

Des actions s'imposent pour gagner des moyens pour les transports du quotidien.

Les habitants de l'Essonne, salariés et usagers des transports, sont de plus en plus nombreux à exprimer leur mécontentement sur les transports, quel qu'en soit le mode : collectifs (trains, bus...), mais aussi automobiles avec la saturation des réseaux routiers.

L'urbanisation « anarchique » qui se poursuit avec toujours plus de bureaux à l'Ouest de l'Île-de-France, l'étalement urbain dans des zones agricoles sans transports (Plateau de Saclay, Carré Sénart...), mais aussi d'immenses zones logistiques déconnectées du rail et du fluvial (Amazon Brétigny, UPS Corbeil, Lidl, Biocop Ollainville...), auxquels il faut ajouter la hausse permanente du coût du logement, a pour effet d'amplifier la **mobilité imposée** et donc les besoins de transports, pendant que les temps de parcours s'allongent conduisant à une saturation de tous les réseaux de transports.



Dans le même temps, nous payons 30 ans de retards d'investissements dans les transports collectifs, particulièrement ferroviaire, et si ces dernières années nous connaissons une augmentation des investissements et des travaux de remise à niveau du réseau transilien, on est encore loin du compte pour répondre aux attentes et besoins des usagers, d'autant que les besoins de transports continuent de croître.

Le département de l'Essonne est desservi par trois lignes de RER (B-C-D) qui connaissent des problèmes récurrents de fonctionnement, alors que le nombre des usagers ne cessent de croître : environ 2,1M d'usagers jours aujourd'hui avec des prévisions à 2,6M vers 2025...



Certainement celle qui connaît le plus de dysfonctionnement. Et la mise en place d'un terminus à Corbeil-Essonnes n'a rien réglé mais allonge par contre le temps de parcours des usagers en provenance des lignes de Malesherbes et Melun et de la vallée à Evry.

Pire, nous avons appris par le directeur de cabinet de la Ministre des Transports le 11 avril 2019 que les travaux pourtant inscrits au contrat de plan Etat/Région à Corbeil pour supprimer des « conflits de circulation » sont définitivement abandonnés. A cela s'ajoutent les problèmes matériels avec des problèmes de maintenance sur des rames vieillissantes et mal adaptées.



L'une des lignes qui connaît aussi le plus de perturbations. Et le projet de créer le « CDG EXPRESS » au Nord de Paris, une desserte directe privée entre Paris Est et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, va avoir des impacts négatifs sur la régularité du RER, tant en phase travaux que pendant l'exploitation. Un scandale !

Mais une des causes majeures des problèmes de circulation du RER B et du RER D est qu'ils utilisent tous les deux le même tunnel entre Châtelet et Gare du Nord !



Tristement marquée par un terrible accident en 2015, les travaux du poste d'aiguillage de Brétigny ne sont toujours pas réalisés. Là aussi, les problèmes de maintenance et de vétusté conduisent à des affaissements de voies et des ralentissements.

La volonté est aussi de supprimer une partie de la ligne C entre Juvisy et Massy, avec l'arrivée du tram/train Evry/Massy qui aura pour effet d'allonger les temps de parcours entre Juvisy et Massy avec un changement à Epinay-sur-Orge.



Sur ces trois lignes exploitées par la SNCF et la RATP, le ras-le-bol est très fort, quand dans le même temps on

déshumanise les gares, on ferme les guichets, c'est tout le service public qui est mis à mal, la qualité du service, la sécurité de circulation et la sûreté des personnes.

Mais au-delà des réseaux ferrés se pose aussi la question des transports par bus, leur complémentarité avec les réseaux ferrés, leur nombre et leur régularité.

Il y a un besoin de rendre les transports collectifs attractifs sur tout notre territoire de l'Essonne, avec une politique multimodale entre tous les modes de transports, si nous voulons endiguer l'accroissement de la circulation routière dans un département traversé par de multiples autoroutes, de nationales complètement saturées, notamment par un trafic poids lourds et véhicules utilitaires en progression constante, posant aussi des questions de santé publique avec la pollution sans oublier les impacts sur le réchauffement climatique avec l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues à la circulation routière.!

La CGT, avec d'autres organisations, est porteuse de propositions concrètes permettant de mieux répondre aux besoins de transports et d'aménagement du territoire, nécessitant de renforcer un véritable service public sous contrôle et maîtrise publics.

Il est temps de dire CA SUFFIT !

Mieux répondre aux besoins de transports commence par arrêter d'en créer !

Comme prévu dans l'accord de Paris (COP21), nous demandons l'arrêt de l'artificialisation des terres et de l'étalement urbain, l'implantation de zones logistiques, centres commerciaux au milieu des champs, sans aucun maillage avec le ferroviaire et le fluvial.

Il faut pouvoir se loger décemment, à proximité de son lieu de travail, d'où la nécessité de stopper l'hyperconcentration des lieux de travail, souvent le fruit de délocalisations,

complètement déconnectés des lieux d'habitats et de vie. Pour la CGT, il faut rendre systématique les études d'impact transports lors de la création ou le réaménagement de zones industrielles, d'activités commerciales ou résidentielles avec incitation à mettre des transports en commun et des équipements adaptés aux modes doux (vélo...). Sinon, nous augmenterons les besoins de transports et multiplierons les coûts financiers, environnementaux et humains.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS



Nous demandons le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord permettant ainsi de répondre aux problèmes de trafic des RER B et D.

