



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012
Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

AUDIENCE du 05 juillet 2024 au cabinet de la Présidente de la région Ile de France

Suite à une demande collective et en co-construction avec l'association INDECOSA-CGT, **la Convergence Nationale Rail** a été reçue le 05 Juillet 2024 au siège du CA d'IDF Mobilités présidé par la Présidente de la Région IDF.

La délégation représentant les intérêts des usagers du rail, outre INDECOSA-CGT et la CNR, était composée (*une partie en présentiel et une autre en visio*) de l'association V.V.V (*Voies et Voix du Vexin*), de l'AUTAUT (*Auto/Train*), du Comité d'usagers de l'Ouest Francilien et de l'ADEIC (*Association de Défense d'Education et d'Information du Consommateur*). Les associations UNAF et CNAFAL, signataires de la demande d'audience, ont été excusées, retenues par d'autres engagements.

Les représentants d'IDF Mobilités, Monsieur Guillaume DE GRAVE, Directeur de la Stratégie, des relations avec les territoires et les voyageurs, accompagné de Monsieur Jean-Alexandre BLANCHARD, chef de la mission mise en concurrence ferrée et de Monsieur Mathias CUREAU, chargé de mission de l'ouverture à la concurrence.

D'entrée et en accord avec les autres représentants des associations d'usagers, la CNR a exposé à grands traits les principales raisons de la demande d'audience.

A) Fonctionnement des transports publics +OPTILE en Ile de France (RATP-SNCF...)

-Malgré plusieurs plans d'actions et la signature du CPER le 20/12/2023, ça dysfonctionne toujours (retards, suppression de dessertes, pannes, Bus et rames de métros bondés, incidents divers...)

*** Quelles en sont les principales raisons ?**

*** Quelles sont globalement les mesures prises pour y remédier ?**

Cette dégradation des conditions de transports au quotidien (*contraction de l'offre...*) suscite beaucoup de colère des usagers qui ont vu les tarifs augmenter (**PASS Navigo à 86,40 euros mensuels après une hausse de 12% en 2023**).

- Les raisons fondamentales de la détérioration de la qualité de service malgré l'investissement des personnels ne sont-elles pas à rechercher dans les décisions stratégiques suivantes ?

-Sous -investissement chronique dans les réseaux et l'appareil de production comme le reconnaît aujourd'hui le Président de la RATP en déplorant l'ancienneté de nombre de rames de métros (*49 ans pour la ligne 6- 42 pour les rames de la ligne 8...*)

-Contractualisation des relations entre les opérateurs de transports et l'autorité organisatrice (*hier le STIF et aujourd'hui IDF Mobilités*) instaurant une obligation de productivité des entreprises de transports (*réduction des coûts de production-suppressions d'emplois- fermeture de stations, de gares, de guichets...*).

B) Ouverture à la concurrence/privatisation des activités des transports publics.

L'ouverture à la concurrence, prélude à de futures privatisations, des activités de transports publics, n'est pas la solution aux problèmes posés mais plutôt source de nouvelles et importantes difficultés dans un système multimodal et hyper connecté. De ce point de vue, le réseau OPTILE qui depuis son ouverture à la concurrence, ne compte plus les dysfonctionnements dans son exploitation, sans parler de la casse sociale, singulièrement lors des changements d'opérateurs suite aux appels d'offres.

- Nous demandons un premier bilan de l'ouverture du réseau OPTILE comme un point sur la mise en concurrence engagée des lignes T4-T11 et de la branche ESBLY-CREPY de la ligne P.

Au moment où plusieurs Pays en Europe reprennent en gestion publique des activités ferroviaires confiées préalablement au Privé, la Direction de la Région IDF, à l'instar de ce qui s'est passé en Région PACA, s'obstine à pousser une stratégie purement dogmatique.

- Coût des premières opérations (*rachat dépôts Bus, ateliers de maintenance, matériels roulants, appel aux cabinets d'expertise...*) pour les finances publiques ?

- ***Nous demandons l'abandon de l'ouverture à la concurrence et la réorientation de l'argent public mobilisé, à l'amélioration des conditions de transports du quotidien.***

C) Organisation des JO et JOP 2024 à Paris et en IDF.

- Besoin d'explications sur la tarification fixée par la Présidente de la Région.

* En fonction des plans de transports arrêtés, quels impacts pour les usagers du quotidien(salariés) ? Comment feront les salariés à missions qui n'ont pas de PASS Navigo ?

- Quels moyens mis en œuvre sur les lignes de métros et de Transilien les plus sollicitées ?

*** Aspect sécurité/sûreté publique**

* Quel héritage des JO et JOP en matière de Transport public ?

Après cette intervention, les autres associations ont pu interpeller les représentants de la Région sur plusieurs sujets, relevant notamment de situations plus localisées.

