

PCF

Parti communiste français

cahier d'acteur

ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ

loi d'orientation

sur les mobilités

CONTRIBUTION

Parti Communiste Français
Décembre 2017

SOMMAIRE

35 ans après le vote de la LOTI -----	Page 3
1. Les transports en commun, la priorité de la mobilité du 21e siècle -----	Page 4
2. Transport de marchandises et logistique -----	Page 6
3. Un aménagement du territoire moins consommateur d'énergie-----	Page 7
4. Des automobiles et des camions décarbonés et moins dangereux -----	Page 8
5. Le vélo et la marche, mobilités toujours plus d'avenir -----	Page 9
6. Le transport aérien, à terme limité aux transports internationaux -----	Page 10
7. Les entreprises publiques, colonne vertébrale du service public de transport	Page 10
8. Les salariés du transport doivent bénéficier de bien meilleures garanties sociales	Page 12
9. Les industries ferroviaires et automobiles, stratégiques pour des politiques publiques vertueuses	Page 13
10. Plus de financements, en ciblant les modes non polluants, grâce à des recettes pérennes et dédiées	Page 14

35 ANS APRÈS le vote de la LOTI, il est grand temps que la France se dote d'une nouvelle loi fondatrice sur les transports et la mobilité.

Pour les communistes, la loi d'Orientation sur les Mobilités doit donc être une grande loi sociale, environnementale, industrielle, de santé publique, du service public et d'aménagement du territoire.

Il en va de plusieurs enjeux fondamentaux pour le pays et ses habitants : le droit à la mobilité, droit fondamental, la transition énergétique, enjeu majeur de notre siècle, la santé publique, bien sûr les conditions sociales des près de 700 000 travailleurs du secteur des transports et l'avenir d'industries stratégiques (automobile, ferroviaire...) pour notre pays.

LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS CONTRIBUTION DU



A lors que le transport est toujours le 1^{er} secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES), le transport routier émet à lui seul 95% de ces émissions de GES (50% revenant aux véhicules particuliers, 50% aux transports de marchandises).

L'hégémonie routière engendre des coûts énormes pour la collectivité (infrastructures notamment). La congestion routière est en constante progression conduisant à la paralysie des échanges. Les estimations chiffrent 350 milliards d'euros le coût global des embouteillages entre 2013 et 2030 en France, dont 201 milliards d'euros pour la seule Ile de France. Elle est au cœur d'enjeux de santé publique dramatiques (accidentologie, pollution), dont les coûts sont externalisés vers la collectivité.

LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS doit être une loi fondatrice pour la sortie des énergies carbonées, pour la lutte contre la précarité, pour le renouveau de notre industrie, et pour éviter des dizaines de milliers de morts par an, victimes de la pollution de l'air et des accidents de la route.

→ **Elle doit être une grande loi d'aménagement du territoire**, qui participe à la lutte contre l'étalement urbain, et à un rééquilibrage de notre pays entre la métropole parisienne et les autres territoires.

→ **Elle doit donner systématiquement la priorité aux transports les moins polluants** (marche, vélo, transport ferrés de voyageurs comme marchandises, transports fluviaux, bus) sur les modes individuels mécanisés (voiture individuelle, avion), et limiter au maximum les émissions de polluants de tous les moyens de transport.

→ **Elle doit faire le choix de tourner le dos au culte de la vitesse**, toujours plus consommatrice d'énergie: l'interdiction à terme des transports aériens en métropole, et leur substitution par le train, et la réduction des vitesses maximales de circulation routière, à 80 et 120 kilomètres heures sur routes et autoroutes, seront des choix forts en ce sens.

→ **Elle doit être une grande loi de développement des investissements publics** dans les infrastructures, en particulier pour le rail, le fluvial et le vélo, une grande loi de développement du service public et des grandes entreprises publiques. Une loi qui s'oppose à la mise en concurrence effrénée, qui renationalise les autoroutes et exclut le recours aux partenariats publics-privés.

→ **Elle doit se donner des objectifs précis**, et surtout les moyens pour y parvenir, en particulier financements publics et entreprises publiques ■

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN, LA PRIORITÉ DE LA MOBILITÉ DU 21^{ÈME} SIÈCLE

La part modale des transports collectifs doit augmenter tant dans les transports urbains qu'interurbains. Dans les agglomérations, les transports urbains doivent détenir une part modale beaucoup plus importante qu'aujourd'hui.

Il faut pour cela des moyens pour investir : toutes les grandes métropoles régionales doivent bénéficier de programmes d'investissements massifs, à l'image de l'Ile-de-France avec le Grand Paris Express et du Plan de Mobilisation pour les Transports. Il faut un Grand Marseille Express, un Grand Lyon Express, ... avec la construction de lignes structurantes de métros et tramways pour densifier très fortement les réseaux existants.

Des financements dédiés doivent être mobilisés comme cela a été le cas en Ile-de-France, en s'appuyant sur les ressources de l'activité économique, mais aussi dans le cadre d'une péréquation nationale : les grandes entreprises du CAC 40 implantées à La Défense doivent participer au financement des investissements de Lyon, Marseille ou Toulouse.