C'est aussi pourquoi nous demandons l'abandon du « CDG EXPRESS » impactant ces deux lignes. Un projet aussi inutile que coûteux. L'estimation de sa réalisation est estimée à 2,5Mds d'euros d'argent public pour un train privé et seulement 17 000 voyageurs jour ! Et de plus inaccessible aux tarifs Ile-de-France (Pass navigo, Imagine R ...) et que les moyens dégagés soient mis au service des transports du quotidien.

Nous demandons aussi le bouclage de la ligne B du RER entre Mitry-Claye et l'aéroport de Roissy, permettant ainsi d'améliorer la régularité sur toute la ligne, particulièrement en situations perturbées.

Les travaux prévus au contrat de plan Etat/Région à Corbeil doivent être réalisés le plus rapidement possible pour désenclaver la ligne RER D.



Comme prévu au schéma directeur de 1992, nous demandons le passage de 4 à 6 voies entre Paris et Brétigny pour fluidifier la ligne C et répondre aux futurs besoins de transports grandes lignes et marchandises.

Il faut maintenir la ligne C entre Juvisy et Massy, en améliorant et modernisant la desserte et mettre le tram/train Evry/Massy en terminus à Petit-Vaux avec correspondance avec le RER C.

Nous proposons depuis des années la création d'un « grand périphérique ferroviaire » au niveau de la Francilienne, permettant de relier rapidement les banlieues entre elles sans avoir besoin de remonter en direction de Paris (Massy → Brétigny → Corbeil...). Cette infrastructure assurerait des correspondances avec toutes les lignes RER et Transilien. Elle permettrait aussi la circulation des marchandises sur le rail dans une région où la part modale du ferroviaire est inférieure à la moyenne nationale à seulement 3,5%.

Il faut aussi stopper le développement de la sous-traitance à outrance pour la rénovation et la maintenance des infrastructures ferroviaires, coûtant de 10 à 15% plus cher que si elle est assurée par des cheminots de la SNCF.



MATERIEL



Urgence à accélérer l'arrivée des nouvelles rames à deux étages sur le RER B. Renouveler aussi le matériel sur le RER D, avec des rames plus récentes dotées de trois portes (au lieu de deux actuellement), rendant plus facile la montée et descente des voyageurs.

Il faut renforcer les équipes de maintenance dans les ateliers du matériel et maintenir et développer leur potentiel, comme à Massy, où la direction envisage de diminuer la capacité des ateliers du RER.



DES GARES MULTIMODALES, VERITABLES POLES D'ECHANGES

Alors que la politique menée vise plutôt à fermer de nombreuses gares, il faut non seulement les garder ouvertes avec du personnel SNCF ou RATP, mais en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. C'est nécessaire pour les gares plus importantes, mais aussi pour toutes les gares qui doivent être desservies par les bus des secteurs environnants avec des horaires calés à ceux des trains et permettre des correspondances.

C'est ce que nous demandons notamment au départ de Massy RER B et C pour desservir le Plateau de Saclay.

Toutes les gares doivent avoir des guichets ouverts permettant l'achat de tickets, Pass... ou tout simplement fournir des renseignements.



LA REHUMANISATION DES GARES ET DES TRAINS

Elle est nécessaire pour assurer une qualité de service, quels que soient les horaires, sachant que c'est aussi un vecteur important de la régularité.

FINANCEMENT

Tout d'abord, il faut un retour de la TVA sur les transports collectifs publics à 5,5% (10% aujourd'hui), la prise en charge par les employeurs du coût des transports du quotidien pour tous les salariés.



Il faut généraliser le Versement Transports (contribution due par les employeurs pour le financement des services publics qui transportent les salariés) dès le premier salarié (à partir du onzième aujourd'hui), les entreprises étant les premiers bénéficiaires des transports collectifs.

Nous demandons la renationalisation des sociétés d'autoroutes, ce qui permettrait de stopper leurs rentes financières, des dividendes distribués aux actionnaires (qui se chiffrent en milliards d'euros) et d'attribuer une partie de leurs recettes pour un développement humain durable, notamment les transports.

Dans le même temps, il faut réorienter la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) et l'affectation de ses recettes, qui ne contribuent que très peu au financement des transports aujourd'hui. Il faut mettre fin au remboursement de la TICPE par l'Etat aux entreprises de transports routiers.



Nous proposons la création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds correspondant aux coûts d'usure et de dégradation du réseau national et départemental (un poids lourd = un million de véhicules légers).

Se réappropriier et développer les infrastructures nécessitent de gros investissements, mais investir aujourd'hui, c'est dépenser de l'argent pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : limiter les émissions de gaz à effet de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail

et la voie d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers, développer les réseaux de transports collectifs, rendre les transports routiers plus sûrs...

Oui, il faut des moyens si nous voulons répondre aux besoins des populations, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique et écologique. Les politiques transports de ces dernières décennies sont sources de fractures et d'inégalités sociales, d'injustice territoriale, de souffrance au quotidien !



**Il faut revenir à une logique de service public !
Salariés à l'entreprise, usagers dans sa gare, citoyen dans sa localité,
tous ensemble créons les conditions de mobilisations et
d'initiatives communes pour avancer sur nos propositions.**