

SNCF

MODERNISER OUI, CASSER NON

PCF77

ENSEMBLE
FAISONS
DÉRAILLER
MACRON

PCF 77



Etat des lieux ...

► **L'Europe, avec sa doctrine libérale**, mène une guerre contre le service public ferroviaire. La France, avec le nouveau pacte ferroviaire issu du rapport Spinetta, y joue un rôle central.

► **Une France à deux vitesses**, d'un côté les investissements pour le TGV et le Charles De Gaulle Express, de l'autre la vétusté pour les lignes RER et l'abandon des petites lignes et de leurs gares SNCF.

► **Le statut comme argument de la division**, Le gouvernement veut supprimer le statut des cheminots pour les nouveaux embauchés. Ce régime, qu'ils financent par des cotisations plus élevées que celles du régime général, n'est en rien responsable de la dette de la SNCF. Avec cette suppression purement idéologique, le gouvernement oppose les cheminots aux usagers.

► **Ouverture à la concurrence : rien n'est obligatoire**. Pour justifier l'urgence et la violence de cette réforme, le gouvernement dit que l'ouverture à la concurrence est inéluctable. Mensonge ! Rien n'est obligatoire, les traités européens permettent d'y déroger.

► **La poursuite de la casse des transports publics ferroviaires** Les franciliens subissent la hausse du Pass Navigo, les retards, les suppressions de train par le manque de moyens

► **Une réforme anti-écologique !** En poursuivant la privatisation du fret, le gouvernement porte un coup à la lutte contre le réchauffement climatique en continuant à transférer des millions de tonnes de marchandises sur les routes.

Hausse des prix, rétrécissement du réseau et baisse du niveau de sécurité : les usagers seront les grands perdants de l'ouverture à la concurrence !

Usagers, citoyens, cheminots, élus : luttons pour un service public ferroviaire de qualité. C'est notre patrimoine. Il faut investir pour le développer et l'améliorer.

LES COMMUNISTES ONT DES SOLUTIONS !

La dette de la SNCF ?

Le gouvernement utilise l'argument de la dette pour exiger la privatisation de la SNCF. Cette dette de 53 milliards résulte du sous-engagement de l'État et des investissements faits sur demande de l'État pour construire les lignes de TGV. Rien à voir avec le statut des cheminots ! La dette est indue.

La solution : 3 milliards d'euros par an de nouveaux financements :

- extension de la taxe locale sur les bureaux et de la taxe sur les parkings d'hypermarchés à l'ensemble du pays
- création d'un versement transport payé par les entreprises à toutes les régions
- mise en place d'une éco-taxe poids-lourds

Il faut revaloriser la SNCF :

- Une entreprise unique et intégrée, 100 % publique, sous contrôle démocratique, protectrice pour ses agents comme pour les usagers
- Un plan d'investissement massif pour redynamiser les lignes vétustes, rendre son attractivité au rail, conserver les lignes et les gares existantes : Esbly-Crécy, Trilport-La Ferté-Million...
- Le développement du fret pour désengorger les routes, limiter la pollution et l'insécurité routière.

Il faut arrêter le CDG Express :

- Le **CDG Express** ce sera, à partir de 2024, 152 trains par jour dans les deux sens pour transporter à l'ouverture seulement 6 millions de passagers par an, soit environ 17 000 par jour, à comparer aux 900 000 usagers journaliers sur le seul RER B, et pour un coût important, estimé aujourd'hui à 2,12 milliards d'euros ! Nous proposons d'utiliser ces moyens pour rénover l'ensemble des lignes RER et développer le réseau régional.

PCF77 J'adhère

<http://seine-et-marne.pcf.fr/adhesion.php> - pcf.fede77@free.fr - 01.64.79.75.10
PCF77 - 264 rue de la Justice - Vaux le Penil BP 10118 - 77004 Melun cedex

NON AU CDG EXPRESS

Investir pour le droit à la mobilité

Le Charles De Gaulle Express, c'est quoi ?

