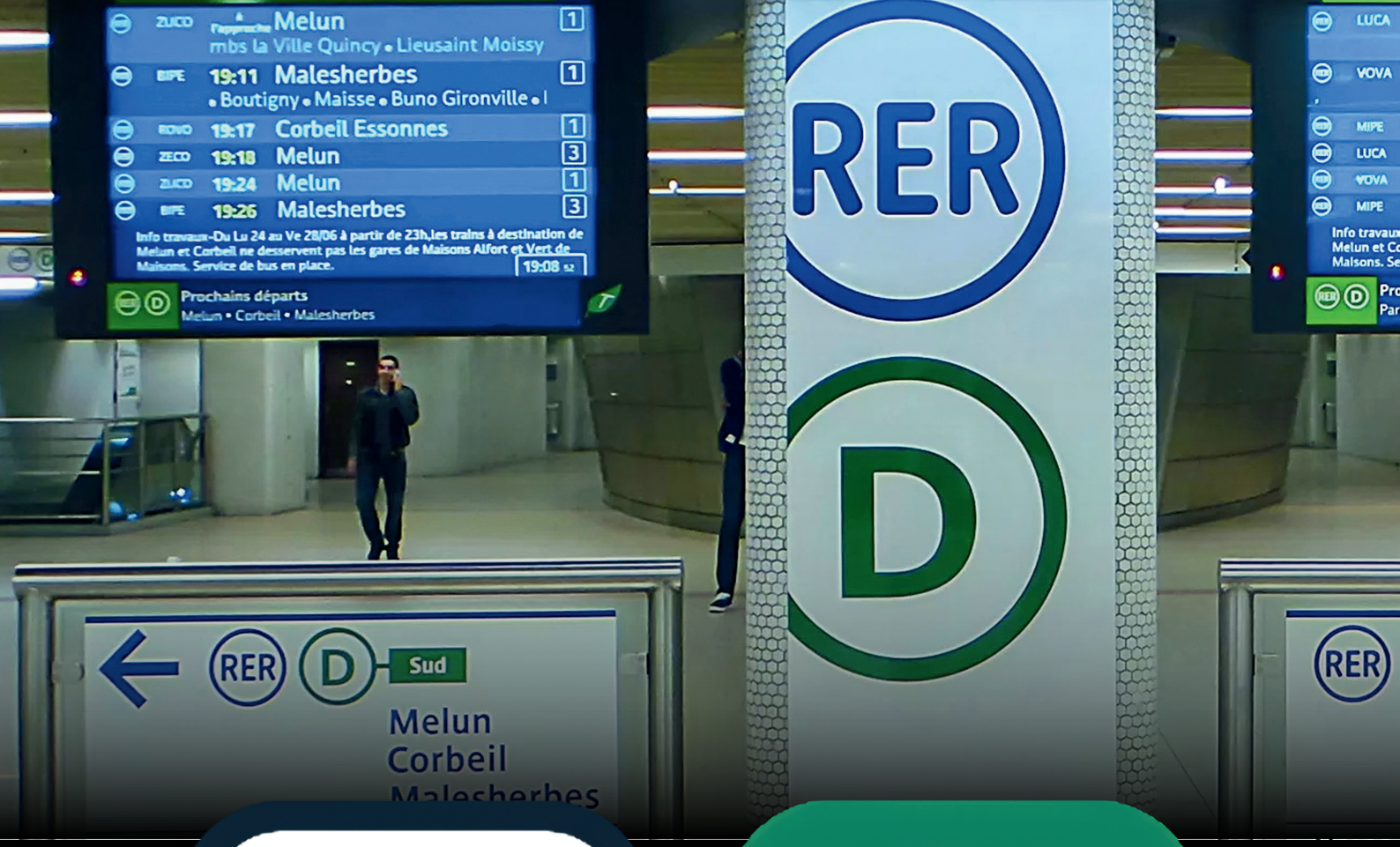

POURQUOI NOTRE SERVICE PUBLIC SE DÉGRADE-T-IL ?

BÉRENGER CERNON

LE TRAIN EST UN SERVICE PUBLIC.

Il ne devrait jamais être un parcours du combattant !

Cheminot depuis 18 ans, syndicaliste à la CGT et conducteur de train sur le RER D, je suis aujourd'hui votre député. Les transports, le ferroviaire, le service public ; je connais ces sujets sur le bout des doigts.



