

**Commission d'enquête parlementaire
relative aux modalités, au financement
et à l'impact sur l'environnement du
projet de rénovation du RER en IdF.**

Déclaration CFDT

En préambule la CFDT tient à réaffirmer quelle est pour la mise en œuvre d'une politique de complémentarité des transports.

Pour la CFDT les transports en île de France ont un rôle majeur d'intégration et de cohérence sociale dans un environnement économique et politique fluctuant.

Le transport ferroviaire est un atout majeur dans le développement économique de l'île de France, tout en répondant aux enjeux environnementaux. Le ferroviaire représente une véritable alternative à un réseau routier de plus en plus saturé. Pour autant, trouver des financements pérennes pour l'entretenir, le moderniser, le développer et rénover le matériel roulant ou le remplacer pour cause de vétusté... est une véritable urgence malgré la crise.

La CFDT précise que l'île de France regroupe plus de 11 millions d'habitants, produit 29 % du PIB, est une région « capitale » représentant un enjeu national et européen en terme économique et touristique. L'infrastructure de transport doit être à la hauteur de ces enjeux et son financement ne saurait, pour la CFDT, reposer sur les seuls contribuables Franciliens.

Pour autant, la CFDT met en garde contre le dogme de l'ouverture à la concurrence comme solution miracle au financement des transports en commun, certaines interventions pouvant laisser penser aux usagers qu'ils verraient leur contribution financière baissée alors qu'il n'en serait rien. Nous réaffirmons également notre opposition aux PPP pour les infrastructures ferroviaires, qui génèrent bien souvent des coûts supérieurs de 20% à 30% par rapport au financement classique.

Dans l'audit de la Cour des Comptes, l'accent est mis sur les limites des gains de productivités demandés à la RATP et à la SNCF. Pour la CFDT, il n'est pas question de faire payer aux salariés des opérateurs de transport le résultat de décisions politiques qui ont conduit à un retard notable des investissements publics dans le domaine ferroviaire depuis des décennies.

Par ailleurs, les salariés des entreprises RATP et SNCF ont payé un lourd tribut à la « sacro-sainte productivité » demandée par nos directions et les pouvoirs publics. Tant au niveau des effectifs en baisse constante depuis des années, qu'au niveau des conditions de travail en perpétuelle dégradation. Avec par exemple, la dernière affaire d'exposition à l'amiante sur les Rame MI79 tout juste rénovées, ou les dysfonctionnements des Nouvelles Automotrices "Bombardier" du Transilien qui ont fait la une de la presse.

Les gains de productivité comme seul vecteur de gestion conduisent les entreprises à prendre des risques industriels, l'exemple sur le problème d'essieux des rames de la ligne D en est une parfaite illustration, le fait de repousser les visites aux limites des pas de maintenance... a conduit à une explosion (non anticipée) des rames immobilisées et à la dégradation de l'offre de transport... Ainsi les économies réalisées à court terme ont vite été englouties par les conséquences entraînées par les immobilisations des rames et la dégradation du plan de transport.

Concernant la politique tarifaire des transports pour les usagers, nous nous interrogeons sur le vote du STIF pour la mise en œuvre du « Passe Navigo » à tarif unique d'ici 2013 aux environs de 62 €, alors que le prix d'équilibre serait plus proche des 90 €. Pour la CFDT, il n'existe pas de demande réelle pour créer une zone unique en île de France, d'autant que les zones 1, 2 et 3 sont les plus utilisées pour le « Passe Navigo ». Pour un moindre coût, il serait plus judicieux d'appliquer le dézonage total les week-ends et jours fériés, à l'image de la carte « Imagine R » des étudiants comme le conçoit le STIF en juin 2012.

D'autres systèmes restent à mettre en place pour garantir des ressources pérennes en faveur du développement durable, comme une modification du régime du Versement Transport. Ainsi, on pourrait envisager l'extension du versement transport à l'ensemble des entreprises dès le 1^{er} salarié mais la CFDT a conscience qu'une telle mesure pourrait pénaliser les petites entreprises les plus fragiles comme les entreprises unipersonnelles qui se développent particulièrement en temps de crise. C'est pourquoi, une autre action sur le VT plus judicieuse serait d'appliquer un taux plus important pour les très grosses entreprises (seuil à déterminer). On pourrait également uniformiser le taux du VT.

Autres leviers, le reversement au STIF de l'intégralité des amendes de stationnement.

Aujourd'hui, l'évolution indispensable des transports franciliens nécessite des efforts financiers importants, notamment de l'Etat, afin de renouveler, à grande échelle, les matériels roulants pour un plus grand confort des voyageurs, obtenir une meilleure régularité et surtout rénover des infrastructures vieillissantes et désengorger le réseau.

Le projet du Grand Paris Express répond en partie à cela, mais parle peu de la problématique du logement et de l'éloignement du lieu de travail. D'un autre côté, le coût exponentiel du projet que certains ont appelé « le grand Canyon financier » ne peut que nous laisser septique sur sa crédibilité.

Au-delà du financement, la priorité doit être aux projets de tangentiels ferroviaires de banlieue à banlieue, l'amélioration de la fluidité des circulations de la ligne B et D en réalisant, entre autre, le doublement du tunnel de Châtelet pour le passer à 4 voies.

Le projet parallèle de CDG Express ne nous apparaît plus comme pertinent, tout comme le projet de métro lourd sur le plateau de Saclay. Les marges financières de ses deux projets doivent servir à financer d'autres priorités.

Il y a donc urgence à agir, les décisions en termes d'infrastructures doivent se penser à long terme dans une vision globale d'intérêt public. Chaque décision engagera les générations actuelles et à venir. Les investissements sont surtout liés à une volonté politique en termes de transport. Pour la CFDT la vigilance doit-être de mise, le temps de l'intérêt général n'étant pas le même que celui du politique même si "gouverner, c'est prévoir l'avenir".

Merci de votre attention.

Paris, le 12 janvier 2012

La délégation CFDT:
AUBRY Dominique
DRAGO Franck
GARDONI Laurent
GOULLIEUX Philippe