



Le Service Public de transport a besoin d'une gestion publique

Communiqué commun
des Élus PCF-Front de gauche au STIF
et de la Section RATP du PCF



Les transports publics franciliens seront-ils encore demain un Service public ?

Le règlement européen OSP adopté en 2007 et sa déclinaison en 2009 dans la loi française prévoient d'ouvrir progressivement à la concurrence les réseaux d'Ile-de-France. Mais les tenants du libéralisme sont en train de manoeuvrer à tous les niveaux pour aller encore plus vite et plus loin :

- ➔ **Le STIF dirigé par V. Péresse** veut soumettre à appel d'offres l'exploitation du futur tramway T9, alors qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle desserte, mais de la transformation de l'actuelle ligne de bus 183 gérée par la RATP.
- ➔ **La direction de la SNCF** vient de confier à une filiale de droit privé (« Transkéo ») l'exploitation du tram-train T11.
- ➔ **La direction de la RATP** lui emboîte le pas en annonçant que ce n'est pas l'entreprise publique qui répondra aux appels d'offres à venir, mais là aussi sa filiale de droit privé « RATP Développement », avec du personnel employé sur la base de conditions de travail dégradées.
- ➔ **Le gouvernement** a, lui, décrété la fin des droits des lignes d'Optile dès le 31 décembre 2016 et leur mise en concurrence immédiate, accélérant ainsi la libéralisation des réseaux franciliens.

Ces différentes décisions et prises de position relèvent toutes de la même logique où le marché devrait faire la loi et le public céder la place au privé. C'est ni plus, ni moins que la **privatisation des transports d'Ile-de-France** qui se prépare de la sorte.

Les **communistes** défendent à l'opposé une tout autre vision de l'organisation du Service public de transport de voyageurs dans notre région. Celle-ci doit pour nous répondre à deux exigences :

1. Elle doit garantir que les transports publics sont bien **gérés en fonction de l'intérêt général**, et non dans le but de rémunérer des actionnaires.
2. Elle doit permettre la **maîtrise effective du Service public par les citoyens**.

Atteindre ces objectifs suppose d'**en finir avec le modèle libéral du tout-concurrence**, ce qui suppose de remettre en cause l'actuelle réglementation européenne et française.

Celle-ci ne sert en effet qu'à satisfaire l'appétit de profits d'une poignée de grands groupes internationaux, toujours plus concentrés, qui cherchent à dominer le secteur du transport public. 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.

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.

La solution d'avenir pour les transports franciliens, c'est la mise en place d'un **monopole public réellement démocratique** assuré en coopération par la RATP et la SNCF. Ce qui suppose entre autres l'intégration des lignes d'Optile à l'EPIC RATP et la démocratisation de la gouvernance de celle-ci, avec une part bien plus conséquente des usagers au sein de son Conseil d'administration.

Dans l'immédiat, et tant que la concurrence restera en vigueur, les militants et les élus communistes continueront d'agir pour en contrecarrer les effets destructeurs. Notamment en demandant que soient intégrées dans les appels d'offres pour l'exploitation des réseaux des clauses sociales et environnementales, et en agissant pour que soit mis en place un **socle social harmonisé de haut niveau** qui s'impose à tous les opérateurs de transport en Ile-de-France.

Paris, le 1er février 2017