



Les transports, un enjeu majeur...

Les élections régionales se situent dans un contexte où la question de la survie de la planète et des réponses apportées par les uns et les autres montrent vite les limites du système capitaliste dans lequel nous sommes. Ce qui s'est passé à Copenhague est de ce point de vue révélateur.

De même, le Président de la République qui se veut à la pointe du combat environnemental ne trouve rien de mieux que de taxer les ménages pour lutter contre le réchauffement de la planète.

Nous pensons, nous, que dans ce contexte, le développement des réseaux de transports collectifs publics dans l'ensemble du pays doit être une priorité nationale.

Les transports (2ème budget de dépenses des ménages avec 17,6 % des ressources après le logement 25% et avant l'alimentation 14%) constituent un élément structurant de l'aménagement du territoire en lien avec habitat et emploi. Il nous semble primordial d'agir en

même temps sur le développement des transports collectifs publics et sur les politiques des entreprises en matière d'emploi.

Agir contre l'augmentation du nombre des déplacements tant des personnes que des marchandises, nécessite un combat permanent contre les délocalisations des emplois et des productions, le développement de la mobilité des salariés, de la flexibilité du travail et du travail précaire.

Alors que privatisation, ouverture à la concurrence sont partout à l'ordre du jour, nous affirmons que l'écologie n'est pas soluble dans le libéralisme. Ainsi, nous réaffirmons que la notion de services marchands et de profits dans le domaine des transports sont incompatibles avec les réponses à apporter pour l'avenir de notre planète. Par nature, les transports en commun ne sont pas rentables, ils sont et doivent rester dans le cadre du service public tout comme la santé, l'éducation...

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 Régle-

mentation européenne ne l'impose pas, à supprimer des dessertes ferroviaires jugées trop coûteuses et à les transférer sur la route.

Cette politique, nous en connaissons les conséquences : toutes les expériences d'ouverture des services publics aux intérêts privés se traduisent par une dégradation des conditions de transport et une augmentation des tarifs pour les usagers. Elle est contraire aux ambitions affichées par le Grenelle de l'environnement.

Après les élections régionales, va-t-on aller vers une mise en œuvre de la concurrence entraînant la casse du service public ou aller vers un développement des transports collectifs s'appuyant sur les entreprises publiques existantes avec des moyens supplémentaires pour répondre aux besoins des usagers ?

La réponse viendra pour une part du résultat des urnes, sachant que seul le front de Gauche s'est prononcé clairement pour le maintien du service public ce qui n'est pas le cas des autres forces politiques de la majorité sortante.

**Venez
débatte
avec nous...**

Lundi 1^{er} Mars 2010

à 18h

Salle Millet - Grenoble

UN BILAN POSITIF

Les 15 élus communistes, soutenus par les élus du PG ont contribué et se sont battus pour obtenir des avancées significatives en matière de transports régional.

✓ Au niveau du développement des dessertes

- dans la mise en œuvre du cadencement fin 2007 (horaires de trains bien identifiés), le trafic TER a augmenté de +11,3% en 2008.
- depuis 2004 et l'arrivée de la nouvelle majorité de Gauche, le trafic a augmenté de +38,36%.
- au niveau de l'offre, plus de 100 trains par jour ont été mis en place en 2008 (soit +10%).
- 40 000 abonnés par jour sur les 130 000 voyageurs. Les recettes ont augmenté de +14,6% en 2008

✓ Au niveau des moyens mis en œuvre par la Région Rhône-Alpes

Malgré le net désengagement de l'État :

- gel des crédits financiers en 2002 et 2003 retardant la mise en œuvre du Contrat de Plan Etat/Région
- non couverture des péages payés par la Région à RFF pour tous les trains supplémentaires mis en œuvre
- suppression de la taxe professionnelle (soit 12 milliards d'Euro) versés aux collectivités.
- etc...

La Région Rhône-Alpes a mis des moyens considérables pour financer le TER

✓ Au niveau de l'infrastructure

- Doublement de la ligne Grenoble/Saint Marcellin et partiel de St Marcellin à Romans
- Aménagement des quais à St Mar-

- cellin, Tullins, Vinay et Poliéna
- Installation de murs anti-bruits à Tullins et au Lycée de Moirans
- Voie terminus supplémentaire à Gières
- Electrification à venir sur l'axe Valence/Grenoble/Chambéry d'ici 2013.

✓ Au niveau du matériel

564,39 millions d'Euros ont été investis dans la période 2002/2007 auxquels il faut ajouter une nouvelle commande de 360 Millions d'Euro pour les années à venir.

Grâce à ces investissements l'âge moyen du parc est passé de 23,7 ans en 2002 à 16 ans en 2010 et nous passons de 72 000 places disponibles dans les TER en 2006 à 100 000 d'ici 2011.

Ce programme de rénovations a porté à 70% le taux du parc Rhône-Alpes neuf ou modernisé à fin 2008

✓ Au niveau des gares

Pour 2008, l'ensemble des investissements sur le périmètre foncier SNCF a représenté un mandat de 10 Millions d'Euros.

