

— Cahier d'acteur N°01

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Céline Malaisé

Fonction : Présidente de la Gauche
Communiste Ecologiste et Citoyenne du
Conseil régional

Mail : groupegauchecom.idf@gmail.com

Adresse postale : 2 rue Simone Veil, 93400
Saint-Ouen

Site internet : www.gauchecom.fr

Île de France 
mobilités

CAHIER D'ACTEUR N°01 - JANVIER 2023



Le groupe politique Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne est constitué de sept Conseillères et Conseillers régionaux. Présidé par Céline Malaisé, le groupe est force de proposition pour améliorer, développer et financer les transports publics d'Ile-de-France. Représenté au sein du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités par Fabien Guillaud-Bataille, ce groupe s'inscrit dans la démarche STOP GALERE, soutenue par plus de 50 000 Francilien.nes.

La situation financière d'Ile-de-France Mobilités est préoccupante

Ile-de-France Mobilités (IDFM) connaît une situation budgétaire inédite. En effet, les choix de gestion de l'exécutif, les crises sanitaire et énergétique ainsi que le choix de privatiser les réseaux RATP et SNCF fragilisent considérablement IDFM. Avec les difficultés actuelles rencontrées sur le réseau et une capacité de désendettement se rapprochant de 15 ans, la côte d'alerte est atteinte. Pourtant, le développement de l'offre, la création de nouvelles lignes et la poursuite des investissements utiles au réseau doivent s'amplifier ! Or, IDFM réduit l'offre de transport, gèle les projets de développement de l'offre bus (0€ en 2023) et devra assurer le fonctionnement de nouvelles lignes dont le Grand Paris Express qui représente un tiers des besoins en fonctionnement d'ici 2031 selon l'Inspection Générale des Finances.

Pourtant, développer les transports publics est vital

La crise climatique oblige à une mutation profonde des mobilités vers des déplacements propres. Dans ce défi, les transports collectifs constituent l'outil de transformation le plus vertueux existant à ce jour, en complémentarité avec le vélo, la marche et les modes innovants. Leur développement, en quantité et sur l'ensemble du territoire, est vital alors que les conséquences de l'usage de l'automobile pèsent sur la santé, l'environnement, l'espace public et les finances publiques. De plus, le développement des transports constitue un levier de réduction des inégalités sociales et territoriales qui se creusent dans notre région. Enfin, le développement économique et le tourisme sont tributaires de la qualité du réseau de transports. Pour toutes ces raisons, il est indispensable de maintenir un haut niveau d'investissement sur l'existant, de renforcer l'ingénierie publique, de reprendre le développement de l'offre et de penser l'après réalisation du Grand Paris Express et le SDRIF-E 2040 avec le développement de nouvelles liaisons (bus en site propre, voies ferrées, etc.).

Financer les transports publics sans hausse tarifaire, c'est possible !

Depuis plus d'une décennie, les élu.es communistes du Conseil régional et d'Ile-de-France Mobilités proposent de nouvelles recettes. Fort.es des avancées obtenues, notamment 3 augmentations du Versement Mobilités, les élu.es communistes constituent la seule force proposant un plan de financement des investissements et en fonctionnement. Nous nous félicitons que ces propositions soient reprises par les autres forces politiques et acteurs. A court-terme, nous invitons le Gouvernement et le Parlement à se saisir des propositions de nouvelles ressources suivantes afin d'épargner les usagers et dégager 12 milliards d'euros d'ici 2031 :

- la révision de l'accord Etat-Région de septembre 2020 afin d'annuler ou de réduire la part remboursable de l'avance consentie par l'Etat à Ile-de-France Mobilités,
- la baisse nationale de la TVA dans les transports publics du quotidien à 5,5%,
- la création d'une zone premium pour le versement mobilité (passage de 2,95% à 6% minimum) réservée à Paris et aux Hauts-de-Seine,
- l'augmentation de la taxe de séjour pour les 4 étoiles et plus,
- la modernisation et/ou réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux,
- l'augmentation de 50% des redevances pour l'aviation d'affaires,
- la majoration du malus pour l'achat de SUV en Ile-de-France,
- la majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1 million d'euros.

METTRE FIN A LA GALERE DANS LES TRANSPORTS

Renforçons Ile-de-France Mobilités !