Il faut aussi et surtout des moyens pour le fonctionnement des réseaux de transports collectifs, avec le dé plafonnement du versement transport, et la possibilité donnée aux régions d'en percevoir pour financer les transports régionaux. La loi doit imposer **une tarification sociale** beaucoup plus développée qu'aujourd'hui avec la gratuité pour toutes les personnes à bas revenus (CMU, RSA, AME, AAH, allocataires du minimum vieillesse, ...).

Les transports scolaires doivent devenir gratuits et la gratuité des transports publics doit être instituée pour tous les moins de 18 ans. La TVA sur les transports collectifs doit revenir à 5,5%.

Ce développement des transports collectifs doit s'appuyer sur des matériels performants et peu polluants. C'est le cas pour le métro, ce doit l'être pour les bus qui doivent être le plus rapidement possible être des bus fonctionnant au biométhane et à l'électrique.

Le développement du réseau ferré national est une priorité incontournable. Cela passe par la relance des investissements et par la prise en charge de la dette que fait reposer indûment l'Etat sur la SNCF depuis trop longtemps. Du fait du manque de financements de l'Etat, la SNCF s'endette chaque année de 3 milliards d'euros supplémentaires. Sa dette cumulée a dépassé les 50 milliards d'euros, alors que les prix des billets sont déjà beaucoup trop élevés. Il faut absolument financer enfin de façon durable notre système ferroviaire, pour des trains accessibles à des prix plus modérés.

Le mode ferré, moins polluant, doit être privilégié systématiquement, et développé à la fois pour la grande vitesse, pour les liaisons Intercités, pour les TER et les trains de nuit. Il doit être mis fin à la concurrence entre les modes, en restreignant puis en excluant à terme le transport aérien domestique. Les déplacements par cars doivent être développés en complémentarité avec le mode ferré, et non en concurrence, dans le cadre d'un service public national.

Des investissements structurants doivent être engagés, à la fois pour les grands projets de LGV nouvelles (Ligne Nouvelle Paris-Normandie, Bordeaux-Toulouse, Perpignan-Montpellier, ...) que pour l'ensemble du Réseau Ferré National, qui a besoin d'un programme massif de rénovation, concernant l'ensemble des catégories de voies comme de nombreux audits l'ont démontré ces dernières années. Des commandes de matériel roulant doivent être engagées sans tarder (Intercités, ...).

Le développement de l'intermodalité et de l'accessibilité des transports sont des facteurs clés. En partenariat avec les collectivités, des investissements financés également par l'AFITF

(Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France) doivent être engagés pour l'aménagement de pôles intermodaux entre tous les modes (ferré, bus, vélo, covoiturage), tant en zones urbaines que rurales. L'AFITF doit participer également à une accélération de la mise en accessibilité du réseau de transport public.

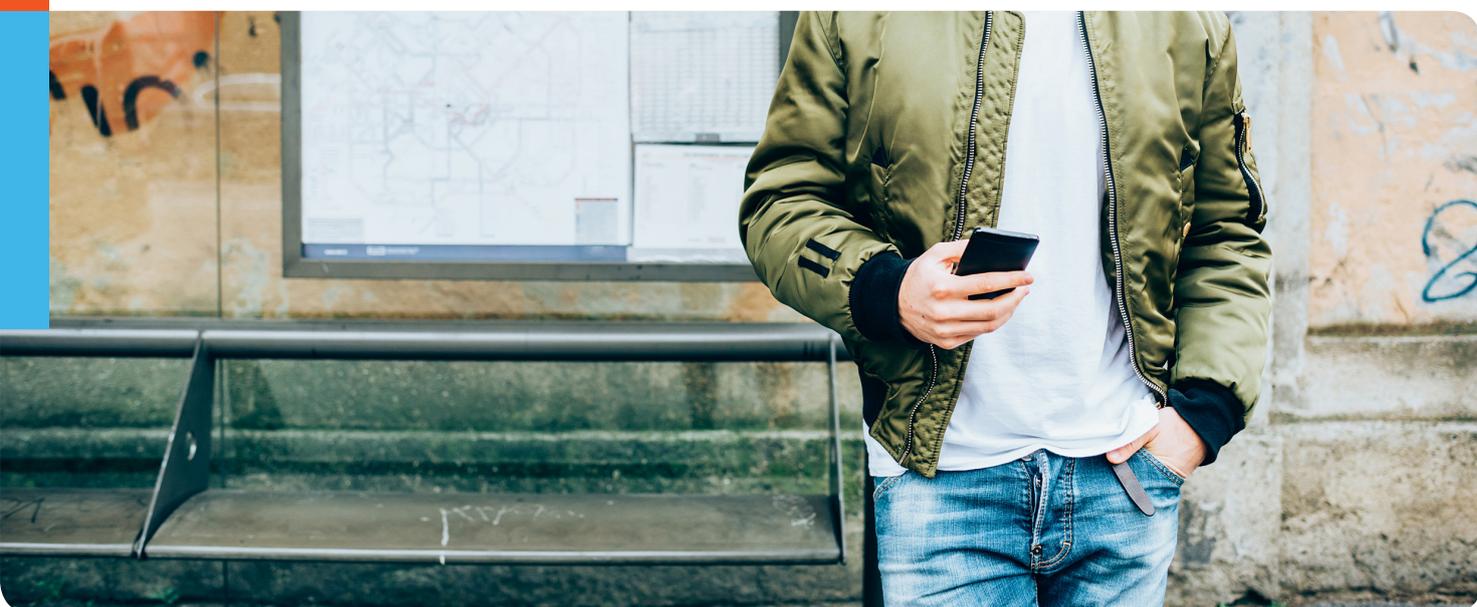
Par ailleurs, les données et les métadonnées collectées par les entreprises en charge du transport public représentent une valeur économique considérable. S'il est souhaitable en conformité avec la loi de travailler à une ouverture et à une exploitation de ces données pour un meilleur service à l'utilisateur en particulier en le renseignant en temps réel sur l'offre concrète de transport, il est nécessaire

