

Communiqué de M Jean-Michel Bodin vice-Président de la Région Centre
délégué aux grandes infrastructures, aux transports et aux TIC

Service public et besoins des usagers

Lors de la rencontre avec les partenaires sociaux pour évoquer notamment la mise en place du service minimum dans les transports, il semblerait que MM Sarkozy et Fillon aient décidé de l'adoption d'une loi cadre dès la première session parlementaire.

Devant l'avis unanime des organisations syndicales, refusant la mise en cause des conditions d'exercice du droit de grève, qui rappelons-le, est inscrit dans la Constitution Française, le Chef de l'État s'est voulu rassurant en affirmant qu'il ne voulait pas remettre en question ce droit.

Cette loi cadre qui sera déposée en juillet à l'Assemblée Nationale comporterait deux volets : le premier instaurant des procédures plus précises pour prévenir les conflits dans les entreprises de transport et le second incitant les autorités publiques locales et entreprises à mieux définir les services assurés en cas de grève.

Avec ce second volet, le Président de la République vise à reporter sur les collectivités territoriales des responsabilités qui ne sont pas les leurs, tentative avortée du gouvernement Villepin, d'inciter les Régions à introduire des clauses de service minimum dans les conventions TER. Les Régions doivent être unanimes à refuser aujourd'hui ce qu'elles ont refusé de cautionner hier à juste raison.

D'une part, la grève est un droit pour l'ensemble des salariés, d'autre part, l'organisation du service en cas de conflit social relève de la responsabilité de l'exploitant du service régional en l'occurrence la SNCF, des autocaristes pour les liaisons routières régionales. S'agissant des liaisons régionales ferroviaires, la SNCF doit garantir aux Régions un traitement équitable dans l'affectation des moyens disponibles entre les différentes activités qu'elle assure.

D'autre part, il est important de préciser que les Régions dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain relative au transfert de compétence en matière de transport ferroviaire ont apporté la preuve de la faisabilité du développement de ce service public. Les résultats en attestent avec l'augmentation sensible de l'offre proposée aux citoyens et avec la croissance du trafic qui, dans plusieurs régions, se traduit par le doublement, voire le triplement de la fréquentation des TER.

Les difficultés auxquelles sont confrontées les Régions pour poursuivre le développement du TER et maintenir la bonne qualité du transport sont dues essentiellement au mauvais état des infrastructures et à la disponibilité du matériel roulant dans lesquels les Régions ont très fortement investi pour le moderniser et le renouveler. Ces problèmes trouvent leur source dans le manque de moyens humains et financiers.

De plus, les dotations d'État aux Régions sont aujourd'hui insuffisantes eu égard aux besoins de développement du service public de transport régional des voyageurs.

L'avenir du transport public réside dans la volonté politique d'y consacrer les moyens financiers nécessaires, d'y développer un dialogue social de qualité, de donner aux salariés de ce secteur comme aux usagers des droits et des pouvoirs d'intervention dans les choix de gestion.

Orléans, le 31 mai 2007