Un train **inaccessible aux usagers franciliens** du fait de la tarification *Île-de-France Mobilités* (*Pass Navigo, Imagin'R...*) et du prix du billet estimé à ce jour entre **27 et 29 € !**

Il faut stopper ce **gouffre financier** quand on sait que c'est l'État (à savoir les contribuables) qui va garantir le projet avec un prêt de 1,7 milliard d'euros et supporter l'essentiel du risque en cas de défaillances, pendant que les actionnaires toucheront des bénéfices grâce aux aides publiques ! Dans une période où les rapports s'enchaînent prônant des économies sur les investissements, **des fermetures de lignes SNCF** pourtant utiles... comment un projet comme *CDG Express* peut-il encore exister ? Pourquoi ce silence sur la probable saturation de la gare de l'Est, terminus du RER E ? Cet acharnement du gouvernement à réaliser ce projet n'est-il pas à mettre **en lien avec sa volonté de privatiser totalement Aéroport de Paris (ADP) ?**

Ne sommes-nous pas dans une opération financière au service d'intérêts privés, quand on sait que *Vinci* est sur les rangs pour s'accaparer ADP (société qui bénéficie déjà de larges rentes des autoroutes, des lignes à grande vitesse...), pour lui **offrir une ligne dédiée à son business !**

Et qu'on arrête définitivement de nous seriner l'argument des Jeux olympiques de 2024 pour justifier ce nouveau train privé, car il ne dessert aucun des sites olympiques retenus.

Alors que les temps de parcours quotidiens des usagers ne cessent de croître, il y a urgence à engager des travaux de modernisation et de création d'infrastructures. Et si cela a un coût, il faut le comparer aux dizaines de milliards d'euros que coûtent la pollution et ses effets néfastes sur la santé et le réchauffement climatique, la saturation routière, etc...

Au-delà du **Grand Paris Express** qui ne suffira pas, à lui seul, à permettre un fort report modal de la route vers les modes collectifs, nous formulons depuis de nombreuses années des propositions concrètes, comme le doublement du tunnel Châtelet-gare du Nord qui permettrait d'**augmenter les capacités et la fluidité des RER B et D**, deux lignes affrontant quotidiennement de grosses difficultés d'exploitation et un nombre croissant d'usagers.

Les RER B et D, c'est aujourd'hui 1 500 000 usagers par jour et des prévisions de 2 000 000 à l'horizon 2025, à comparer aux 17 000 passagers par jour pour le *CDG Express*.

CDG EXPRESS POUR LES RICHES, GALÈRE POUR LES AUTRES

AU CONTRAIRE, NOUS PROPOSONS DE :

- Réaliser le bouclage du RER B entre Mitry-Claye et l'aéroport CDG permettant de maintenir le trafic en cas de problème sur une des branches du RER B ainsi que la desserte de l'aéroport, réaliser la ligne 17 dans les meilleurs délais
- Améliorer la cadence de la ligne K
- Investir dans du matériel roulant neuf et à deux étages pour le RER B
- Créer un véritable atelier de maintenance du matériel roulant à Mitry-Mory
- Humaniser les gares et les trains, renforcer les équipes de maintenance RATP et SNCF, investir sur l'ensemble du réseau régional...

Dans une région au bord de l'asphyxie, la priorité doit être donnée à l'accès aux transports collectifs, qui doivent être modernisés et développés dans le cadre d'un renforcement du service public au service de toutes et tous !

Rassemblons-nous, amplifions la mobilisation et les actions dans nos villes et entreprises. Interpellons les décideurs et acteurs politiques !

MANIFESTATION NATIONALE UNITAIRE

JEUDI 22 MARS

Paris, place de la République à 13h

**POUR DÉFENDRE ET RENFORCER UN
GRAND SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE
AU SERVICE DE ET ACCESSIBLE À TOUS !**

f Non au CDG Express

nonaucdgexpress@gmail.com

PCF77