d'éviter une captation prédatrice de ses données par des plateformes numériques n'ayant aucune activité réelle de transport public.

C'est pourquoi l'alliance des principales entreprises en charge du transport public en Ile-de-France à savoir en particulier la SNCF, RATP et Transdev, pour exploiter et ouvrir ces données aux services de l'utilisateur et des collectivités territoriales est nécessaire à condition de les protéger des GAFAM et autres plateformes prédatrices, par des licences adéquates qui établiraient des redevances dissuasives vis-à-vis de ces entreprises.

Les données de transports, et en particulier les métadonnées émises par les usagers doivent faire l'objet d'une anonymisation stricte et d'un contrôle a priori fort de la part de la CNIL ■

Les données de transports, et en particulier les métadonnées émises par les usagers **doivent faire l'objet d'une anonymisation stricte et d'un contrôle a priori fort de la part de la CNIL** ■



2 TRANSPORTS DES MARCHANDISES ET LOGISTIQUE

Les évolutions récentes en termes de parts modales sont dramatiques : la part du fret ferroviaire est repassée sous la barre des 10%, et celle du fluvial est toujours très basse. Le secteur routier génère 93% du total des coûts externes. Le rail, environ 2% et le trafic par voie navigable 0,3%. Une étude réalisée pour le compte de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) montre que les coûts externes du transport routier de marchandises sont 4 fois plus élevés que ceux du Fret ferroviaire.

Il faut mettre en place une véritable politique multimodale qui privilégie les modes de transports les moins polluants chaque fois que de possible. La décision du Grenelle de l'environnement de déclarer « le Fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime d'intérêt général » doit être intégrée dans la future loi, et le wagon isolé doit être relancé.

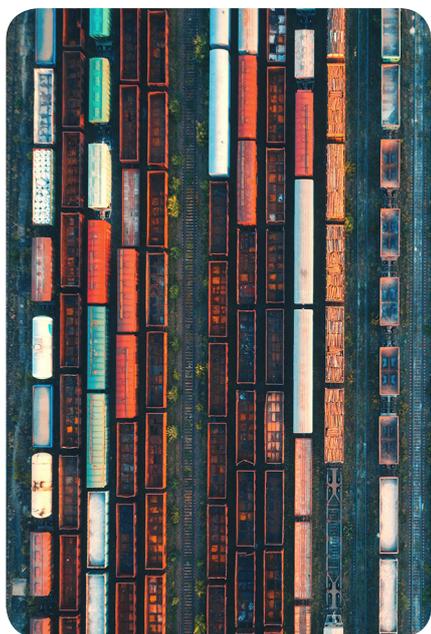
L'internalisation des coûts peut être un des outils de cette politique. Le transport est sous rémunéré par rapport à son coût réel et les prix du transport de marchandises continuent de baisser dans tous les secteurs avec un décrochage

alarmant dans le maritime (-6,6% en 2016 par rapport à 2015 qui avait déjà vu une baisse de -10,3%). Par exemple pour un aspirateur fabriqué en d'Asie d'un coût de 150\$, le transport par bateau revient à 1\$ soit 0,6 % (source : Armateurs de France). Cela permet les délocalisations dans des pays pratiquant le moins disant social et environnemental, source d'un terrible dumping.

C'est aussi ce qui se passe pour le transport routier à l'image de l'histoire des « lasagnes de cheval » qui ont fait le tour de l'Europe. Si le prix réel était payé, ferait-on des milliers de kilomètres pour revenir au point de départ ? D'où le besoin

de réformer la tarification et la fiscalité : il faut une tarification sociale obligatoire permettant d'élever le niveau social. Elle doit être le levier du report modal de la route vers le rail et le fluvial, contre le dumping social et donc pour la sauvegarde du pavillon routier français. Une écotaxe poids lourds peut aussi être un outil technique pour y contribuer, pour peu qu'elle soit reportée sur les chargeurs et donneurs d'ordre.

