



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

Communiqué du 22 janvier 2019

Non à la vente à la découpe des lignes ferroviaires !

Le gouvernement vient de franchir une nouvelle étape dans l'ouverture à la concurrence en engageant le processus pour les **lignes Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon**. Cette annonce suit de peu la délégation de la gestion aux régions de certaines grandes lignes : la dénationalisation et la déstructuration du transport ferroviaire de voyageurs sont en marche.

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, qui s'est traduite par une *accélération* du transfert du transport de marchandises du rail vers la route, illustre la nocivité de cette politique. **Ce bradage du patrimoine ferroviaire de la nation**, voué à la liquidation ou au service d'intérêts privés, au début des années 90 avec les premières directives européennes de libéralisation et par la création en février 1997 de RFF par la loi PONS-IDRAC séparant la gestion des infrastructures ferroviaires à celle de l'exploitation a eu pour but de préparer l'ouverture à la concurrence des circulations. Pourtant, une telle séparation, que les cheminots et la Convergence Nationale Rail ont toujours combattue, constitue une aberration pour un mode de transport guidé et intégré ayant atteint un niveau bien plus élevé que tous les autres modes de transport, expliquant son efficacité remarquable.

Cette séparation a produit des effets connus : l'état du réseau ferré français s'est dégradé ; malgré les luttes des usagers, des citoyens, de certains élus, qui les ont freinées (et ont réussi à imposer quelques réouvertures), les fermetures de lignes se sont multipliées et une partie considérable des autres lignes se trouve dans un état de délabrement préoccupant. Cela concerne notamment **la ligne Nantes-Bordeaux** : la section à bout de souffle **La Roche-sur-Yon/La Rochelle**, dont la récente limitation à 60km/h a engendré un accroissement du temps de trajet de près d'une heure, doit faire l'objet de travaux dont le financement reste à boucler, et prévus seulement sur une seule voie, tandis que les ralentissements liés à la vétusté de la voie se multiplient entre **Bordeaux et la Rochelle**, sans qu'aucune remise en état globale (ne parlons même pas de modernisation...) soit prévue. **Dans ces conditions, on ne voit guère quels miracles des sociétés privées pourraient proposer sur cette ligne !**

Même si la ligne était refaite à neuf (avec de l'argent *public* de SNCF Réseau...), des tares liées intrinsèquement au démantèlement du réseau ferroviaire par lignes ou lot de lignes demeurerait. Avant la réduction à peau de chagrin des circulations entre Bordeaux et Nantes, certains trains voyaient leur trajet prolongé vers Rennes ou Quimper, et **les trains de nuit Quimper-Toulouse et Nantes-Nice** empruntaient cet

itinéraire : quelle exploitation cohérente est-elle possible pour de tels trains, dont nous revendiquons le retour, avec un tel démembrement ? La question se pose tout autant pour le **Nantes-Lyon**, au trajet long dont de nombreux tronçons sont communs avec d'autres lignes (TGV, TER ou Intercités)... Quelle compatibilité tarifaire pour un voyageur de Nantes à Angers qui peut potentiellement utiliser le Nantes-Lyon, mais aussi des TER ou des TGV ? Et que se passera-t-il en cas de rupture de correspondance ? La simplicité et la flexibilité de l'usage des billets de train indispensables à une massification de l'usage du rail exigent au contraire le retour au principe général de la réservation facultative et de billets ouverts utilisables sur n'importe quel train d'une même ligne, avec des correspondances coordonnées et garanties.

Alors que gronde la contestation contre le mépris des classes dirigeantes envers la population française, contre une fracture territoriale qui abandonne les zones rurales, contre l'asphyxie des services publics, **le retour à un service public ferroviaire de qualité assuré par la seule SNCF, avec une vision nationale dénuée de tout impératif de rentabilité financière, s'impose.**

La CNR encourage ses collectifs, ses comités à poursuivre et à amplifier leurs actions en se saisissant du contexte général en lien avec d'autres forces progressistes pour imposer d'autres orientations en matière de Service Public ferroviaire, plus tournées vers l'intérêt général.

Le bureau de la CNR,

Didier Le Reste, Aurélien Djament, Laurent Russeil, Francis Portes, Vincent Jouille.