Vous avez été nombreux et nombreuses ces derniers mois à m'interpeller lors de mes présences sur le terrain et à me demander ce qu'il se passait.

Le constat est sans appel. Chaque jour, des milliers d'usagers subissent retards, suppressions de trains, pannes, manque d'information, etc. Cette situation n'est pas une fatalité : **elle est le résultat de choix politiques.**

La Région est responsable de l'organisation des lignes de RER. Si je ne peux pas décider de leur fonctionnement, je peux agir à mon niveau : interpeller les responsables, porter vos revendications et dénoncer les choix politiques qui dégradent vos conditions de transport !

À l'Assemblée nationale, sur le terrain, auprès des usagers, des cheminots, des collectivités (quand le maire comprend quelque chose…), je me bats chaque jour pour défendre nos transports publics. J'interpelle le Gouvernement, la région, la SNCF, IDF-M, je dépose des amendements, je porte vos revendications et je refuse de me résigner à la dégradation du service.

Beaucoup de responsables politiques parlent des transports sans les connaître réellement. Ils prennent des décisions loin du terrain, multiplient les réformes improvisées et poursuivent une politique de sous-investissement qui fragilise toujours davantage les transports du quotidien. **L'austérité touche directement nos transports de proximité !**

→ Nous avons besoin de tout l'inverse : un véritable service public ferroviaire, financé à la hauteur des besoins, avec des trains fiables, des effectifs suffisants et une priorité donnée aux usagers plutôt qu'aux logiques comptables.

Ce tract est un engagement : vous expliquer ce qu'il se passe, continuer à porter votre voix et défendre un service public ferroviaire digne de ce nom.

Derrière la communication hâtive de ses directeurs, derrière les langues de bois de nos politiques bien installés, il faut bien affronter les problèmes que cette ligne rencontre, c'est notre devoir !

Bérenger Cernon,
votre député

BÉRENGER CERNON

RER DES PROBLÈMES CONNUS DES SOLUTIONS QUI EXISTENT D

1- AUCUN TRAIN APRÈS 22H30 ?

Contrairement aux agent·es de la SNCF qui peuvent intervenir sur des chantiers en maintenant la circulation des trains, les prestataires n'ont pas les mêmes formations.

Ce problème est une conséquence directe du recours de la SNCF à des entreprises privées !

LES TRAVAUX NÉCESSITENT DÉSORMAIS LA FERMETURE COMPLÈTE DES VOIES

Réduction de la capacité du réseau, multiplication des interruptions de circulation, périodes de travaux rallongées, baisses des conditions de travail, dégradation du service rendu aux usager·es...

Là où il était possible de concilier travaux et circulation, les choix d'externalisation détériorent le service public impactent le quotidien des usagers. Les transports sont pensés uniquement pour aller travailler. Comme si les habitant·es de banlieue n'avaient pas le droit de se déplacer pour leurs loisirs, leur famille ou simplement pour vivre !

- Nos propositions insoumises -

➡ Faire les travaux sur chantier ouvert, et arrêter de recourir à des entreprise privées dont le coût est par ailleurs supérieur à SNCF. Il faut privilégier le service public !

2- FEUILLES SUR LES VOIES

Chaque année l'automne entraîne une dégradation importante de l'adhérence entre la roue et le rail, provoquant retards, ralentissements et suppression.

Suite à des choix de réduction des effectifs et à une logique permanente de réduction des coûts, le nombre de trains chargés de nettoyer les voies a diminué drastiquement.

Ces difficultés, présentées comme une fatalité saisonnière, sont le résultat direct de choix budgétaires et industriels qui ont fragilisé les capacités d'entretien et de prévention du réseau ferroviaire.

- Nos propositions insoumises -

➡ Fin de la politique d'austérité, relance du fret et passage régulier des trains laveurs et brosseurs.

Le recul du fret ferroviaire a eu un effet réel : les trains de marchandises, plus lourds, contribuaient à nettoyer la surface des rails par leur passage régulier.



3- LA CANICULE



3 ans et demi de retard, un déploiement intégral dans 1 an minimum... les dizaines de milliers de voyageurs vont subir encore longtemps les canicules à venir.

Des mesures immédiates, simples et peu coûteuses, doivent donc être mises en œuvre sans attendre. Sans remplacer le renouvellement du matériel roulant, elles permettent d'améliorer concrètement et rapidement les conditions de transport des usagers.

