



Le Gouvernement persiste : le CDG Express se réaliserait au détriment des transports du quotidien.

L'interview du préfet de la région Ile-de-France paru dans un hebdomadaire dimanche 03 mars est clair. Il confirme que le CDG Express se fera prioritairement pour les JO 2024. Par conséquent, les usagers de la SNCF et ceux de la RATP devront encore subir une dégradation de leurs conditions de transport et encore patienter pour voir la rénovation et la modernisation des lignes ferroviaires. Quant aux salariés qui réalisent chaque jour le service public de transports, ils continueront à subir de mauvaises conditions de travail. C'est inadmissible !

Un volume de travaux qui entraînera des renoncements pour les transports du quotidien pour donner la priorité au CDG Express

Que l'on soit un usager des lignes B, P ou K, directement impacté par la réalisation du CDG Express, ou des autres lignes de banlieue, comme les lignes D et C, nous serons tous perdants. Pour les uns, ce seront des trajets de substitution en bus pouvant rallonger les temps de parcours de 50mn à 2h40, par exemple pour les usagers de la ligne K habitant à Crépy-en-Valois. Pour les autres, ce sont des travaux urgents de rénovation et de modernisation des installations ferroviaires existantes qui pourraient être retardés, comme ceux qui devaient démarrer en 2015 à Brétigny-sur-Orge, pourtant jugés prioritaires.

Les salariés ont tout à perdre

Ce qui est visé, c'est la déréglementation des règles sociales pour les personnels, en s'attaquant au statut des personnels de nos entreprises publiques, et le haut niveau de sécurité qui est dans le viseur des libéraux. Avec le développement des filiales, dans un contexte d'ouverture à la concurrence bien avant les dates limites prévues par la loi, le Gouvernement fait le choix du *dumping* social.

L'IDF est à la limite de l'asphyxie, les pannes, les retards, les annulations se multiplient sur l'ensemble du réseau RER

La somme de travaux à réaliser est extrêmement importante. Les secteurs d'activités des « Travaux et Bâtiment Public » et celui de « l'Infrastructure ferroviaire » sont tous les deux en extrême tension dans nos entreprises et les entreprises extérieures, en matière d'emplois, des compétences, des qualifications ou des formations. La situation est identique s'agissant des moyens en matériel technique ou en rames spécialisés dans la réalisation et la maintenance des voies ferroviaires. Ce volume d'engagement est la conséquence de 25 années de sous-investissement dans la rénovation et le développement des transports ferroviaires.

La déshumanisation des gares et des trains affaiblit le service public

Pour les usagers, la conjugaison des mauvaises conditions de transports et la politique de la SNCF et de la RATP qui ferment de plus en plus les guichets - participent à la déshumanisation des gares et des stations. Cela confirme l'abandon du service public au service de tous les usagers qu'ils soient abonnés ou occasionnels. La digitalisation imposée des titres de transport n'est pas accessible à tous, laissant de côté de nombreux usagers, notamment les plus vulnérables, et pouvant amplifier les conflits avec les personnels de contrôle.

Le CDG Express entièrement financé par l'argent public

Le montage financier est ainsi fait que c'est l'Etat qui emprunte auprès des banques 1,7 milliard d'euros et c'est encore lui qui serait garant des pertes d'exploitation jusqu'en 2030. C'est enfin ADP et la SNCF qui apportent les 400 millions d'euros manquants pour boucler le budget de l'opération qui atteint 2,1 milliards d'euros. Ce projet est piloté par ADP et SNCF Réseau pour l'infrastructure et Kéolis RATP DEV pour l'exploitation et la maintenance des trains, encourageant l'ouverture à la concurrence, les privatisations et les conflits entre les différents opérateurs ou activités pour la répartition des sillons en situation normale et en situation perturbée. Par ailleurs, si la règle d'or consiste à l'interdiction pour une entreprise publique de s'endetter, étonnamment, elle ne s'applique pas pour le financement du CDG Express. 2 poids, 2 mesures !

