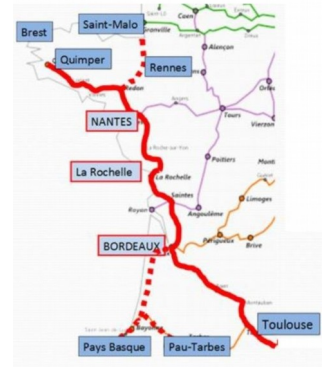


Nantes le 29 mars 2019

Le TET Nantes-Bordeaux prend la mauvaise voie !

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.

La loi « Pacte ferroviaire » a été votée en juin 2018, pourtant c'est seulement maintenant que les pouvoirs publics 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 !



Concurrence : l'exemple Allemand en question !

Présenté comme l'exemple à suivre par tous les politiques libéraux, l'Allemagne n'est pourtant pas une si bonne publicité pour l'ouverture à la concurrence : **Seulement 1 % des trains « grandes lignes » échappent à l'entreprise historique (la DB) et celle-ci détient encore 74 % des trains régionaux.** Les 26 % restants ne sont pas pour autant en gestion privée, puisque certains Länder (l'équivalent de nos régions) ont créé des régies publiques. Cela a tout de même entraîné une multiplication du nombre d'opérateurs, rendant la qualité de service incertaine, voir dangereuse.

La comparaison entre les réseaux ferroviaires européens est éclairante, La France qui était la deuxième nation en 2012 est tombée à la 7ème place (conséquence de la déstructuration de l'entreprise publique SNCF) doublée par l'Allemagne remonté à la 4ème position. **En y regardant de plus près, la concurrence n'y est pour rien !** Car sur la qualité de service et la sécurité (points forts français avant les réformes ferroviaires) nos réseaux sont à égalité. Seul le niveau d'utilisation du réseau est supérieur en Allemagne ! **En réalité, cette différence est dû aux choix politiques pro-ferroviaires des pouvoirs publics allemands !**

La réalité des engagements budgétaires :

Länder Allemands :
8,2 milliards d'€/an
Pour le ferroviaire
Soit 99€ par
habitants

Régions Françaises :
4,3 milliards d'€/an
Pour le ferroviaire
Soit 63€ par
habitants

l'addition destructrice :

Concurrence ferroviaire + manque d'ambition politique = baisse de l'offre

Exemple du Fret
ferroviaire :
Concurrence en 2006
=
Chute du trafic de 50 % !



La solution = 100% PUBLIC

Nous ne lâcherons pas le combat du service public ferroviaire SNCF. Comme nous le démontrons chaque semaine autour de la défense des guichets. Aujourd'hui l'occasion est donnée de faire entendre d'autres propositions à l'occasion du Comité d'orientation organisé à La Roche-sur-Yon !

La CGT vous invite 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.