Il en a été ainsi de l'enjeu de la voie 27 en gare de Paris St Lazare, du fonctionnement de la ligne B du RER, des questions liées à la LGV Normandie et d'un dispositif « saute- mouton » en gare de St Lazare. Le Président de l'association (AUTAUT) qui milite pour le retour de l'auto/train a pu plaider, soutenu par la CNR, arguments à l'appui, pour la relance de l'activité auto/train de la SNCF, en lien, entre autres, avec la remise en service des trains de nuit, dans les conditions de confort d'aujourd'hui.

Les représentants de l'exécutif régional ont tour à tour pris la parole pour apporter certaines réponses aux questions posées. Ainsi les difficultés liées aux finances publiques ont été évoquées pour expliquer certains retards dans les investissements transports et le manque de personnels (conducteurs de Bus de la RATP...), qui commence à se résorber, impactent toujours la qualité de service fournie. Le sous-investissement chronique dans les réseaux de transports est reconnu comme un handicap central et les problèmes de production que connaît la société ALSTOM, reportant la livraison des matériels roulants, sont pointés comme une lourde problématique.

Tout en reconnaissant les contreparties liées à la contractualisation pluriannuelle des relations entre IDF Mobilités et les opérateurs publics de transports (RATP-SNCF) les dirigeants de la Région réfutent, sans convaincre, l'idée que celle-ci serait responsable de la détérioration des conditions de transport. Même s'ils sont obligés d'admettre, peut être un lien de cause à effet, que c'est par exemple la SNCF qui décide de la fermeture des gares et des guichets. Gains de productivité obligent !!

A propos de **l'ouverture à la concurrence des activités de transports**, à coups d'appels d'offres, confirmation a été rappelée que c'est engagé pour les lignes T4 et T11 et pour la branche ESBLY-CRECY (ligne P) dont le groupement STRETTO (créé par KEOLIS et la SNCF) a été désigné l'exploitant le 12/10/2023. Pour ce qui est **du réseau OPTILE** (ensemble des entreprises privées de transports (Bus et cars) de voyageurs en IDF), les représentants d'IDF Mobilités ont indiqué que pour l'heure, il n'y a pas encore de premier bilan de l'ouverture à la concurrence car le dernier contrat (*VALPARISIS*) vient d'être signé et à cause du fait qu'IDF

entreprind de regrouper en 35 contrats les 135 signés de gré à gré qui existent actuellement. La **Convergence Nationale Rail** a de nouveau alerté les dirigeants de la Région sur la « casse sociale » générée par les renouvellements des contrats avec changement d'opérateur. Sur le coût pour les finances publiques des premières opérations de rachats de dépôts bus, ateliers de maintenance, matériels roulants, les représentants du cabinet de Valérie PECRESSE considèrent qu'il n'y a pas de sujet puisqu'ils intègrent ces actifs dans le patrimoine public de la Région !!! Cela dit, **ces mêmes responsables ont été incapables et pour cause, de démontrer en quoi l'ouverture à la concurrence peut apporter de positif aux usagers des transports !!**

Au chapitre des **JO et JOP 2024**, la hausse des tarifs annoncée pour la période du 20/07 au 15/09/2024 par Valérie PECRESSE serait dû au surcoût « **transports** » (200 millions d'euros pour 15% de service supplémentaire) que représentent les JO pour IDF Mobilités ! **LA CNR a fait part de son désaccord** et a pointé le cafouillage qu'engendre la tarification pour se rendre à l'aéroport d'ORLY par la ligne 14 du métro. Les plans de transports pour certaines lignes (RER C/lignes 9 et 10 du métro...) vont être renforcées. Une inquiétude se fait jour cependant pour la desserte de VAYRES sur MARNE. D'après les représentants de la Région IDF, les prolongements au Nord et au Sud de la ligne 14 seront à ranger au titre de l'héritage des JO 2024, dans l'attente de la mise en service des lignes du Grand Paris Express (GPE).

Avant de terminer cet échange, **la Convergence Nationale Rail**, a souhaité évoquer quelques sujets supplémentaires ou réinsister sur d'autres, à savoir :

- nécessité de rouvrir aux trafics ferroviaires certaines lignes comme celle de COULOMMIERS-LA FERTE-GAUCHER (77) ou encore la Petite Ceinture Ferroviaire Parisienne.
- Besoin que la Région IDF s'empare en lien avec la SNCF du projet de la relance de l'auto/train à partir d'un travail engagé autour du site ferroviaire de Masséna (Paris 13^e) entre l'association AUTAUT, des élus du 13^e, de la CGT des Cheminots de la Région SNCF de PRG et de la CNR.
- Opposition renouvelée au CDG Express, relation ferroviaire sans arrêt entre Paris gare de l'EST -Aéroport de Roissy Charles de Gaulle, réservée à une clientèle aisée, interdite à la tarification IDF (PASS Navigo, carte Imagine'r).

Dans la configuration du 05 Juillet 2024, **cette audience au siège d'IDF Mobilités** avec la participation de plusieurs associations de défense des intérêts des usagers des transports publics, était en quelque sorte une première qu'il conviendra de reproduire.

P / La Convergence Nationale Rail

Le Président, Didier LE RESTE

Paris le 19 Juillet 2024