



**Donnons un vrai sens
à la rénovation
des 103 km entre
LA ROCHE-sur-YON et
LA ROCHELLE**

Le Comité de Pilotage (COPI) du 8 novembre 2017 a confirmé la rénovation de la voie 2 entre LA ROCHE/YON et LA ROCHELLE ainsi que la modernisation de la signalisation. Cette première phase tant attendue devrait s'engager à partir de septembre 2019 pour une durée prévisionnelle de 15 mois sous le régime de la fermeture complète de la ligne.

La rénovation de la voie 1 est promise aux prochains CPER, mais rien n'est moins sûr si aucune ressource financière pérenne n'est affectée au ferroviaire. La bataille est donc loin d'être terminée.

La ligne NANTES-BORDEAUX a été qualifiée très récemment de « ligne d'aménagement du territoire » par l'Etat comme l'est aussi TOULOUSE- HENDAYE et NANTES-LYON. Elle reste donc placée de fait sous sa responsabilité. A ce titre là, elles viennent de bénéficier d'un renouvellement du matériel roulant.

Si l'on peut aujourd'hui faire preuve d'optimisme sur le maintien de cette portion de ligne permettant de relier la BRETAGNE et les PAYS de la LOIRE au sud de la France (BORDEAUX, TOULOUSE, MARSEILLE, NICE, HENDAYE), nous ne pouvons nous satisfaire de l'absence de perspective d'évolution, c'est à dire du maintien de la desserte « intercity » de cet axe sur la base de 3 AR/jour et un seul AR en TER entre NANTES et LA ROCHELLE.

Nous sommes d'un enthousiasme très mesuré lorsque l'on sait que cette section de ligne va être rétablie à voie unique avec un seul point de croisement des trains à LUCON impliquant une section de 66 km (LUÇON-LA ROCHELLE) sans possibilité de croisement, ce qui va contraindre à déterminer les horaires des trains en fonction de ce point de croisement et non plus en fonction des correspondances à NANTES ou à BORDEAUX. Le moindre retard désorganisera complètement la ligne.

Cette rénovation doit apporter un vrai progrès pour les usagers des services publics et les populations de la façade Atlantique

- Pourtant, 138 millions d'€ vont être investis sur la première tranche de rénovation de la voie 2.
- Depuis l'été 2017, les anciennes rames CORAIL tractées par des locomotives des années 70 ont été remplacées par le nouveau matériel CORADIA LINER apte à la vitesse de 160 km/h et pouvant circuler sur toutes les lignes en mode diesel ou électrique.
- Mais d'autres secteurs de la ligne ont besoin d'investissement : 25 km de ralentissement à 60 km/h entre SAINTES et BORDEAUX ; signalisation obsolète entre SAINTES et LA ROCHELLE.

Nous ne pouvons nous satisfaire de l'absence d'évolution de cet axe.

Cette ligne a besoin d'un PLAN DE PROGRES GENERAL

Non au Statut Quo

- **Il faut profiter de cette rénovation pour augmenter la vitesse des trains.** L'objectif de SNCF-Réseau est de seulement rétablir les vitesses d'avant la limitation à 60 km/h sur les 103 km (de 110 à 130 km/h), alors que le tracé permettrait de dégager des zones à 140 et 160 km/h. D'autres secteurs de la ligne, en particulier entre NANTES et LA ROCHE/YON pourraient bénéficier d'augmentation de vitesse.
- **Il faut créer de nouveaux points de desserte pour les TER** comme par exemple, MARANS (Nouvelle Aquitaine), VELLUIRE, NALLIERS, LE CHAMP SAINT PERE (Pays de La Loire). **L'arrêt des trains à VELLUIRE, permettra à tout le Pays de FONTENAY LE COMTE (situé à 12 km) de se rapprocher de NANTES, LA ROCHELLE et BORDEAUX par le mode ferroviaire.** La Communauté des Communes du Pays de FONTENAY LE COMTE a voté une motion en ce sens.
- **L'offre des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)** sous responsabilité de l'Etat, doit être augmentée : rétablissement du 4^{ème} A/R quotidien, retour des trains de pointes hebdomadaires des Vendredis soir et Dimanches soir, indispensables pour de nombreux usagers. A terme c'est un cadencement aux 2 heures qu'il faudrait pour cette ligne, avec un objectif de réduction des temps de parcours (3h30 est tout à fait possible).
- **Certains de ces TET doivent être prolongés jusqu'à RENNES** comme le préconisait la Commission DURON «TET d'avenir » du 25 mai 2015 et au moins un par jour prolongé à QUIMPER et BREST.
- **L'offre des Trains Express Régionaux (TER)** sous la responsabilité des Régions doit aussi être augmentée particulièrement entre La ROCHELLE et NANTES (1 seul A/R actuellement, c'est inacceptable). Des liaisons directes (sans changement de train) sont aussi indispensables entre BORDEAUX et ROYAN, comme elles existent entre NANTES et LES SABLES-d'OLONNE.
- **Des mesures doivent être prises pour permettre une augmentation du nombre de circulations FRET** afin de prétendre au report modal de la route vers le rail en liaison avec les 3 ports autonomes.

Pour le Collectif qui regroupe Associations d'usagers des transports, de défense des services publics, organisation syndicale, **l'investissement public doit bénéficier aux populations et au développement des territoires.** L'économie réalisée par la modification du système de signalisation doit être mis à profit pour la réalisation des quais des nouvelles haltes ferroviaires.

Par la mobilisation constante, nous avons participé fortement à ce que l'Etat, SNCF Réseau et les Régions investissent dans la rénovation de l'infrastructure.

Cela doit se concrétiser par un développement de l'offre Intercité et TER et par la création de nouveaux points de desserte voyageurs.



LA ROCHELLE, le 18 janvier 2018.

Nous vous invitons les élus, la population à venir débattre de nos propositions lors de la réunion publique qui se tiendra

à FONTENAY LE COMTE

SALLE JEAN JAURES

LE LUNDI 5 FEVRIER 2018

A 18H00