



Transilien : Pourquoi la galère continue ? D'autres choix politiques s'imposent !

La situation globale des transports ferroviaires en Ile de France n'est pas satisfaisante, et sur certaines lignes, la situation devient insupportable à l'image des lignes B, C, D, E et la ligne J du Transilien.

Il n'est pas de journée où vous n'entendez pas « **train supprimé** » en raison « **d'un incident survenu sur la voie** », « **panne de signalisation** », « **défaut de matériel** » etc...Mais derrière toutes ces annonces, c'est tout un système qui est à bout de souffle et qui ne tient que par l'engagement des cheminots au quotidien et leur attachement au service public pour pallier à tous ces dysfonctionnements.

EN EFFET, IL Y UN MANQUE DE MOYENS CRIANT DANS TOUS LES DOMAINES.

En termes d'emplois ; Il y a un manque permanent d'agents pour l'entretien du matériel, pour l'entretien du réseau, pour la conduite. C'est également la suppression d'agents dans les gares qui entraîne leur désertification. Les infrastructures sont vieillissantes, le matériel roulant est en fin de vie et en nombre insuffisant, entraînant plus d'entretien et exigeant donc plus de personnel. Les causes sont multiples, c'est le résultat de plusieurs réformes importantes qui ont éclaté la SNCF en cinq Sociétés Anonymes, désorganisant complètement la production et le service public que vous êtes en droit d'attendre.

L'arrêt du statut des cheminots au 1^{er} janvier 2020 amplifie les difficultés de recrutement, les métiers sont peu attractifs, les contraintes, les conditions de travail qui se dégradent en permanence conduisent à de nombreuses démissions.

La situation risque de devenir intenable avec le projet de la présidente d'Ile de France Mobilités, Mme Péresse, d'exploser le système ferroviaire francilien en des dizaines d'entités différentes, sortes de « PME » indépendantes les unes des autres.

**CE QU'ELLE APPELLE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE, EST EN FAIT UN
VERITABLE PROCESSUS DE PRIVATISATION !**

**NOUS ASSISTONS A UN VERITABLE DÉTOURNEMENT D'ARGENT PUBLIC AU
DÉTRIMENT DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE.**

Une étude publiée l'année dernière par Comité Central du Groupe Public Ferroviaire démontre que cette pseudo concurrence se concrétise par des milliards d'euros d'argent public engloutis au détriment des contribuables, des usagers, des cheminots. Ce processus de libéralisation se traduit également par des coûts plus importants pour les collectivités.

Pour appâter les candidats, les régions offrent des indemnités conséquentes, appelées coûts d'interface, aux entreprises n'ayant pas été retenues lors des appels d'offres. Elles représentent plus de 7,2 millions d'euros sur le plan national, en Ile de France, rien que pour les J et N du Transilien, c'est 1,2 millions d'euros versés !

C'EST UN SCANDALE !

CE SONT AUTANT DE MOYENS QUI NE VONT PAS A LA MODERNISATION DU RÉSEAU, DU MATÉRIEL, À L'EMPLOI !

Il est urgent de stopper ce processus de mise à mort du service public ferroviaire. C'est ce qu'a fait la Grande-Bretagne, qui après avoir éclaté et privatisé son chemin de fer, le renationalise, tant la situation s'était détériorée avec des prix exorbitants pour les usagers alors que les dysfonctionnements s'accumulaient avec une sécurité ferroviaire fortement dégradée.

EN FRANCE, NOUS PRENONS LE CHEMIN INVERSE !

Un rapport du Sénat publié sur ce sujet fin 2025, s'il ne remet pas en cause la notion de concurrence, alerte sur « le bilan incertain de la concurrence ferroviaire sur les finances publiques » et conclut « l'État doit reprendre la main ». Dans une période où le gouvernement annonce une rigueur budgétaire sans précédent, particulièrement pour les salariés, les retraités, comment accepter une telle gabegie financière ?

Nous appelons les usagers, la population à agir pour exiger l'arrêt de ce désastre annoncé. Les centaines de millions d'euros qui sont prévus être dilapidés dans ce processus de privatisation doivent être investis immédiatement dans la régénération du réseau ferroviaire francilien, l'entretien du matériel et au renforcement des effectifs.

Cela passe par le retour à une entreprise publique SNCF, unique et intégrée, pour plus d'efficacité et mettre fin aux surcoûts, lourdeurs et autres dysfonctionnements.

POUR AMÉLIORER DURABLEMENT LE TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE EN ÎLE DE FRANCE, NOUS PORTONS DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES :

- Le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord utilisé par les lignes B et D du RER, emprunté chaque jour par plus d'un million six cent mille usagers, afin de supprimer ce goulet d'étranglement et d'améliorer la régularité sur ces deux lignes.

Les 2,6 milliards investis dans le CDG EXPRESS entre gare de l'Est et Roissy Aéroport pour transporter environ 25 000 personnes par jour, (le RER B en transporte 983 000) n'auraient-ils pas été plus utiles aux Franciliens pour la création de ce nouveau tunnel ?

- Nous portons la création d'une infrastructure ferroviaire contournant la région parisienne aux alentours de la Francilienne, avec correspondances entre les différentes lignes RER et Transilien permettant des déplacements rapides de banlieue à banlieue bénéficiant ainsi aux millions de travailleurs du quotidien au contraire du CDG express qui bénéficie principalement aux touristes.

POPULATION, USAGERS, CHEMINOTS, ASSOCIATIONS : IL NOUS FAUT AGIR EN CONVERGENCE EN DIRECTION DE LA PRÉSIDENTE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS POUR GAGNER LE RETOUR D'UN SERVICE PUBLIC DE QUALITÉ EN TOUTE SÉCURITÉ !