162 gares sont en cours d'équipement avec le nouveau système d'information voyageurs TER couplé aux tableaux audio-visuel sur les quais.

La SNCF et la Région Rhône-Alpes se sont associés pour élaborer le Schéma Directeur Régional d'accessibilité dédié aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

✓ Au niveau tarification

Une nouvelle tarification sociale et multimodale a été mise en place avec la carte «OURA !», notamment sur l'agglomération grenobloise.

150 000 cartes «OURA !» ont été distribuées pour 2010.

D'autres tarifications sociales ont vu le jour :

. Carte «Illico Fréquence» annuelle de 40 euro donne des réductions sans condition pour les déplacements le week-end

. Carte «Illico-Jeunes» pour les moins de 26 ans offre une réduction de 50%

. Carte «Coup Double» pour les utilisateurs fréquents et pour tous les déplacements privés ou professionnels (réduction jusqu'à 68% pour les parcours de plus de 75 kms).

. Carte «Illico Solidaire» pour les personnes en cours de réinsertion sociale ou professionnelle donne 75% de réduction pour tout parcours TER Régional et la gratuité pour tout déplacement TER permettant de se rendre à un entretien d'embauche. 26 000 personnes en bénéficient actuellement

L'ensemble des tarifications régionales concerne 3 millions de voyages par an.

✓ En matière de démocratie

Sous l'impulsion des Elus Communistes, nous sommes passés de 14 Comités de Secteurs (regroupant des territoires larges composés de plusieurs lignes avec des besoins différents) où les syndicats n'étaient pas représentés à 28 Comités de Lignes, avec la présence de l'ensemble des interlocuteurs (dont les syndicats) avec un véritable débat sur l'évolution des dessertes.

Tout au long du mandat, les Elus Communistes, ont poussé pour la satisfaction des besoins des usagers, malgré le désengagement financier de l'État.



NOS PROPOSITIONS

INVESTIR DANS LA QUALITE DES TER

Nous proposons de mettre les infrastructures ferroviaires au niveau de nos ambitions

Nous estimons que les infrastructures actuelles ne sont pas à la hauteur de nos ambitions et ne permettront pas d'absorber une augmentation conséquente du trafic régional dans de bonnes conditions.

Les opérations prévues dans les contrats de projets 2007/2013 doivent être effectivement réalisées dans les délais fixés. A ces opérations, il convient entre autres d'ajouter :

- Le doublement intégral de la ligne Moirans-Valence y compris entre St Marcellin et Romans
- Le quadruplement de la ligne entre Moirans et Grenoble
- L'électrification intégrale de la ligne entre Valence et Montmélian avec raccordement en vitesse des lignes de Maurienne et de Tarentaise à Montmélian
- L'électrification et la modernisation de la ligne Grenoble-Veynes y compris la ligne Jarrie-Vizille avec une modernisation de la bifurcation de la ligne de Veynes pour éviter le blocage actuel avec la ligne de Chambéry.

Nous proposons de poursuivre l'amélioration quantitative et qualitative du matériel roulant.

Cela signifie d'une part de poursuivre le renouvellement du matériel engagé ces dernières années, l'augmentation du nombre de places TER disponibles (72000 en 2006, 100000 en 2011) et d'en assurer une meilleure maintenance en créant et développant un centre de maintenance du matériel TER SNCF à Grenoble

PERMETTRE L'ACCES A TOUS

Nous proposons une autre conception de la tarification allant de la multimodalité à l'accès libre.

Pour répondre au droit au transport pour tous et favoriser le report modal vers des transports propres, la tarification telle qu'elle existe n'est plus adaptée.

Nous devons généraliser sur tout le territoire de la région la mise en place de la carte multimodale à tarification unique (carte Oura)

Nous proposons que l'employeur finance intégralement les déplacements domicile/travail pour ses salariés.

De même, celles permettant le **trajet domicile école doivent être prises en charge intégralement**. L'État prenant en charge les trajets pour les étudiants.

Nous proposons que la région mette en place la gratuité pour les chômeurs et les jeunes de moins de 30 ans.

Enfin, nous estimons que le débat sur l'accès libre aux transports en tant que mesure sociale à l'heure où le pouvoir d'achat est en berne, mais aussi en tant que mesure écologique qui constitue de manière radicale une réelle alternative à la voiture est d'actualité et doit être engagé nationalement.

Nous proposons d'augmenter le nombre de points d'accès au réseau ferroviaire

Afin d'éviter la saturation des gares actuellement desservies par les TER et la multiplication des parkings dans ces gares nous estimons qu'il faut rouvrir des gares existantes actuellement fermées et de créer nouvelles gares ou haltes (St Martin d'Hères par exemple)

Enfin, nous proposons un effort plus important soit fait sur le rabattement des bus vers les gares SNCF et une augmentation du nombre de pôles d'échanges multimodaux.

DEVELOPPER L'INTERMODALITE ET LA COMPLEMENTARITE DES TRANSPORTS

Nous proposons la création d'un Pôle Public National de Transports Publics avec des délégations régionales.

Ce serait un outil industriel national à la disposition des collectivités locales pour assurer le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement. Son conseil d'administration serait essentiellement composé d'élus, de représentants d'usagers et de salariés des entreprises concernées.

