

« FERMETURE DE GARES »

18 Janvier 2022

Par ce tract, nous vous alertons au sujet d'une importante réorganisation amenée à être déployée sur les gares des lignes D/R du réseau Transilien dans les prochaines semaines. Il s'agit d'une très importante remise en cause des missions de service public dans nos gares : elle s'inscrit dans le cadre d'une mise en adéquation avec le nouveau contrat IDF Mobilités/SNCF et constitue un recul sans précédent de l'exercice de nos missions. Elle va se traduire par une dégradation des conditions d'accueil et de services rendus aux usagers des lignes D et R. Cette importante réorganisation devant avoir lieu au 1^{er} septembre 2022, vous pouvez constater que les délais sont volontairement très courts afin de limiter toute mobilisation des agents, des élus et des usagers.

Aujourd'hui, votre gare possède des guichets avec des agents dont la mission principale est la vente des billets et des abonnements. Dans la situation projetée, de très nombreux guichets seront tout simplement fermés. Ce projet concerne les 14 gares suivantes :

Souppes-Château-Landon.
Bois-Le-Roi.
Champagne-Sur-Seine.
Malesherbes
Maisse
Boutigny
La Fertes Alais
Ballancourt
Mennecy
Moulin-Gallant
Evry Val de Seine
Grand Bourg
Ris Orangis
Ponthierry Pringy

Pour les gares suivantes : il est prévu de réduire les amplitudes d'ouverture des guichets en passant d'une ouverture du lundi au dimanche à une ouverture du lundi au vendredi (soit une fermeture des guichets les week-ends) :

Montargis
Nemours-St Pierre.
Moret-Veneux-Les-Sablons
Le Mée
Cesson
Les Noues
Louvres
Survilliers Fosses
Viry Chatillon
Orangis Bois de L'Épine

Enfin, la fermeture de l'agence Navigo de la gare de Melun est un vrai recul pour nos missions de service public.

REDUCTION DE LA PRESENCE SUR LES QUAIS ET EN GARE

Non contente de fermer ou de réduire les horaires des guichets, la direction de la SNCF, en accord avec IDF Mobilités propose d'affaiblir la présence en gare en fin de soirée. Là où, actuellement, des agents sont présents en soirée de 17h à 1h ou 18h à 2h, demain des équipes mobiles de lignes passeront aléatoirement dans votre gare, uniquement de 16 à 00h. Par ailleurs, en extrême matinée, la présence est repoussée de 5h45 à 6h30.

Cela concerne les gares de :

Corbeil Essonnes
Le Bras de Fer
Evry-Courcouronnes
Grigny centre
Vigneux Sur Seine
Le Mée
Savigny le Temple Nandy
Lieuxaint Moissy
Combs La Ville Quincy
Boussy St Antoine
Brunoy

Montgeron-Crosne
Villeneuve St Georges
Créteil Pompadour
Le Vert de Maisons
Maisons Alfort Alfortville
Paris Gare Lyon
Stade de France St Denis
Pierrefitte-stains
Garges Sarcelles
Villiers le Bel Gonesse Arnouville
Goussainville
Les Noues

Signez et faites signer
la pétition en ligne

change.org: non-aux-fermetures-de-guichets-de-la-ligne-d-r-oui-au-maintien-des-humains-en-gare-



Pour mettre en place ces importantes réorganisations des lignes D et R, la direction de la SNCF prévoit de supprimer 93 postes d'agents soit une baisse de 15.8% des effectifs concernés.

Cette situation nous paraît d'autant plus choquante et d'autant plus méprisante pour les usagers que les travaux prévus dans les années à venir nécessitent plus que jamais des agents en soirée afin d'orienter les voyageurs vers les bus de substitution.

PORTIQUES et VIDEO SURVEILLANCE

Pour pallier la disparition de la présence humaine permanente dans toutes ces gares.

IDF Mobilité et la direction de la SNCF expliquent qu'ils vont mettre en place des portiques de validation et de la vidéo protection...

Une présence humaine ne pourra jamais être remplacée par une machine. L'humanisation des gares a justement été mise en place pour pallier les dégradations et squat dans les gares, pour renseigner les usagers. C'est un vrai retour en arrière qui se produit.

