

## INTERVENTION ANNEXE 11 : TRANSPORTS ET MOBILITÉS

Notre groupe se félicite des moyens mis en œuvre au service du financement du plan de mobilisation des transports d'Île de France. Les transports, c'est en effet l'une des préoccupations constantes des Franciliens, c'est le chapitre budgétaire par lequel le Conseil régional a le plus d'impact sur leur existence quotidienne. C'est surtout, avec les lycées, l'une des compétences majeures de la Région, une compétence dont l'État se désengage aujourd'hui massivement.

De ce point de vue, nous saluons l'effort particulièrement soutenu de la Région en termes d'investissement, avec une augmentation significative, par rapport à l'exercice précédent, de 86 millions d'euros en CP et de 46 millions d'euros en AP dans le domaine des Transports en communs et des Transports de marchandise en site propre. L'investissement dans les tramways, le métro, les bus en sites propres et les modes de circulation douce permettra à la Région d'améliorer ses infrastructures de transports en commun au service de la population et notamment des travailleurs (puisque la grande majorité de nos déplacements s'effectuent pour aller et revenir du travail), tout en respectant un objectif environnemental de "mobilité durable". La conversion écologique et sociale de nos systèmes de transport ne pourra se faire qu'en développant, comme le budget le prévoit pour 2012, une offre multimodale permettant de donner une réponse adaptée aux différents besoins des franciliens.

Répetons, de ce point de vue, que notre vision des transports est aux antipodes de celle, ségrégative, inégalitaire et anti-écologique, du Grand Paris ; que nous tâchons d'œuvrer au contraire pour le rapprochement des lieux de travail et d'habitation, pour l'amélioration

des dessertes quotidiennes et de proximité, et pour la reconnaissance du droit à la mobilité pour tous, et non de l'exploitation des seules lignes les plus rentables – donc pour la reconnaissance des transports comme service public et bien commun.

C'est pourquoi nous nous félicitons aussi des mesures ambitieuses prises par la Région pour répondre aux situations d'urgences rencontrées au quotidien par les franciliens : le prolongement des lignes de métro 4 et 12 pour désaturer la ligne 13, la poursuite des opérations de rénovation des RER C et D ou encore la mise en service de nouvelles rames de RER A.

Alors que le premier train privé de voyageurs Thello/Veolia arrivé lundi matin dans une gare française consacre la libéralisation du rail, la gauche doit plus que jamais lutter contre cette logique de rentabilité maximale, qui se développe au détriment du service public et de l'intérêt général, et au grand bonheur des prêtres de la « concurrence libre et non faussée ». Cette dynamique de privatisation a déjà montré sa faillite, notamment en Angleterre, où les usagers et les salariés l'ont payé de leur sécurité, avec trois grands accidents meurtriers en 1999, 2000 et 2001, et où le transport ferroviaire souffre d'une baisse de qualité du service associée à une hausse des prix et à une dégradation des conditions de travail des salariés (Thello a d'ailleurs confié à des cheminots retraités les premiers trains privés transportant des passagers entre Paris et Rome et Venise, et propose des rémunérations et des droits sociaux revus à la baisse pour ses conducteurs, en économisant par ailleurs sur leur formation).

D'ailleurs, le cadencement généralisé des horaires de RFF et de la SNCF, mis en place à marche forcée à partir du 11 décembre, n'a pas trompé les collectifs d'usagers et les élus régionaux : ils ont

immédiatement compris que la refonte du service public pour 2012 va se traduire par la diminution du nombre de trains, des arrêts aux petites gares, des dessertes et des horaires « moins rentables », et par le sacrifice d'axes vitaux pour certaines économies régionales, avec des conséquences dramatiques, notamment pour de nombreux abonnés de travail. La concomitance de l'arrivée gare de Lyon du premier train Thello et de l'entrée en vigueur du système d'horaires cadencés est très loin d'être une coïncidence, puisque le cadencement vise en réalité à préparer le réseau aux entreprises ferroviaires privées et à l'ouverture à la concurrence des TER, convoités car rentables. Cette interprétation a été excellemment confirmée hier par Mme Kosciusko-Morizet, ministre des transports, via l'annonce de la mise en place d'une « expérimentation » visant à ouvrir le marché des TER à partir de 2014.

Appelés à se prononcer mi novembre, en séance plénière, sur la « refonte du premier paquet ferroviaire » au parlement Européen, laquelle entérine « la garantie du développement de la concurrence » pour le chemin de fer, en demandant à la commission qu'elle prépare pour 2012 un texte législatif sur la libéralisation totale du trafic national de voyageurs, la séparation complète de l'infrastructure et de l'exploitation, et d'ouvrir les ateliers de maintenance à des tiers, les parlementaires socialistes ont voté pour, et les députés Verts se sont abstenus. Seuls les députés GUE ont voté contre.

Nous tenons d'ailleurs à rappeler que cette libéralisation du rail représente non pas une étape prometteuse vers la « modernité », comme le gouvernement aimerait nous le faire croire, mais bel et bien un recul et un régression considérables, puisque c'est le retour programmé à la situation d'avant 1937, lorsque le Front populaire décida de nationaliser les chemins de fer en créant la SNCF. A terme, et comme

partout où la dérèglementation du transport ferroviaire s'est imposée, les usagers seront les grands perdants de cette « modernisation ».

Face aux attaques répétées du néolibéralisme contre le service public des transports, nous encourageons la Région à continuer ses efforts en la matière, et à poursuivre une politique volontariste. A ce titre, nous nous réjouissons que 2012 marque une étape essentielle pour le chantier de la tarification unique, pour lequel nous nous mobilisons depuis de nombreuses années. Cette marche vers la tarification unique et le droit à la mobilité pour tous commencera dès le 1<sup>er</sup> juillet avec la mise en place du complément de parcours et du dézonage le week-end et les jours fériés.