Il permettrait **d'assigner aux opérateurs de transport des obligations prioritaires de service public et des critères sociaux et écologiques impératifs.** Il contrôlerait l'usage des fonds publics alloués.

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

Sa composition se ferait à partir de la SNCF et la RATP dans le cadre d'une coopération renforcée et de l'intégration des trois groupe de transports public que sont Kéolis EF-FIA dont l'entreprise SNCF a la majorité du capital, de Transdev dont le capital est détenu à 93% par la Caisse des Dépôts et la RATP et de Véolia Transport dont nous proposons que la puissance publique accède au capital à une hauteur lui permettant de maîtriser l'orientation industrielle.

Nous proposons de mettre en place dans toutes les régions un Syndicat mixte régional des transports collectifs.

Sans qu'il se substitue aux autorités organisatrices départementales ou municipales, **ce syndicat serait un outil de mise en cohérence dans la région pour disposer d'un réseau intégré sur l'ensemble du territoire avec une tarification unifiée.**

La création d'un tel syndicat permettrait de lever le **versement transport** additionnel. Ainsi chaque entreprise de plus de neuf salariés contribuerait à l'effort nécessaire au développement des transports collectifs. **Le mode de calcul de ce versement serait modifié. Il reposerait essentiellement sur les profits réalisés afin de pénaliser les revenus financiers. Globalement nous proposons d'en doubler les recettes.**

Ce syndicat devrait aussi pouvoir lever **une nouvelle taxe pour faire payer davantage les bénéficiaires réels des transports (grandes surfaces commerciales, promoteurs immobiliers, cibles d'assurance automobile) et les entreprises de poids lourds.**

Nous proposons la mise en place d'un véritable statut du salarié du transport.

Le besoin de qualité et de sécurité dans les transports exige des qualifications reconnues et de haut niveau.

Nous proposons de mettre en place un véritable statut du salarié du transport prenant comme repère les garanties statutaires et réglementaires actuelles les plus avancées.

Tous les appels d'offres et contrats d'exploitation doivent contenir des clauses sociales et environnementales de haut niveau.

PROMOUVOIR LE SERVICE PUBLIC

Nous proposons que l'État investisse beaucoup plus dans les transports régionaux.

Contrairement à ce que prétend la Cour des Comptes qui considère le TCR trop coûteux, mettre en place une offre mieux adaptée aux besoins des populations et en concer-

tation avec elles au travers les comités de ligne, suppose des moyens financiers. **Il n'y a pas de service public sans financements publics.**

La question est de savoir si l'argent public sert l'intérêt général, en l'occurrence le droit au transport, la cohésion sociale et territoriale, le développement et l'aménagement durable du territoire ou sert les plus fortunés et les marchés financiers.

Il n'y a donc pas un excès de dépenses mais un manque de moyens financiers pour poursuivre le développement du transport public afin de mieux répondre aux besoins de déplacement des populations. **Comme il a su le faire pour sauver les banques ou relancer l'automobile, l'état doit investir massivement dans les transports régionaux.**

Les critères de calcul qui ont servi de base pour les dotations de l'État destinées à financer l'exploitation du transport régional et l'investissement dans le matériel ne correspondent plus à la situation actuelle.

Le gouvernement doit se conformer à loi SRU et accepter de les reconsidérer, alors qu'il s'est nettement désengagé depuis 2002. Les dotations de l'état couvraient 74% du budget transport régional en 2002 pour seulement 57% en 2009.

Les investissements pour la régénération du réseau ferroviaire et les nouvelles LVG sont de la responsabilité de l'État. Toutes nouvelles lignes doivent rester sous maîtrise publique. Elles ne peuvent donc être réalisées avec des PPP, quel qu'en soit la forme.

Il en va de même pour **le transport fret**. L'abandon des infrastructures ferroviaires, la mise en œuvre de la concurrence n'ont fait qu'accroître le transfert du fret vers la route. Il est temps de changer complètement d'orientation et, **comme le préconise le Grenelle de l'environnement, de donner au transport ferroviaire, fluvial et par cabotage maritime, un caractère de service public.**

Par ailleurs, les réformes engagées sur la suppression de la Taxe Professionnelle qui diminue les moyens des régions et la réforme des collectivités locales qui en modifie les compétences doivent être combattues et abandonnées.

Nous proposons que les banques contribuent à l'effort financier pour développer le service public.

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

La création d'un Pôle Public Financier regroupant les structures publiques du secteur du crédit (élargi à des banques nationalisées) permettrait de lancer des emprunts à taux très bas pour financer l'extension et l'exploitation des réseaux.

SE DONNER LES MOYENS D'UNE VÉRITABLE DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Nous nous engageons à nous opposer résolument à toute ouverture à la concurrence de tout ou partie du réseau régional et à agir contre toutes les attaques portées contre le service public SNCF.

Nous proposons le développement et l'amélioration du fonctionnement des comités de ligne.

Les comités de ligne doivent devenir de véritables outils pour l'expression et la satisfaction des besoins des usagers.

Grenoble,
le 15 Février 2010