INTERVENTION 2 JUILLET

RASSEMBLEMENT TRASNPORT NANTES

La question des déplacements et des transports de voyageurs est débattue aujourd'hui dans le cadre d'un colloque national intitulé «innovations, connexions et inter connexions : l'avenir des transports» organisé entre autres par l'association des régions de France.

La CGT s'invite dans le débat, à l'intérieur, dans l'hémicycle avec la participation de camarades et ici avec vous.

Merci d'avoir répondu à l'appel du Comité Régional et de l'Union Départementale 44, du Secteur et de la fédération cheminots.

L'une des trois tables rondes interroge sur le rôle des autorités organisatrices de transport et des opérateurs de transports. Évidemment, les conseils régionaux sont fortement concernés, sans oublier les métropoles ou les communautés urbaines.

Parmi les opérateurs présents aujourd'hui, SNCF Mobilités, RATP ou TRANSDEV mettront également beaucoup d'ardeur pour rafler leur part d'un gâteau qui devient de plus en plus important. Jacques Rapoport y participe pour la SNCF, Elisabeth Borne pour la RATP ou encore Jean Marc Janaillac pour Transdev.

La CGT est présente pour affirmer deux choix :

- Le développement d'un service public de transport répondant aux besoins des populations, d'une part,
- L'élévation des conditions sociales des salariés du transport voyageurs, d'autre part.

Salariés des transports et utilisateurs de trains ou de bus, nous sommes rassemblés pour que le service public de transport et les conditions sociales pour assurer ce service répondent aux attentes de la population qui se déplace de plus en plus et aux exigences des salariés en termes de conditions de travail et de rémunération.

Les choix politiques et économiques de ces dernières années auraient plutôt tendance à imprimer des reculs sociaux aux salariés et à adapter les transports aux besoins du capital. Il est vrai que les collectivités connaissent une baisse de leur dotation annuelle en provenance de l'Etat, celui-ci ne manquant aucun prétexte pour satisfaire les grands patrons.

Cette politique d'austérité s'inscrit dans les orientations et les décisions de l'Europe. La libéralisation des marchés et l'ouverture à la concurrence sont deux points d'appui importants pour les rois du profit.

Les réformes étant, quant à elles, les outils d'adaptation pour concrétiser ces profits.

Réforme ferroviaire, réforme territoriale ou loi NOTRe pour l'aménagement du territoire se succèdent en France sous la houlette de ce gouvernement et de parlementaires de plus en plus éloignés des problématiques de leurs concitoyens.

Sans développer les conséquences de ces réformes, quelques éléments.

Vous le savez, la réforme du ferroviaire éclate l'entreprise historique SNCF en trois EPIC qui forment aujourd'hui un groupe public ferroviaire, le GPF. La fédération développera sur cette question.

La réforme territoriale, quant à elle, ne se contente pas de dessiner un nouveau découpage des régions. Elle consacre aussi les métropoles et grandes métropoles sur les territoires « dits d'excellence » ainsi que l'émergence de l'intercommunalité. Quid des territoires non rentables ?

De nouveaux pouvoirs et de nouvelles compétences se dessinent sans véritables informations et surtout sans débat avec les populations.

Parmi ces nouvelles compétences, l'une d'elles concerne les transports. Les régions deviennent chefs de fils de l'inter modalité. L'article 8 du projet de loi de réforme territoriale renforce le rôle de la région en matière de transport, à travers la gestion des trains express régionaux, la participation au financement des infrastructures ferroviaires, ainsi que de nouvelles compétences de gestion du réseau de transports collectifs interurbains et scolaires.

Cette dernière compétence pourrait être déléguée à des collectivités, ou à des établissements publics à caractère intercommunal, ce qui donne là aussi des EPIC, à fiscalité propre ou délégué aux départements.

La loi MAPTAM, loi Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, oblige quant à elle la mise en œuvre d'un schéma régional de l'inter modalité.

Le Conseil Économique Social et Environnemental Pays de la Loire, a établi un rapport sur cette question de l'inter modalité à la demande du Président du Conseil Régional. Si il fixe des préconisations, il reste relativement muet sur la question du financement pourtant élément clef pour dans le développement des transports de voyageurs.

En effet, comment sera financée cette nouvelle compétence, comment seront financés globalement les transports ?

