

Ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux laboratoire de la casse du ferroviaire !

Par manque de financements, la ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux connaît un long et douloureux déclin. En 1974, le parcours entre trois des plus importantes métropoles de la façade Atlantique, durait 3h47. Il est de 05h30 en 2019 ! Les dessertes quotidiennes ont été réduites de quatre allers-retours à trois. Quant aux Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse-Vintimille ils ont peu à peu été supprimés, tout comme les trains supplémentaires estivaux ! Depuis 2015, le vieillissement de la voie entraîne des limitations de vitesse à 60km/h sur le parcours compris entre La Roche-sur-Yon et la Rochelle. Face à cette situation et à l'urgence climatique, que font les pouvoirs Publics ?

Beaucoup de discussions, peu d'actes, des mensonges et du dogmatisme !

Beaucoup de discussions, peu d'actes. Alors que la situation est connue et documentée, les 7 ans de palabres au sein du comité de pilotage (2011 et 2018) n'ont toujours pas permis d'engager les travaux nécessaires à la levée des limitations de vitesse entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle.

Seule la rénovation du tablier à double voie du pont de Lay a été réalisée !

Des mensonges. Le comité de pilotage de novembre 2017 actait de la rénovation des deux voies entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle. A ce jour, seule une mise en voie unique avec un croisement à Luçon est financée. Le contrat d'avenir signé le 8 février 2019 par l'État et le Conseil Régional n'en annonce pas beaucoup plus en dehors de la mise en concurrence de l'exploitation des TET de cette ligne !

Le dogmatisme. Sans être capables d'en démontrer sincèrement les bienfaits, les pouvoirs publics (État et Région) s'engouffrent dans la mise en concurrence des transports ferroviaires de voyageurs. Aucun bilan du désastre provoqué par la concurrence au FRET n'a été réalisé au préalable.

Malgré cela, le gouvernement a annoncé le 9 décembre 2018 son intention de lancer un appel d'offre pour l'exploitation des lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Or, que ce soit du Conseil régional ou de l'État, nous constatons une absence totale de perspective de développement et d'amélioration de l'offre ferroviaire. Ces deux Autorités Organisatrices s'en remettent totalement aux intérêts des opérateurs pour définir l'offre et l'étendue de l'ouverture à la concurrence.

Alors que la loi « Pacte ferroviaire » a été votée en juin 2018, ce n'est que maintenant qu'elles se posent réellement la question des conséquences sur la production et le service rendu aux usagers ! En trois mois de conflit cheminot au printemps 2018, la CGT n'a pourtant eu de cesse d'en expliquer les impacts prévisibles. Face aux réalités de la production, l'exemple « magique » de l'Allemagne s'effiloche d'autant plus, qu'il est infondé et non documenté !

La CGT ne lâchera pas le combat du service public ferroviaire SNCF. Comme nous le démontrons chaque semaine autour de la défense des guichets TER, nous entendons saisir l'occasion donnée par le Comité d'orientation organisé le 29 mars à La Roche-sur-Yon, pour faire entendre nos propositions !

La CGT invite les cheminots à un rassemblement à partir de 16h00 devant la préfecture de Vendée à la Roche-sur-Yon, afin que le débat public et citoyen fasse émerger d'autres solutions que celles du marché pour l'avenir du transport public ferroviaire.

Nantes, le 21 mars 2019