ADP et le Monopoly du Gouvernement

Dans un contexte de privatisation d'ADP, ce projet arrive à point nommé pour Vinci, fortement intéressé par le rachat de l'aéroport parisien. La CGT le réaffirme, nous sommes résolument opposés à ce projet de privatisation, qui constituerait, comme pour les concessionnaires des autoroutes dont fait déjà parti Vinci, de véritables rentes bien juteuses pour ses actionnaires.

Les transports : structurants dans notre quotidien

Au-delà de la méthode proprement scandaleuse, la CGT estime que cet argent doit être réorienté vers le transport ferroviaire du quotidien répondant aux intérêts du plus grand nombre.

Une des priorités majeures des citoyens demeure l'amélioration des réseaux de transport et des transports collectifs de qualité accessibles à tous. En IDF, c'est d'autant plus important, car tous les moyens de transports sont saturés. Peu importe les

conséquences pour les usagers du quotidien, c'est le train des riches – CDG Express, « le fait du prince », qui est prioritaire.

L'argument des JO 2024 est fallacieux, car ce train ne dessert aucun site olympique, pour cause, il sera direct entre l'aéroport et la gare de Paris Est. De même pour celui de l'attractivité économique, la France demeurant la première destination touristique en 2018. Alors pourquoi cet acharnement ?

Les enjeux sociaux et environnementaux doivent être clairement LA priorité. Pourquoi privilégier 17 000 utilisateurs attendus du CDG E, avec les 4,5 millions d'usagers porteurs du passe Navigo ?

Ainsi, pour la CGT, accroître le report modal et augmenter le débit et la fluidité des circulations du Transilien imposent le doublement du tunnel Châtelet–Gare du Nord des lignes des RER B et D. Les prévisions de fréquentation journalière de ces 2 lignes en 2025 sont de l'ordre de 2 millions d'usagers contre 1,5 million actuellement.

Répondre durablement aux usagers du quotidien et à ceux de l'aéroport, c'est:

- **Réaliser la boucle du RER B** entre les deux branches de la ligne entre Mitry-Claye et l'aéroport CDG ;
- **Améliorer le cadencement** de la ligne K ;
- **Investir dans du matériel** deux niveaux afin d'augmenter la capacité d'accueil et accélérer leur livraison ;
- **Créer un atelier** pour la maintenance du matériel à Mitry composé de 4 voies sur fosses ;
- **Renforcer les personnels** de maintenance RATP et SNCF ;
- **Préserver la capacité** des points de garage des rames terminus ;
- **Réhumaniser les gares et les trains** afin d'assurer la vente des titres de transports pour tous, l'accueil des usagers et leur sûreté.

Pour la CGT, la priorité doit être axée sur la réalisation des travaux de modernisation des lignes existantes et celles programmées dans le cadre du Grand Paris Express. Tous les franciliens doivent bénéficier de transports de qualité. Il est hors de question d'accepter des renoncements ou des reports de travaux comme cela pourrait se produire pour les usagers des lignes B, P et K, mais aussi ceux des lignes C et D. Le Gouvernement et IDF Mobilités pourraient être tentés, pour éteindre la contestation des élus, associations et syndicats de la ligne B, de répondre au calendrier imposé par la réalisation du CDG Express au détriment des travaux de modernisation des lignes C et D.

**Nous le réaffirmons, les urgences sont ailleurs !
La CGT est contre le CDG Express !!**

AMPLIFIONS LA MOBILISATION, LES ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX, C'EST VITAL !

➡ **Le mardi 19 mars, dans le cadre de la journée d'action interprofessionnelle unitaire, salariés de la SNCF, de la RATP, d'ADP, ou salariés en IDF, donnons-nous les moyens d'interpeller nos directions en exigeant :**

- Des moyens pour assurer des conditions de transport digne du 21^e siècle dans une démarche de réponses aux attentes et de service public ;
- Des hausses de salaires, d'emplois et l'amélioration des conditions de travail.