Nous demandons le transfert, à IDFM, du pouvoir de fixer le taux et le zonage du versement mobilité. Nous suggérons l'étude d'une contribution des colis des plateformes numériques, fixée par IDFM et la mise en place d'une écotaxe pour les poids-lourds, dont l'assiette et le taux seraient également fixés par IDFM.

Concernant la gouvernance, l'Etat doit revenir au Conseil d'IDFM, sans possibilité de blocage et dans le respect de la décentralisation à laquelle nous tenons. Les organisations syndicales représentatives des opérateurs doivent également siéger, avec voix délibérative, au Conseil d'IDFM afin de prendre des décisions davantage en prise avec la réalité de celles et ceux chargés de les appliquer.

Enfin, nous sommes particulièrement préoccupés par le nombre de postes vacants au sein des services d'IDFM et du recours massif aux cabinets de conseil.

Un volet mobilités du CPER 2023-2027 ambitieux de 10 milliards d'euros

Nous dénonçons l'irresponsabilité de l'Etat qui reporte depuis 3 ans le volet mobilités du CPER. Alors que le Président de la République annonce 10 milliards d'euros pour les RER de province, l'Etat ne finance pas les projets d'investissement en cours et oblige la Région à bricoler un fonds relai !

Pour éviter le report ou l'abandon de projets, le volet mobilités CPER 2023-2027 devra être doté d'au moins 10 milliards d'euros. A titre d'exemple, le rétablissement de la CVAE permettrait de dégager, en Ile-de-France, 1,8 milliard d'euros par an ce qui constituerait une recette dédiée du CPER capable de financer les investissements à venir et de nouveaux, indispensables en raison des crises climatique et énergétique et du creusement des inégalités sociales et territoriales en Ile-de-France.

Faciliter l'accès au réseau de transport des plus fragiles et des plus jeunes

Notre groupe réaffirme son attachement à l'équilibre du financement entre entreprises, collectivités et usagers. Il défend la tarification universelle et le passe Navigo à tarif unique, sans zonage. Nous réaffirmons notre ambition de mettre en place, à l'occasion des prochaines élections régionales, la gratuité des transports pour les moins de 26 ans. Il s'agit d'une mesure en faveur des jeunes, de l'accès à l'enseignement, à la formation, à la culture et à l'emploi. Cela permettra de corriger les très grandes inégalités d'aides entre départements et d'améliorer le pouvoir d'achat des familles, notamment modestes. Par ailleurs, notre groupe souhaite que la tarification sociale (gratuité transports) soit rapidement éligible aux parents isolés non-imposables, aux plus de 60 ans non-imposables et à l'ensemble des bénéficiaires des minima sociaux ce qui n'est pas le cas actuellement.

Revoir les contrats avec les opérateurs et embaucher !

La succession de générations de contrats entre IDFM et les opérateurs, la productivité imposée par IDFM et les choix internes aux entreprises ont réduit le nombre d'agent.es et notamment d'agent.es commerciaux et de sécurité publique (SUGE et GPSR). Cela engendre des difficultés d'exploitation, une montée du sentiment d'insécurité (en gare et à bord) ainsi que des difficultés d'accès au service public, notamment pour les publics fragiles. Face à cela, un abandon de la clause de productivité et des suppressions de postes d'agent.es commerciaux dans les gares SNCF doit intervenir. Par ailleurs, toutes les gares SNCF et stations RATP doivent retrouver la présence d'au moins un agent accessible au public du premier au dernier train. Enfin, nous déplorons le choix d'IDFM de recourir massivement à la sécurité privée, au détriment des forces publiques assermentées. En effet, les agent.es de sécurité privée ne bénéficient pas – et c'est heureux en l'absence de formation suffisante – de l'assermentation pour agir face à certains faits commis sur les biens et les personnes. Nous demandons la réorientation du plan sûreté d'IDFM (1000 agent.es d'ici 2027) vers les effectifs de la SUGE et GSPR ainsi que son accélération.

STOP A LA PRIVATISATION !