LA TRANSPARENCE ET LE CONTRÔLE DOIVENT ÊTRE DE MISE SUR LES AIDES, EXONÉRATIONS ET DÉFISCALISATIONS (CICE, CIR, TICPE...) DONT BÉNÉFICIENT LES TRANSPORTEURS ET FAIRE L'OBJET DE CONDITIONS SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES ■



LES INFRASTRUCTURES : Les voies ferrées classées 7 à 9 doivent impérativement rester dans le réseau ferré national. Elles servent pour les marchandises mais aussi pour le transport de personnes. Leur modernisation est une priorité pour un meilleur maillage du territoire, les désenclaver.

La France possède également un patrimoine important de voies navigables, mais une bonne partie n'est pas navigable pour les marchandises du fait du manque d'entretien, alors que le fluvial est un moyen privilégié pour rentrer à l'intérieur des villes.

Les réseaux routiers « secondaires » doivent faire aussi l'objet d'investissements pour leur entretien, pour assurer la sécurité des circulations dans des territoires où il n'y a pas ou peu d'alternative à la route.

La maîtrise de la chaîne logistique est aujourd'hui aux mains du marché et des réseaux logistiques. La collectivité doit reprendre cette maîtrise et injecter des règles fortes pour agir en fonction de l'intérêt général (maîtrise des flux et des origines/destinations, massification, organisation du report modal,...) ■

UNE GESTION PUBLIQUE est indispensable pour les zones logistiques et les installations terminales embranchées (exemple des entrepôts en Ile-de-France ; 17 millions de m², soit 25% du total national. 70% sont situés en grande couronne et beaucoup sont inaccessibles par le rail ou par la voie d'eau). Il faut des dispositions législatives pour stopper cette artificialisation des terres et l'étalement urbain comme cela est repris dans l'accord de Paris (COP 21). Les espaces logistiques urbains dédiés aux modes peu polluants doivent bénéficier de portage public sur le long terme via les Etablissements Publics Fonciers ■

3 UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR D'ÉNERGIE

L'hyper-concentration des activités dans quelques très grandes métropoles, et particulièrement en Ile-de-France, est par essence génératrice d'une sur-mobilité, et de déplacements domicile-travail plus longs, alors que l'augmentation des prix des logements dans les plus grandes métropoles oblige les salariés à se loger de plus en plus loin du lieu de travail. La politique de désertification des services publics dans les territoires ruraux participe également d'un accroissement des temps de transport, et creuse les inégalités territoriales.

Un rééquilibrage est nécessaire. La France doit devenir plus polycentrique, et il faut **favoriser le développement des villes moyennes** et des métropoles régionales, alors que celui de l'Ile-de-France doit être freiné, ce tout en luttant contre l'étalement urbain.

Les investissements massifs dans les transports collectifs urbains, dans les aménagements cyclables et pour la marche à pied, ont vocation à favoriser cette lutte contre l'étalement urbain dans le développement des métropoles régionales.

Une politique volontariste d'urbanisme commercial est également essentielle. La France est en Europe le pays de l'hypermarché (plus de 50% des ventes de détail alimentaires) et des grandes zones commerciales en entrées de villes, générateurs de très nombreux déplacements automobiles et d'étalement urbain. Le meilleur symptôme en est la désertification des commerces de centres-ville qui



touche un nombre croissant de villes moyennes.

Via l'outil très efficace de la taxation des parkings d'hypermarchés et de centres commerciaux, il faut favoriser d'autres formes de commerces beaucoup plus accessibles à pied, à vélo et en transport collectif, comme les commerces de centre-ville ou de centres-bourgs et les petits et moyens supermarchés.

UNE POLITIQUE PUBLIQUE DE LA LOGISTIQUE AU NIVEAU NATIONAL EST ÉGALEMENT INDISPENSABLE.

La SNCF, en s'appuyant sur les atouts de son groupe et plutôt que de mettre en concurrence ces filiales, pourrait redevenir le « bras armé » de la puissance publique pour une telle ambition où la complémentarité entre les modes dans une logique multimodale serait l'objectif ■

4 DES AUTOMOBILES ET DES CAMIONS DÉCARBONÉS ET MOINS DANGEREUX

Tous les déplacements ne pourront être assurés en transports collectifs et en modes doux, et en particulier dans les zones rurales, les véhicules individuels motorisés (automobiles, motos) conserveront à long terme une part modale importante, bien que plus faible qu'aujourd'hui.

Il doit y avoir à terme moins de trafic automobile qu'aujourd'hui, et surtout avec des automobiles beaucoup moins polluantes.

D'ici 2040, les automobiles à moteur thermique devront être interdites, et l'objectif doit être de bannir les moteurs thermiques des grandes agglomérations d'ici 2030. Les motorisations alternatives, électrique, à l'hydrogène et au biogaz, devront être massivement développées.

Cette sortie du moteur thermique est un enjeu majeur de santé publique : on compte 45 000 décès prématurés du fait de la pollution de l'air chaque année en France. Cette hécatombe doit cesser, il s'agit d'une question de santé publique majeure.