Dans son intervention au CESER, la CGT a réaffirmé « nous n'acceptons pas une baisse des services, pas plus que nous n'accepterons des pressions sur les personnels sous prétexte que l'état ne donne pas les moyens aux collectivités de mettre en œuvre sa politique de transfert de compétences et de nouvelles responsabilités ».

Quelle intervention et mobilisation CGT pour une politique nationale des transports articulée autour de services publics dans ce pays aujourd'hui ?

La CGT revendique une maîtrise publique des transports avec la création de pôles publics de transports publics qui permettraient de sortir de la logique de marché et réorienteraient les choix vers une égalité de traitement pour les usagers.

La CGT demande aussi l'application de la loi concernant la prise en charge des transports collectifs domicile / travail par les employeurs et exige le retour à une TVA à 5 % pour les transports publics au lieu de la TVA à 10 % facturée actuellement aux usagers.

Pour la CGT, le versement transport constitue l'une des pistes de financement. Il faut l'étendre à toutes les régions, car seul le STIF parisien le collecte aujourd'hui, et le faire financer dès le premier salarié, dans toutes les entreprises, premières structures bénéficiaires des transports collectifs pour leurs activités.

S'agissant de l'exploitation des transports, le donneur d'ordre, l'AO, porte une responsabilité importante sur les conséquences de ses choix budgétaires sur les droits sociaux des salariés.

Sur la région des Pays de la Loire, il existe 4 formes juridiques d'exploitation pour les 8 réseaux de transports urbains les plus importants :

- des SAEM, Société Anonyme d'Economie Mixte à Nantes et au Mans.
- des SPL, Société Publique Locale à Saint Nazaire et Saumur,
- des SARL, Sociétés à responsabilités limitées à Angers, Laval et La Roche sur Yon,
- Et un EPIC, Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial à Cholet.

La CGT, revendique un autre système d'exploitation, la Régie qui permettrait aux collectivités territoriales d'avoir une transparence des comptes de gestion et de savoir précisément comment l'argent public est utilisé. Ce n'est pas rien dans cette période.

La Régie permettrait aussi aux associations d'usagers de se faire entendre que leurs exigences en matière de transport.

La sous-traitance prend de plus en plus de place dans l'exploitation des transports urbains. Les systèmes low-cost, pourvoyeur de misère sociale et de services incomplets sont de plus en plus utilisés pour faire croire à une baisse des coûts de transports. La loi Macron, avec les bus Macron, est un véritable leurre. C'est la 3ème classe du rail, pour voyageurs pauvres, sans confort et insidieusement dangereuse.

C'est ça que nous refusons aujourd'hui également à la porte de l'hémicycle du Conseil Régional.

Nous portons le refus d'un transport à plusieurs vitesses, confortable et rapide pour les riches, difficile et parfois inaccessible pour d'autres, dont les salariés

Nous exigeons, par contre, un débat public portant sur ces questions de transport du quotidien, tous modes, avec la question des financements au cœur de la réflexion.

Ce débat public, doit être national pour exiger de l'état qu'il assume son rôle dans l'aménagement du territoire et qu'il fixe les règles du financement.

Mais ce débat public peut aussi être régional.

Nos organisations proposent d'en créer les conditions en territoire, local, départemental ou régional pour associer à notre réflexion les populations (il y a des territoires sans transports collectifs), et pour associer les usagers (ceux qui sont mécontents de leurs conditions de transports).

Nos propositions, en proximité, intègrent naturellement les thématiques des circuits courts, de l'économie circulaire, de la complémentarité entre les modes, de l'accessibilité, de la responsabilité sociale, de la prise en compte des enjeux de développement humain durable, et enfin des questions environnementales.

Elles intègrent aussi la question de la revalorisation des salaires, condition essentielle pour des transports de qualité utilisés par tous.

Notre campagne confédérale salaires et ses pétitions doit s'amplifier.

La CGT doit porter ses exigences partout.

Elle le fera dans le cadre de la 21ème conférence des parties de la convention cadre des nations unies, plus connue sous COP 21, accueillie par la France en novembre et décembre prochain.

Elle peut le faire aussi, avec vous, en s'invitant dans les débats citoyens organisés dans le cadre des élections régionales de décembre pour évoquer ces questions de transports du quotidien.