



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

Paris, le 23 janvier 2012

**Contribution du Comité Régional des Transports et de l'Équipement  
d'Ile de France (CRTE-CFDT)**

Les **Comités Régionaux Transports & Equipement (CRTE)** sont au sein de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE - CFDT), les échelons décentralisés en charge d'animer la réflexion et porter la parole de la CFDT sur tous les sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'organisation des transports sur une région donnée. A ce titre notre CRTE regroupe l'ensemble des syndicats CFDT du champ des transports d'Ile de France (Cheminots, Urbains, Routiers, Aériens et Equipement), soit 25 syndicats représentant plus de 14000 adhérents.

La problématique des transports en Ile de France, outre les difficultés d'organisation et de complémentarité, est avant tout un problème d'aménagement du territoire et donc financier. Les dizaines d'années de retard dans les investissements nécessitent aujourd'hui des financements de grandes ampleurs, afin de renouveler, à grande échelle, les matériels roulants, rénover les infrastructures vieillissantes et développer le réseau. Le projet du Grand Paris Express répond en partie à cela, mais d'un autre côté, le coût exponentiel de celui-ci ne peut que nous laisser sceptique sur la crédibilité du projet. D'autant qu'au regard de la crise actuelle il convient de faire des choix de financement et le plan de mobilisation régional, qui représente pourtant une avancée significative, ne couvre pas les besoins d'investissement d'ici 2020.

Pour notre organisation, la priorité doit être les projets de tangentes ferroviaires et tramways 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.

Aujourd'hui, avec le projet de prolongement de la ligne 14 vers Roissy, celui 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.

Concernant la sécurité des voyageurs en zone dense l'installation de portes palières sur les quais est à poursuivre tant pour le métro que pour les RER, cela rassure les voyageurs et améliore la régularité en évitant des incidents de personnes. A contrario, cela pose le problème de la complémentarité des types de matériels. Pour l'avenir, il conviendra donc d'être attentif à une plus grande standardisation des matériels.

Contrairement aux idées reçues, le renforcement de l'offre aux heures creuses sur la ligne A du RER, limite fortement les possibilités de résorption des retards de l'heure de pointe et contribue à dégrader l'offre de service proposée aux voyageurs.

Concernant les lignes SNCF/RATP il convient de réaliser des PC de commandement commun très rapidement.

Le développement de l'offre bus est également un complément de réponse au désengorgement du réseau, tout comme l'offre Vogüéo (Navettes sur le Seine).

D'autre part, nous pensons que la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire est pénalisée par une gouvernance trop complexe et par le fait que Paris est la seule grande ville à ne pas être dotée d'une structure de gouvernance à l'échelle de l'agglomération. C'est un paradoxe, alors que la région Ile de France compte 8 départements, 1281 communes et qu'il existe plus de 100 communautés de communes et communautés d'agglomération en IdF. La plus importante "Plaine Commune" ne regroupant que 340.000 habitants ! Notons également que les communes et EPCI franciliens ne contribuent que très marginalement au financement des transports publics.

La multiplicité des structures intercommunales en région parisienne est donc plus un problème qu'une solution. La constitution d'une communauté urbaine permettrait d'avoir une politique d'aménagement du territoire plus dynamique notamment pour les transports et les logements sociaux en appliquant la loi SRU d'une manière cohérente et sans ségrégation. La communauté urbaine permettrait surtout de s'appuyer sur une structure de gouvernance forte, reconnue et légitime pour dépasser les enjeux de pouvoir qui l'emportent aujourd'hui sur la cohérence et l'intérêt général et pour imposer plus de justice sociale, impulser des politiques ambitieuses et agir comme une instance d'arbitrage entre projets et intérêts concurrents.

Concernant la politique tarifaire des transports pour les usagers, nous nous interrogeons sur le vœu adopté par le CA du STIF le 07 décembre 2011, en particulier pour la mise en œuvre d'un « Passe Navigo » à tarif unique d'ici 2013.

La presse s'est faite l'écho d'un tarif aux environs de 62€ ( Prix actuel de la zone 1 et 2, la zone 1 à 5 étant à plus de 111€) alors que le prix d'équilibre pour le budget du STIF serait plus proche des 92€; il y a donc un vrai risque pour l'équilibre budgétaire du système.