Mais quelles que soient les motorisations, produire et faire rouler une automobile consomme de l'énergie. La question de la taille et du poids des véhicules est essentiel : des véhicules plus petits, moins lourds, consomment beaucoup moins d'énergie. **Le système de bonus-malus** sur les achats de véhicules en fonction du CO² produit par kilomètre parcouru devra être durci

fortement, et doublé d'un système de bonus-malus en fonction du poids du véhicule pour toutes les motorisations alternatives. Il ne s'agit pas de remplacer des petits véhicules à moteur thermique par des 4x4 électriques, mais de privilégier les petits véhicules peu consommateurs et peu polluants.

Les véhicules autonomes auront à terme un rôle à jouer au sein de la flotte automobile, en particulier dans les zones rurales et périurbaines.

L'évolution du parc de véhicules utilitaires est également un enjeu majeur. La part du transport routier de marchandises doit évidemment également baisser, mais elle restera non négligeable, en particulier pour le transport de courtes distances.

Mais les camionnettes et camions de demain doivent être de motorisation radicalement différente : les véhicules légers ont vocation à tous devenir électriques, et les camions à

rouler au biométhane. Ces deux motorisations doivent devenir la norme le plus tôt possible.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ÉVIDEMMENT UN ENJEU MAJEUR.

Il y a eu en 2016 plus de 3 600 morts et 75 000 blessés résultant de près de 60 000 accidents.

Ces dizaines de milliers de drames doivent être évités, et il est essentiel de poser la question de la vitesse, puisque la vitesse excessive est constatée dans plus d'un accident sur trois.

La France doit baisser ses vitesses maximales de circulation comme l'ont fait nombre d'autres pays européens. **30 km/h en ville hors quelques grands axes, 80 km/h sur route et 120 km/h sur autoroute.**

Cette baisse de la vitesse maximale autorisée sauverait chaque année de façon certaine des centaines de vies et éviterait des milliers de blessés. Cette décision doit être prise sans tarder ■





5 LE VÉLO ET LA MARCHÉ, MOBILITÉS TOUJOURS PLUS D'AVENIR

Les modes de déplacements doux, la marche et le vélo, sont totalement sous-développés en France. Leur relance constitue un enjeu majeur et prioritaire.

La France compte à peine 13 000 kilomètres de voies cyclables structurantes, soit plus de 3 fois moins que les Pays-Bas, pays à la superficie 10 fois plus petite. Le retard est énorme. En zones urbaines, seules quelques agglomérations (Strasbourg, Grenoble, Bordeaux) atteignent une part modale du vélo conséquente.

Le sous-investissement et le sous-équipement en aménagements cyclables sont énormes. Il faut à la fois **créer un réseau cyclable structurant de plus de 100 000 kilomètres** à l'échelle du pays, et aménager les villes pour que la part modale du vélo dépasse 10%, voire 15% à l'horizon 2030. Ces aménagements seront d'autant plus utiles que l'essor du vélo à assistance électrique ouvre de très grandes perspectives de progression pour la pratique du vélo, dont le développement est essentiel à la fois pour l'environnement et la santé publique.

Les aménagements cyclables doivent devenir un enjeu essentiel pour l'AFITF, ainsi que le développement de parcs de stationnement vélo à proximité des gares, au même titre que le réseau ferré. Les investissements pour le vélo financés par l'AFITF doivent dépasser 500 millions d'euros par an.

Parallèlement, la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo et le retour à une aide universelle à l'achat de vélos à assistance électrique doivent être mis en place, comme le financement de locations de vélo de longue durée par les autorités organisatrices de la mobilité.

Le développement de la marche est lui également lié à une autre conception de l'aménagement du territoire, et en particulier des villes, qui concentrent une part majoritaire de la population française.

La ville à 30 à l'heure doit devenir la norme, seuls quelques grands axes pouvant rester à 50 kilomètres heures. Parallèlement, la réalisation de plans piétons dans le cadre des PDU doit devenir obligatoire, et les aménagements bénéficier de crédits de l'AFITF.

Le développement de la marche sera également lié au recul de l'étalement urbain, qui doit être obtenu par des politiques actives d'urbanisme. L'urbanisme commercial, et la pénalisation des concepts générateurs de déplacements automobiles comme les hypermarchés, jouent un rôle clé.

La taxation systématique des parkings d'hypermarchés, via l'extension et l'augmentation de la Taxe sur les Surfaces de Stationnement créée en Ile-de-France suite à la mobilisation des élus PCF, doit permettre de repenser les villes en les rendant plus compactes et favorables aux déplacements à pied et à vélo ■

6 LE TRANSPORT AÉRIEN, À TERME LIMITÉ AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Le transport aérien représente une part toujours croissante de la production de gaz à effet de serre, et le nombre de kilomètres parcourus ne cesse d'augmenter. Moyen de transport extrêmement polluant, il n'est pratiquement pas taxé, et le scandale le plus caricatural est l'absence de taxation du kérosène.

Le trafic aérien à partir des aéroports français ne cesse d'augmenter : 154 millions de passagers en 2016. Mais une part importante de ces trajets pourrait être réalisée via des modes moins polluants, et en particulier par voie ferrée. Les trajets internes à la métropole représentent à eux seuls 25 millions de passagers, et les liaisons entre la France et les autres pays européens (en majorité vers des pays proches) 80 millions de passagers.