- Nos propositions insoumises -

➡ Appliquer une peinture blanche réfléchissante sur les toitures des trains afin de limiter l'échauffement,

➡ équiper les vitres de filtres anti-UV pour réduire l'effet de serre dans les voitures,

➡ éviter que les rames ne stationnent des heures en plein soleil avant leur mise en service, en particulier pour les trains dérogatoires au départ de la gare de Lyon.

Attendre l'arrivée complète du RER NG pour éviter de mourir de chaud dans les RER D n'est pas une réponse possible !!!

4- MAINTENANCE AU RABAIS

La dégradation de la qualité de service du RER D est la conséquence d'une maintenance sous tension. Les technicentres font face à un manque de personnel qualifié, et à une gestion en flux tendu des pièces détachées. Au moindre retard de livraison ou à la moindre panne imprévue, des rames restent immobilisées faute de composants disponibles.

Les capacités de maintenance sont elles-mêmes contraintes par d'importants chantiers ! Les travaux sont toujours en cours sur les technicentres de Joncherolles et de Villeneuve-Saint-Georges pour les adapter aux nouvelles rames RER NG.

- Nos propositions insoumises -

➡ Pour améliorer durablement la ponctualité du RER D, il faut investir dans les infrastructures, avoir du stock, recruter massivement des agents de maintenance et mettre fin à une logique de gestion en flux tendu qui fragilise l'ensemble de la chaîne de maintenance.

Les cheminots font leur maximum, mais ils ne peuvent pas compenser seuls des années de sous-investissements dans les moyens humains et industriels, et la quête de rentabilité au détriment du service public.





Île-de-France-Mobilité organise et finance le transport francilien, **SNCF Voyageurs** l'exploite et **SNCF Réseau** gère l'infrastructure. Chacun doit assumer ses responsabilités.

5- *DES RER NG SUR LES DEUX BRANCHES*



Initialement, le RER NG devait être mis en service entre Paris et Combs-la-Ville. Mais les retards ont conduit la SNCF à modifier son déploiement et à passer directement à l'exploitation de l'axe Creil-Corbeil-Essonnes.

Ce changement a eu un impact direct sur la formation des agents de conduite : les établissements de Corbeil-Essonnes et de Creil ont été formés en priorité, puisqu'ils assurent l'essentiel des circulations sur cet axe, à défaut des conducteurs de Melun et de Paris.

- Nos propositions insoumises -

➡ Former en urgence les cheminots de la branche Melun, pour rattraper le retard.

➡ Mettre en place une véritable planification industrielle continue, dès la commande du matériel, en coordonnant production des rames, adaptation des infrastructures, formation des conducteurs, essais et mise en service.

6- *MOINS DE TRAINS VERS MELUN QUE VERS CORBEIL ?!*

Quand un train vers Melun est supprimé, l'attente peut vite atteindre 30 minutes. Auparavant, un train prévu vers Corbeil pouvait être réorienté vers Melun. Aujourd'hui, la gestion séparée des branches réduit ces marges de manœuvre.

Les deux branches empruntent un tronc commun : dès qu'un incident survient sur cette section, les retards se propagent. Cette gestion limite énormément les possibilités de régulation en temps réel, prive les équipes d'une partie de leur savoir-faire opérationnel et pénalise particulièrement la branche Melun, dont l'offre est déjà moins dense.

Au final, les usagers subissent une desserte moins robuste sans que l'objectif affiché d'amélioration de la régularité soit atteint.

Sur la branche Melun, un train passe toutes les 15 minutes, contre 7 minutes vers Corbeil-Essonnes.

- Nos propositions insoumises -

➡ Il faut revenir sur cette gestion afin de retrouver les possibilités de régulation en temps réel et le retour d'un savoir-faire opérationnel qui empêchera ces trous de dessertes.

Et à la tête d'IDFM, **Valérie Pécresse** doit rendre des comptes sur les choix qui ont conduit à cette situation. Elle préside l'autorité qui organise et finance le service de transport francilien, fixe le cadre contractuel et pilote les grands choix de transport franciliens.

Le RER D ne dysfonctionne pas dans le vide !

7- PLUS DE TRAJETS ALTERNATIFS

Contrairement au RER A, ou C, il n'existe pas d'itinéraire alternatif efficace sur le RER D.

Lorsque le RER D est à l'arrêt ou fortement perturbé, les habitants de notre territoire se retrouvent sans solution de remplacement. Contrairement à d'autres secteurs du réseau, il n'existe pas d'itinéraire alternatif efficace.