De plus, pour notre organisation, au regard des besoins de financement vouloir faire croire aux usagers que les transports seront moins chers est tendancieux.

D'ailleurs, ce n'est pas une demande prioritaire des usagers, leur principale demande est une meilleure offre du plan transport. Avec surtout des transports à l'heure, de qualité, confortables et plus sûrs. De plus, il n'existe pas de demande réelle pour créer une zone unique en Ile de France, d'autant que les zones 1, 2 et 3 sont les plus utilisées pour le « Passe Navigo ». Pour un coût moindre et tout en offrant une offre nouvelle il serait plus judicieux d'appliquer le dézonage total à partir du vendredi soir, uniquement les week-ends et jours fériés, sur le principe de la carte « Imagine R » des étudiants.

En résumé, mobilisons des ressources supplémentaires pour financer de nouvelles offres, améliorer l'existant et contenir les prix des transports pour les usagers, avec une politique tarifaire plus juste. Il nous semble également intéressant pour les titulaires d'un abonnement, de faire un système de type « tiers payant », pour qu'ils ne paient que 50% du coût du "Pass Navigo" et que les 50% restants soient versés directement par l'employeur au STIF (aujourd'hui ces usagers paient 100% puis sont remboursés de 50% par leur employeur).

Nous pensons également, qu'il serait souhaitable de poursuivre les regroupements de zones, notamment de la zone dense (1, 2 et 3), tout en prenant en compte que la tarification par zones concentriques ne correspond plus à la physionomie actuelle des déplacements.

Il serait également nécessaire de réaliser une meilleure attractivité des tarifs et services pour les voyageurs occasionnels, en permettant pour le billet unique (qui permet déjà des correspondances entre les bus et tramways et bus-bus) des correspondances avec les métros. La possibilité de compléments de parcours occasionnels pour tous les abonnés doit être réalisée rapidement.

Une réflexion sur une tarification aux heures creuses doit être rapidement engagée. La possibilité d'abonnements intégrant l'interopérabilité des transports (Voguéo, libre service vélos...) et le prix de parcs de stationnement gardés doit être également mise en œuvre.

Pour les retraités nous revendiquons un "Pass Navigo Retraités" à demi tarif. En effet, les retraités d'Ile de France (20% de la population) sont les seuls retraités de France à ne pas avoir de réduction sur les transports régionaux, sauf à bénéficier de la carte Améthyste à condition d'avoir plus de 60 ans, ne pas être imposable ou d'être handicapé.

C'est une discrimination d'autant plus injustifiable qu'au départ de l'entreprise, les retraités franciliens perdent le paiement partiel ou total du "Passe Navigo" par l'employeur. De même, nous demandons l'harmonisation de l'utilisation de la carte "Améthyste" sur l'ensemble de la région.

Pour améliorer les ressources du STIF, il existe plusieurs leviers comme une modification du régime du versement transport (VT) pour appliquer un taux plus important pour les très grosses entreprises (seuil à déterminer) et uniformiser le taux du VT entre les 8 départements.

A considérer également dans un contexte de développement durable global, une possible taxation des promoteurs immobiliers et/ou aménageurs qui bénéficieraient de l'arrivée d'un transport en commun. Autres leviers pour augmenter les ressources financières, le reversement au STIF de l'intégralité des amendes de stationnement perçues.

Le STIF pourrait également racheter aux opérateurs une part significative du matériel roulant pour se constituer un actif. Il pourrait ainsi en lieu et place des opérateurs négocier directement avec les constructeurs tout en s'appuyant sur l'ingénierie des opérateurs pour déterminer le type de matériel. Il serait ainsi en situation de mieux négocier et en mesure d'abaisser significativement le niveau de son effort budgétaire grâce à une baisse des intérêts bancaires et un allègement des amortissements. A ce sujet, voir l'article ci-joint du journal "[Le Moniteur](#)" du 21 juillet 2010.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

Contact: tél. 0607753889.

Philippe Goullieux



Secrétaire général