Il est donc tout à fait possible d'engager un processus systématique de transfert des

liaisons aériennes vers le train. Cela suppose une interdiction progressive des liaisons aériennes, en particulier pour toutes les liaisons Paris-province déjà desservies en TGV, puis progressivement des liaisons province-province et des autres liaisons Paris-province au fur et à mesure du développement du réseau TGV.

Cette politique, qui peut tout à fait être engagée au niveau français, doit bien sûr être étendue au niveau européen, dans le cadre d'une coopération entre pays européens, et grâce au

développement du réseau ferré européen.

L'OBJECTIF DOIT ÊTRE DE RÉDUIRE AUTANT QUE POSSIBLE LE TRAFIC AÉRIEN AU TRAFIC INTERCONTINENTAL.

Bien entendu, le trafic aérien restant devra être assuré par des avions moins consommateurs d'énergie : un système de bonus-malus en fonction de la consommation d'énergie par vol devra être mis en place, à l'image de celui existant pour les véhicules automobiles ■

7 LES ENTREPRISES PUBLIQUES, COLONNE VERTÉBRALE DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT

Pour faire vivre le Service public de transport, notre pays bénéficie d'un atout considérable : l'existence de deux grandes entreprises publiques, la RATP et la SNCF.

Cependant, leur place et leur rôle sont aujourd'hui attaqués par les dispositions législatives adoptées dans le cadre de la libéralisation du transport. C'est le cas des directives européennes dans le secteur du ferroviaire, avec maintenant la perspective d'une ouverture au privé des TER. De même, le règlement européen OSP et sa déclinaison dans la loi française prévoient d'ouvrir progressivement à la concurrence les réseaux d'Ile-de-France.

Au lieu de poursuivre dogmatiquement dans cette voie, il conviendrait de tirer les leçons de la libéralisation là où elle a déjà été engagée :

→ Dans le transport de voyageurs, l'exemple le plus abouti de libéralisation, le Royaume-Uni, indique la voie à ne pas suivre, avec un chemin de fer privé qui coûte deux fois plus cher que la nationalisation, pratique des tarifs très élevés et affiche une qualité de service médiocre.

→ Dans le domaine du fret, la part du ferroviaire a baissé en Europe et en France au profit du fret routier, saturant les routes de camions au détriment de

l'environnement et de la sécurité. Il faut ajouter que, dans ce contexte, le fret routier sous pavillon français a reculé au bénéfice du fret routier sous pavillon étranger, sur fond de course au moins-disant.

→ Il faut également souligner que la concurrence est avant tout une mise en compétition des personnels des entreprises de transport pour tirer vers le bas leurs conditions de travail, leurs rémunérations et leurs droits. Elle porte ainsi un dumping social dévastateur, avec des impacts négatifs sur la qualité de service. Les salariés ont tout à y perdre, les usagers rien à y gagner ■

A L'OPPOSÉ DE LA CONCEPTION LIBÉRALE, les communistes défendent une toute autre vision de l'organisation des transports, tant de personnes que de marchandises. Considérer ce secteur comme un Service public implique de le gérer en fonction de l'intérêt général et non dans le but de rémunérer des actionnaires, et de le placer sous la maîtrise effective des citoyens.

Cet objectif suppose d'en finir avec le modèle libéral du tout-concurrence. Celui-ci ne sert en effet qu'à satisfaire l'appétit de profits d'une poignée de grands groupes internationaux toujours plus concentrés. La multiplication des opérateurs en particulier est une hérésie face au besoin de développer l'inter- et la multi-modalité pour fluidifier les déplacements de personnes. Il faut viser une gestion des transports plus intégrée et donc plus efficace ■

POUR CELA, LE GOUVERNEMENT A LA RESPONSABILITÉ ET LES MOYENS D'AGIR SUR PLUSIEURS FRONTS :

1 Il faut remettre en cause le principe même de libéralisation des transports qui est au centre de l'actuelle construction européenne. Le projet européen est en crise, victime de son orientation libérale, et sa réorientation est incontournable. Dans cette perspective, la France devrait suspendre l'application des directives ferroviaires et du règlement OSP et exiger un bilan public des ouvertures à la concurrence déjà réalisées.

2 Dans le ferroviaire, il faut viser la mise en place d'un monopole public réellement démocratique, et s'appuyant sur l'intégration des fonctions, source d'efficacité économique. La séparation entre exploitation et infrastructures, qui avait été conçue dans le seul but de favoriser l'arrivée de nouveaux opérateurs, a révélé tout son potentiel de nuisances, mais la réunification de la SNCF en un seul Etablissement Public reste à opérer.

3 Dans le transport urbain et par car, il faut mettre un terme à la concurrence absurde et destructrice qui règne aujourd'hui entre les groupes

à capitaux publics (RATP et sa filiale à 100% RATP Développement, SNCF et sa filiale à 70% Kéolis, la Caisse des Dépôts et sa filiale à 70% Transdev). Ces entreprises doivent au contraire coopérer entre elles.