Notre groupe refuse depuis le 1^{er} jour la privatisation des réseaux aujourd'hui exploités par la RATP et la SNCF. Alors qu'aucune directive européenne n'oblige à privatiser, ce que le Ministre des Transports a rappelé dans la presse, la Présidente d'IDFM s'entête. Avec 250 grand.es élu.es, nous demandons un moratoire sur ce processus conduit avec dogmatisme et sans prise avec le monde réel. Pourquoi cette position ?

Une usine à gaz qui bat des records

Le basculement du réseau de bus RATP vers 12 opérateurs privés le 1^{er} janvier 2025 n'est ni prêt, ni sécurisé. Ce découpage est contestable et contesté. De nombreux aspects organisationnels, règlementaires et sociaux ne sont pas réglés. Des missions aujourd'hui exercées par la RATP sont, en l'état des discussions, orphelines alors qu'elles sont vitales à l'exploitation. Les enjeux autour de la coordination de l'offre, de la gestion des incidents, de l'information voyageurs ou encore de la billettique ne sont pas réglés. De nombreux décrets nécessaires au transfert ne sont toujours pas publiés. Enfin, Ile-de-France Mobilités n'a pas les moyens humains de contrôler le processus et externalise à outrance ce qui augmente le danger d'irrégularités lors – notamment – de l'analyse des offres.

Une privatisation, sans ambiguïté

Il s'agit bien d'une privatisation des transports aujourd'hui publics. Cela a de nombreuses incidences... Tout d'abord, les contrats de droit public des agent.es RATP transférés disparaîtront de gré ou de force au plus tard le 1^{er} janvier 2025 au profit de contrat de droit privé, moins protecteurs. Les bénéfices éventuels dégagés par les 12 futurs opérateurs ne reviendront plus à l'Etat mais aux actionnaires de ces groupes. En supprimant le monopole de la RATP, Ile-de-France Mobilités et la puissance publique transfèrent une partie du pouvoir à des acteurs privés. Le dialogue à 13 (IDFM plus 12 opérateurs distincts juridiquement) au lieu de 2 (IDFM et RATP) sera par ailleurs complexe. Les futurs opérateurs pourront être français, européens ou non, ce qui pose indiscutablement des questions de souveraineté nationale, singulièrement en termes d'usages des données personnelles, de transfert de technologie... singulièrement dans la Région capitale.

Le cercle vicieux qui dégrade conditions de transport et de travail

La privatisation dégrade d'ores et déjà les conditions de travail des salarié.es dans un contexte de pénurie de main d'œuvre. Le *dumping* social, orchestré par IDFM *via* les appels d'offres, nuit à la qualité de service et à la sécurité des salarié.es, des usagères et usagers. Par ailleurs, la fixation du nombre d'Equivalent Temps Plein (ETP) par lot est préoccupante. La recherche d'économies par IDFM et la réorganisation du travail synonyme de dégradation des conditions de travail font craindre un nombre d'EPT inférieur à ceux employés actuellement par la RATP. La privatisation du réseau de bus pourrait s'accompagner d'un plan social qui nuira à la qualité de service, dans un calendrier concomitant avec les JOP de Paris 2024.

Un danger pour les investissements utiles et les finances d'IDFM

L'abandon de la privatisation de la RATP et de la SNCF permettra d'économiser plusieurs milliards d'euros. Ils seraient mobilisés par l'emprunt, au détriment de la modernisation de l'existant. A ce jour, le rachat des biens de la RATP nécessaires à l'exploitation du réseau de bus, par IDFM, est estimé à 4,9 milliards d'euros (C.E 2021, hors intérêts). IDFM n'a pas les moyens de mobiliser cette somme d'ici 2025 sans réduire les investissements sur l'existant et sur le matériel roulant. Par ailleurs, le coût du rachat des biens des tramways (avant 2029), des métros et du réseau SNCF n'est pas public à ce jour.

De vives inquiétudes pour la qualité de service et les tarifs pour les usagers

Les économies promises par le passage aux concessions ne sont qu'hypothétiques. Les privatisations ailleurs en Europe mais aussi dans d'autres secteurs révèlent de nombreux exemples d'envolées des coûts d'exploitation et des tarifs pour les usagers en quelques années. Enfin, la conception des appels d'offres par IDFM force au *dumping* social ce qui génère une dégradation du service (Melun Val-de-Seine, Paris-Saclay...) ou des appels d'offres infructueux. Tous nos arguments sur www.stopgalere.fr.