un outil industriel national à la disposition des collectivités locales pour assurer le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement.

Il se doterait de délégations régionales.

Son conseil d'administration serait essentiellement composé d'élus, de représentants d'usagers et de salariés des entreprises concernées.

Il serait un outil pour assigner aux opérateurs de transport les obligations prioritaires de service public et des critères sociaux et écologiques impératifs : des finalités résolument alternatives à la recherche de rémunération des actionnaires et aux choix actuels des entreprises publiques.

Il contrôlerait l'usage des fonds publics alloués.

Il mettrait à disposition des autorités organisatrices l'ingénierie d'exploitation et d'organisation des transports.

Sa composition aurait pour colonne vertébrale la SNCF et la RATP, ce qui permettrait, de fait, de supprimer le principe de concurrence et d'opposition entre ces deux entreprises.

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