C'est le sens de notre proposition de création d'un Pôle Public de Transport. Dans cette optique, il convient de décider d'une répartition plus rationnelle des rôles de chacune de ces structures sur le territoire national, notamment à travers l'intégration des lignes franciliennes de Transdev et Kéolis à l'EPIC RATP en contrepartie d'un abandon par celui-ci de ses actifs en province.

4 Il faut démocratiser la gouvernance des deux grandes entreprises publiques SNCF et RATP, avec une part bien plus conséquente des usagers au sein de leurs Conseils d'administration respectifs ■

8 LES SALARIÉS DU TRANSPORT DOIVENT BÉNÉFICIER DE BIEN MEILLEURES GARANTIES SOCIALES

Ils doivent bénéficier de bien meilleures garanties sociales. Les secteurs des transports, de la logistique et des infrastructures sont au cœur d'une déréglementation conduisant à un terrible dumping social. L'éclatement du salariat, sa mise en concurrence conduisent à plus de précarité, à une dégradation des conditions de travail et des conditions sociales.

L'emploi est donc la variable d'ajustement avec la volonté de toujours faire baisser ce qu'ils appellent « le coût du travail », pourtant seul créateur de richesse. Nous assistons à une hyper précarisation de l'emploi en France : 9 salariés sur 10 sont recrutés en CDD, dont les durées sont de plus en plus courtes. La mise en compétition entre salariés est de rigueur et l'insécurité devient la norme. On recense plus d'un demi-million d'auto-entrepreneurs, près de 40000 salariés en portage salarial et un développement important des formes « d'ubérisation ». Plus de 9 auto-entrepreneurs sur 10 gagnent moins que le SMIC, et leur nombre se développe dans la filière des transports (VTC, livreurs à vélo, ...).

Les volontés gouvernementales avec sa « loi travail » instaurent – de fait- la course au moins-disant social et au salariat « low-cost », prolongeant une dynamique engagée depuis des années. Elles veulent aller encore plus loin dans la précarisation du salariat, en l'individualisant au maximum, en le plaçant en opposition et concurrence directe. **Le renoncement du gouvernement sur la directive travailleurs détachés** dans le transport routier est révélateur. Plus on déréglemente, plus les effectifs globaux diminuent,

comme à la SNCF, dans le TRM ou encore dans la Fonction Publique d'Etat (FPE), pour les infrastructures routières notamment ...

IL FAUT RÉELLEMENT RÉPONDRE AUX DÉFIS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX QUI NOUS SONT POSÉS EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES, ET :

- stopper les suppressions et la précarisation des emplois.
- gagner des embauches pérennes dans tous les secteurs et améliorer les conditions de travail et de vie,
- mettre un frein à la sous-traitance, mettre fin au dumping social et à la politique du bas coût,
- stopper l'abandon des missions publiques, les privatisations et mises en concessions.

Un cadre social de haut niveau dans les transports est nécessaire pour s'opposer au dumping social induit par la concurrence et la déréglementation du travail. Pour cela, il faut renforcer et pérenniser le statut des salariés qui en ont un, définir par la loi une nouvelle étape de la réduction du temps de travail avec les 32 heures comme base, et s'engager dans la mise en place d'un système de Sécurité d'Emploi et de Formation garantissant notamment le droit à un CDI, le maintien du contrat de travail et de la rémunération entre deux

emplois, le droit à un déroulement de carrière et à une formation continue qualifiante tout au long de la vie professionnelle.

L'hyper précarité explose, comme on le voit avec de nouvelles formes de travail qui –sans avoir le statut de salarié- n'en sont pas moins soumises à un lien de subordination et de dépendance à une entreprise. C'est ce qu'on appelle l'ubérisation de l'emploi nécessitant un renforcement de la législation vis-à-vis des entreprises qui pratiquent ces nouvelles méthodes d'exploitation.

Dans le même mouvement, il faut porter **la ré-internalisation d'une grande partie de ces activités** dans les entreprises, les groupes organisateurs de cet éclatement du salariat. Car ces grands groupes sont les premiers responsables avec ce choix d'éclatement du salariat au travers de la sous-traitance en cascade et autre filialisation, et la SNCF en est un cas démonstratif. Alors qu'au sommet, c'est un groupe multimodal, tant dans l'activité voyageurs que dans le transport de marchandises, plus on descend la pyramide ... plus on va vers une explosion en de multiples entreprises : PMI/TPE/ Auto-entrepreneur ... placés en concurrence les uns des autres pour en tirer un maximum de profits, au détriment de l'intérêt général et de tout progrès social ■

9 LES INDUSTRIES FERROVIAIRES ET AUTOMOBILES, STRATÉGIQUES POUR DES POLITIQUES PUBLIQUES VERTUEUSES

Les industries construisant des moyens de transport sont stratégiques, qu'il s'agisse de l'industrie automobile ou de l'industrie ferroviaire. Elles doivent faire l'objet d'un réengagement de l'Etat, pour soutenir ces filières industrielles en France, et les faire évoluer vers des technologies toujours plus vertueuses du point de vue environnemental.

