



Paris le 9 mars 2022

AMIF (Association des Maires de l'Île-de-France)

26 Rue du Renard

75004 Paris

OBJET : Demande d'entrevue relative aux conséquences sur les usagers de l'ouverture à la concurrence des transports publics en Ile-de-France.

Mesdames et Messieurs les élu(e)s,

INDECOSA-CGT Île-de-France, association de consommateurs agréée, souhaite vous saisir de sa très vive préoccupation et de ses plus grandes inquiétudes relatives aux conséquences sur les usagers de l'ouverture à la concurrence des transports publics en IDF.

L'ouverture à la concurrence est le fruit d'une décision européenne, qui remonte à 2007, sur laquelle s'appuie IDF Mobilités qui affirme « **appliquer la loi** » en prétendant « **offrir un meilleur service** » à la population.

Pour notre part, nous regrettons profondément que l'ouverture à la concurrence ait été actée sans étude sérieuse ni expertise préalable sur la possible mise en place, d'un point de vue légal, d'une gestion des transports par une régie publique régionale.

D'autant que la mise en concurrence dans les transports est artificielle. Les plus gros opérateurs sont tous liés à des acteurs publics : par exemple Keolis appartient à la SNCF, et Transdev est une filiale de la Caisse des dépôts et consignations.

L'ouverture à la concurrence ne suscite pas seulement l'inquiétude des syndicats mais aussi celle, tout aussi légitime et fondée, de nombreux usagers et élu(e)s de la région parisienne.

Le processus d'ouverture à la concurrence a commencé, l'année dernière, par les réseaux de bus Optile de la grande couronne parisienne, il continuera par les bus de la RATP (2025), les trains de banlieue SNCF (de 2023 à 2033), les tramways (2030), et se clôturera par les métros et les RER en 2040.

En 2021, quelques mois après le démarrage effectif des premiers réseaux de transport issus de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France, les couacs se sont multipliés. Les usagers ont pu constater par eux-mêmes une très forte dégradation des services publics de transport (*sans qu'IDF Mobilités songe à les indemniser*).

Ainsi, à Poissy et dans toute la région environnante, Keolis (filiale de la SNCF), qui a repris à Transdev le réseau de bus local, s'est retrouvé sans chauffeurs et avec un matériel vieillissant à la suite d'un mauvais passage de témoin entre opérateurs. La situation a entraîné des retards, des suppressions sans préavis, suscitant l'ire des maires locaux.

Autre exemple, sur le tramway T9, attribué en avril à Keolis – nouvelle ligne de tram emblématique, car ce fut la première à échapper à la RATP dans la proche banlieue parisienne –,

des incidents d'exploitation (trams percutant des voitures, des poteaux), repris sur les réseaux sociaux, ont fait tache dans le décor.

IDF Mobilités, par la voix de son porte-parole, a récusé tout « **couac** » ou tout « **dysfonctionnement** » auprès du journal LE MONDE (*article du 12 octobre 2021*) préférant évoquer des « **ajustements** ». Ces éléments de langage nous semblent un peu légers au regard des conséquences subies par les usagers, particulièrement pour ceux qui doivent impérativement respecter des horaires précis et en supporter seuls les conséquences (*salariés, étudiants et scolaires, notamment*).

Pour tenter d'atténuer les conséquences sociales de l'ouverture à la concurrence sur les personnels des transports, IDF Mobilités a lancé une mission sociale qui est en cours.

Mais rien de sérieux et de notable n'a été engagé en direction des usagers pour lesquels les transports publics sont conçus rappelons le, ni auprès des associations d'usagers pour garantir une meilleure qualité de service sur l'ensemble de l'Île-de-France. Celle-ci semblant aller de soi, pour IDF Mobilités, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ...

Ajoutons que les choix opérés par IDF Mobilités vont conduire à creuser les inégalités territoriales au sein de notre région. Ainsi, par exemple, en matière de transport ferroviaire sur la ligne J, on assiste à des choix asymétriques qui vont entraîner des répercussions profondes, dans les années à venir, sur l'attractivité économique des territoires et donc sur leur développement et leurs ressources fiscales.

Sur la ligne J Paris-Saint-Lazare / Mantes la Jolie via Conflans-Sainte-Honorine se développe une logique d'économie pure et dure, sans investissement digne de ce nom, qui consiste à fermer la quasi-totalité des guichets entre Conflans et Mantes (*même traitement pour les gares sur la ligne de Gisors à partir de Conflans et sur d'autres lignes franciliennes*) *idem* pour les lignes D et R.

Par contre, sur la ligne J Paris-Saint-Lazare / Mantes la Jolie via Poissy, alors qu'il devait coûter 3,7 milliards d'euros, le projet Eole, prolongement du RER E vers l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, pourrait finalement coûter 5,4 milliards d'euros...

SNCF Réseau a annoncé avoir besoin d'un financement supplémentaire de 1,7 milliard d'euros pour pouvoir terminer les chantiers. Une demande qui a déclenché la colère des élus de la Région Île-de-France et du Département des Yvelines. Du côté des associations d'usagers, la colère monte aussi face à cette annonce qui remet en cause l'investissement pour d'autres lignes de transports, alors que l'arrivée à Mantes-la-Jolie est prévue en 2025.

Sur ce dossier précis, nous tenons à souligner la responsabilité majeure de la région qui a fait le choix, avant même l'annonce de ce surcoût, de sacrifier d'autres lignes ferroviaires et les populations concernées pour concentrer l'essentiel des investissements sur certains axes arbitrairement définis sachant que cela, de toute évidence, allait creuser les inégalités territoriales en IDF.

D'autre part, toujours dans une logique exclusive de rentabilité et dans la perspective de l'ouverture future à la concurrence, la SNCF a lancé un vaste programme de fermetures de guichets ou d'agences NAVIGO qui suscite inquiétudes et opposition de la part de nombreux élu(e)s.

Le but, selon la SNCF, est de **«s'adapter au comportement des voyageurs qui a fortement progressé vers le digital»**. On trouve le même discours de la part de la Poste quand elle procède à des fermetures de bureaux sans aucune considération pour les personnes qui éprouvent des difficultés dans le maniement d'internet (*personnes âgées, personnes maîtrisant peu ou mal le français, personnes souffrant de handicaps ...*).

La fermeture des guichets signifie une déshumanisation encore plus forte des transports. Compte tenu de l'importance du trafic dans notre région, c'est une faute dont la SNCF entend faire supporter le coût principalement à la clientèle la plus fragile.

La SNCF entend réaliser des gains en discriminant une partie de ses usagers, en Île-de-France, en fonction de leur potentiel commercial. Il y aura ceux qui fréquentent les grande gares ou les gares qui intéressent la SNCF, le centre de Paris, des gares comme Versailles, et puis il y aura des usagers qui fréquentent des gares moyennes ou petites et qui n'auront plus de guichet.

Nous pourrions encore développer, dans ce courrier, nos inquiétudes et nos préoccupations quant à l'avenir des transports publics dans notre région. Nous serions heureux de pouvoir vous rencontrer, dans le cadre d'une entrevue, et échanger avec vous sur la question sensible, pour les usagers et les élu(e)s, de l'avenir des transports publics franciliens.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à notre demande d'entrevue, nous vous prions de croire, Mesdames et Messieurs les élu(e)s, à l'expression de notre sincère considération.

Contact :

Patrice Moreau

Téléphone : 07 85 31 84 81

Adresse courriel : indecosa.cgt437@orange.fr