Il est donc indispensable de permettre la mise en place de navettes permettant de rejoindre la gare de Boissy-Saint-Léger ou de Juvisy afin que les usagers puissent emprunter le RER A pour rejoindre Paris ou rentrer chez eux. Attendre l'arrivée du métro 18 qui arrivera au mieux dans 10 ans n'est pas non plus une réponse entendable.

- Nos propositions insoumises -

➡ Il faut revenir sur cette gestion afin de retrouver les possibilités de régulation en temps réel et le retour d'un savoir-faire opérationnel qui empêchera ces trous de dessertes.

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Le choix politique à l'origine des problèmes

➡ **Derrière les promesses d'efficacité se cache une logique de réduction des coûts et de gains de productivité, au détriment des conditions de travail et de la qualité du service.**

Engagée notamment par la loi de 2018 sur le nouveau pacte ferroviaire, cette politique privilégie la mise en concurrence plutôt que le renforcement du service public.
Ses conséquences sont déjà visibles : fermeture de guichets, recul de la présence humaine et fragmentation d'un réseau qui a pourtant besoin de cohérence.

<u>En Île-de-France, IDFM applique cette logique en découpant la ligne D en deux lots :</u> l'Étoile de Corbeil d'un côté, le reste de la ligne de l'autre.
Demain, deux opérateurs devront se partager le nœud ferroviaire stratégique de Corbeil-Essonnes, en dépit des avertissements sur les difficultés de coordination que ce découpage risque d'entraîner.

➡ **Malgré ces alertes, Île-de-France Mobilités poursuit cette réforme sans jamais la remettre en cause, ce qui va engendrer mécaniquement des difficultés de coordination.**
Les usagers du RER D méritent pourtant un service public renforcé, davantage d'investissements et une exploitation unifiée, pas une mise en concurrence qui fragmente le réseau !



POUR FINIR...

Depuis plus de trente ans, les gouvernements successifs ont abandonné le rail. Au nom de la concurrence, des économies budgétaires et du désengagement de l'État, ils ont laissé vieillir le réseau, réduit les investissements et renoncé à toute ambition industrielle pour la SNCF.

Chez nous, la majorité régionale (*dont font partie M. Durovray et Mme. Carillon, et qui a été soutenue par l'ensemble des maires de la circonscription ainsi que par l'ancien député*) s'est inscrite dans cette même logique. Malgré ses responsabilités en matière de transports du quotidien, les élus régionaux ne remet jamais en cause un modèle qui dégrade toujours davantage le service rendu aux usagers.

Le résultat, nous le vivons chaque jour : des trains supprimés, des retards à répétition, des rames bondées, des gares délaissées et des usagers abandonnés.

Nous refusons cette fatalité. La France a besoin d'un État stratège, d'une SNCF forte, d'investissements massifs et d'un véritable service public ferroviaire au service de l'intérêt général.

Je continuerai à me battre avec la France insoumise, à l'Assemblée nationale comme sur le terrain, pour défendre les usagers et les cheminots, interpeller l'État comme la Région lorsqu'ils manquent à leurs responsabilités et obtenir les investissements que notre territoire mérite.

Nous ne lâcherons rien. Parce que les transports publics ne sont pas une dépense : ils sont un droit, un bien commun et une condition indispensable de la justice sociale et de la transition écologique !

BÉRENGER CERNON

LE TRAIN EST UN SERVICE PUBLIC

Il ne devrait jamais être un parcours du combattant !

Un petit livret explicatif proposé par votre député de la France insoumise pour vous aider à mieux comprendre les retards, suppressions, bugs et divers problèmes du RER D.

Je suis cheminot, conducteur sur le RER D, et c'est en tant que votre député que je me bats pour défendre vos droits.

Retards récurrents, suppressions de trains, problèmes en gares ou difficultés dans vos déplacements : faites-nous remonter vos témoignages.

Alors je pourrai agir !

Porter vos témoignages, saisir les responsables, interpeller le Gouvernement, et défendre vos droits !

N'HÉSITEZ PAS À ME CONTACTER POUR FAIRE REMONTER VOS DIFFICULTÉS !



Pour prendre rendez-vous :

09 79 14 51 26
berenger.cernon@assemblee-nationale.fr
14 rue Pierre Brossolette, 91330 Yerres

Abonnez-vous à mes réseaux sociaux pour ne rien rater !

BÉRENGER CERNON

Ne pas jeter sur la voie publique