Les participations de l'Etat dans le capital de Renault et de PSA doivent lui permettre de lutter contre les délocalisations, d'encourager le développement de motorisations décarbonées et la sortie du diesel, et de modèles très peu consommateurs d'énergie (les moins lourds possibles).

L'intervention de l'Etat est également essentielle dans le domaine de l'industrie ferroviaire. **Le passage d'Alstom sous le contrôle de Siemens est un scandale**, puisqu'il équivaut à un bradage de l'industrie ferroviaire française. L'Etat doit réinvestir dans Alstom, et travailler à la construction d'un « Airbus du Rail » associant Alstom, Siemens, Bombardier Europe, ainsi que potentiellement

d'autres constructeurs européens, sous le contrôle de plusieurs états européens. Sans une telle intervention, le risque est grand que la filière française du ferroviaire soit à terme entièrement démantelée, au profit de l'Europe de l'est, de l'Inde et de la Chine. Cela impliquerait une perte de savoir-faire dans un domaine industriel stratégique pour les mobilités du 21^e siècle.

L'Etat doit également intervenir pour développer une filière industrielle de bus propres, utilisant le bio-méthane et l'électricité, en accompagnant le développement des unités de production de bus actuellement menacées par la concurrence internationale ■



10 PLUS DE FINANCEMENTS, EN CIBLANT LES MODES NON POLLUANTS, GRÂCE À DES RECETTES PÉRENNES ET DÉDIÉES

L'enjeu du financement est évidemment essentiel pour faire évoluer le modèle de mobilité français.

Un programme d'investissement de plus de 30 milliards d'euros a été engagé en Ile-de-France pour les transports publics (Grand Paris Express, Plan de Mobilisation pour les transports) en s'appuyant en grande partie sur des modes de financements vertueux proposés par les élus communistes : faire contribuer les acteurs économiques, en particuliers des secteurs les plus favorisés (Paris, Hauts-de-Seine) et les équipements « aspirateurs à voitures » (parkings des entreprises de bureaux et d'hypermarchés).

La même démarche de financements vertueux du point de vue environnemental doit être reproduite et amplifiée à l'échelle du pays. Elle doit s'inscrire dans une perspective de rééquilibrage et de solidarité territoriales : le cœur financier du pays, situé au centre et à l'ouest de l'Ile-de-France, doit participer au financement des infrastructures dans le reste du pays. Elle doit également permettre de limiter l'étalement urbain, en re-fondant la politique d'urbanisme commerciale française, génératrice de déplacements automobiles nombreux.

CES FINANCEMENTS DOIVENT PERMETTRE DE :

→ **Enfin financer la dette que l'Etat a fait porter à la SNCF** et qui fragilise le système ferroviaire, et renchérit massivement le coût du transport ferré de voyageurs comme de marchandises (via des financements supplémentaires d'au moins 3 milliards d'euros par an) ;

→ **Permettre à l'AFITF d'au moins doubler son budget d'investissement** (passer à plus de 5 milliards d'euros par an), pour financer des investissements mas-

sifs en particulier pour les infrastructures ferrées et cyclables ;

→ **Donner les moyens aux collectivités** de financer l'exploitation des transports collectifs via une pleine maîtrise du versement transport.

LES FINANCEMENTS PROPOSÉS CONSISTENT EN :

→ **Une augmentation de la Taxe Locale sur les Bureaux** très conséquente à Paris et dans les Hauts-de-Seine (jusqu'à 50€ du m² dans les secteurs les plus valorisés), ainsi que plus modérée dans le reste de l'Ile-de-France, et l'extension de cette taxe à l'ensemble du pays : 2 milliards d'€ de recettes annuelles ;

→ **L'extension à l'ensemble du pays de la taxe sur les parkings d'hypermarchés** et de centres commerciaux avec un taux de 40€/m² : 2 milliards d'€ de recettes annuelles ;

→ **La création d'une éco-taxe poids lourd régionalisée** (à coût nul pour les trajets intra-régionaux, et d'autant plus importante que les trajets traversent plusieurs régions) : 1 milliard d'€ de recettes annuelles ;

→ **La création d'un « Livret d'Épargne Transport »** sur le modèle du livret A pour favoriser le financement à long terme des infrastructures ;

→ **Le dé plafonnement du versement transport** pour permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de financer l'exploitation des transports collectifs, et la mise en place d'un système de péréquation nationale du versement transport au profit des zones les plus défavorisées en termes d'emploi ;

→ **La création d'un versement transport additionnel au profit des régions** pour assurer le financement de l'exploitation du transport régional.

Parallèlement la renationalisation des autoroutes doit permettre à l'Etat d'investir dans des pôles publics industriels, et d'abonder le budget de l'AFITF. Les Etablissements Publics Fonciers doivent être dotés de la compétence de l'organisation des pôles logistiques et du portage à très long terme du foncier pour implanter des espaces logistiques de proximité en zones urbaines ■

UNE MOBILITÉ **POUR TOUS**

DURABLE



2, place du Colonel Fabien
75019 Paris

Contact

01 40 40 12 12

Email

jacques.baudrier@orange.fr

Website

www.pcf.fr