RER NG SUR LA LIGNE D

Actuellement circulent sur la ligne D du RER, 134 rames Z20500 construites entre 1988 et 1998. Elles devaient être remplacées par des rames de nouvelle génération à partir de 2021. **En effet 148 rames pour le RER D ont été commandées pour une valeur de 3.75 milliards d'euros afin de circuler sur les lignes E et D.**

De même, les rames RER NG ressemblent à des bétailières de 1er classe. Alors qu'actuellement nous sommes à 760 places assises sur le RER D, nous passerons à 324 places assises « plus confortables » pour mettre beaucoup plus de monde dans les rames, mais debout! Et malgré toutes les polémiques qui existent déjà sur les Régio2N de la ligne R ou de l'étoile de Corbeil sur la D, **il n'y aura pas de toilettes dans les RER NG malgré nos demandes et celles des usagers.**

Les livraisons ont déjà pris du retard et donc les mises en exploitation seront faites au fur et à mesure en fonction des livraisons des rames et de l'avancement des travaux d'infrastructures.

- **Combs-Paris : prévues en septembre 2022**

- **Corbeil-Creil : prévues décembre 2024. Les rames seraient donc engagées sur la branche plateau et le tunnel au fur et à mesure des livraisons.**

- **Melun-Goussainville : prévues SA2026.**

Le matériel sera tout neuf donc nous allons devoir effectuer un « *déverminage* » qui sera plus ou moins long. Cette période risque d'être compliquée pour les agents et usagers ce qui risque de créer des tensions et un gros stress psychologique pour les cheminots et usagers.

De plus, la période qui précèdera l'arrivée des RER NG sera aussi compliquée avec de nombreux travaux d'infrastructure ainsi que des problèmes liés au fait que l'atelier n'est pas encore construit; des agents devront travailler sur de vieilles installations qui ne sont pas adaptées à ce nouveau matériel. La période de transition va donc être longue et complexe.

ECHEC DE LA CONCURRENCE

L'exemple allemand de Kéolis ! Alors qu'on nous sort du soir au matin l'exemple Allemand pour vanter les soi-disant mérites de l'ouverture à la concurrence en France, il est intéressant de se pencher sur ce fameux modèle.

Keolis Deutschland (KD) créée en 1999, exploitait 4 réseaux ferroviaires via 16 lignes de chemin de fer. KD comptait 940 salariés et transportait 40 millions de voyageurs en 2019. **Mais à force de tirer les prix vers le bas pour remporter les appels d'offres, Keolis Deutschland perd de l'argent depuis des années. Cette situation n'est d'ailleurs pas isolée, car Abellio (mise en faillite) et Transdev, les 2 autres concurrents, perdent également beaucoup d'argent sur le marché allemand.**

Les observateurs indépendants pensent qu'il s'agit du résultat d'une stratégie délibérée : **baissier les coûts pour obtenir des marchés, quitte à ne pas être capable d'assurer les services promis et demander de l'argent public supplémentaire en utilisant l'arme du chantage.** C'est déjà pour cette même raison que l'Écosse a fait le choix de renationaliser son rail début 2021 et que la Belgique vient d'annoncer que le transport régional de voyageurs restera public. **Dans ce contexte KD a été vendue au groupe Noerr (un groupe d'investisseurs allemands) le 1er janvier 2022 pour...1 euro symbolique.**

Au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Pays-Bas... partout la libéralisation du chemin de fer est un échec. Elle n'est profitable ni aux usagers, ni aux travailleurs, ni aux finances publiques. Elle n'est favorable qu'aux opérateurs qui en tirent bénéfices et à leurs actionnaires. Pour le climat elle est aussi catastrophique puisqu'elle décourage l'usage du rail. Lorsqu'une équipe perd tout le temps, on change de stratégie.

On peut être mécontent de la SNCF, mais la concurrence ne règlera pas les problèmes existants. Une entreprise privée est là pour faire de l'argent contrairement à une « entreprise publique ». L'échec actuel de l'ouverture à la concurrence de l'électricité devrait servir de leçon. Les entreprises privées vendent du rêve pour faire du profit, et une fois qu'elles ont pris les marchés, soit c'est la faillite et la dégradation du service, soit c'est une augmentation drastique des prix.