



Le 23 juin 2020

Communiqué de presse

La liaison ferroviaire Lyon – Bordeaux existe depuis l’aube du chemin de fer. S’il n’existe pas à proprement parler une ligne entre la capitale de Gaules et celle de l’Aquitaine, les trains empruntaient plusieurs sections d’autres lignes, ce qui explique les rebroussements (changements de sens) en divers endroits de la liaison. Il existe deux itinéraires distincts :

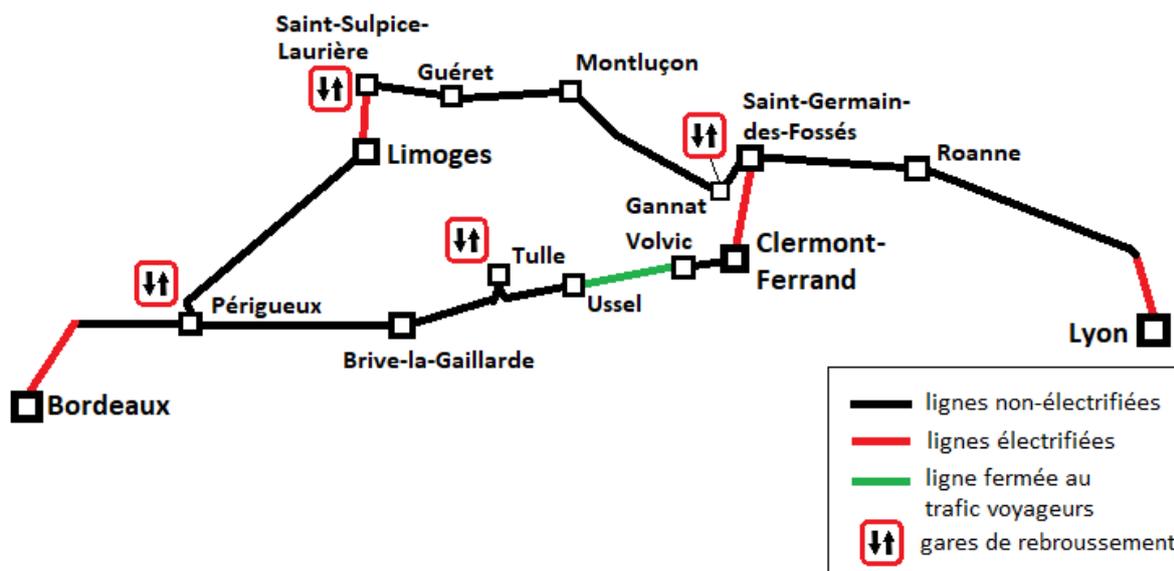
- L’un passant plus au nord via Montluçon, Guéret et Limoges de 638 km
- L’autre passant plus au sud via Clermont-Ferrand, Tulle, Brive-la-Gaillarde de 580 km.

De Lyon à Saint-Germain-des-Fossés et de Périgueux à Bordeaux, ces itinéraires sont communs.

Depuis de nombreuses années, la CGT, avec les cheminots, se bat afin de défendre le service public ferroviaire notamment dans ses dimensions d’aménagement du territoire. Du côté européen, le RTE T (Réseau de Transport Européen Train) est un outil dessiné pour les grands trafics européens de marchandises et de voyageurs qui, de fait, ignore la plupart des lignes d’aménagement des territoires et laisse un immense vide entre les lignes de la façade Atlantique et du couloir Rhodanien.

Au niveau national, depuis plusieurs années, l’État et les gouvernements successifs sacrifient les Trains longue distance hors TGV et les dessertes fines, arguant l’absence de rentabilité. Pour autant les territoires abandonnés ont des besoins de transports performants qu’ils soient régionaux ou plus spécifiquement longues distances. La CGT, dans son rapport « Ensemble pour le FER » rédigé et popularisé lors des mouvements sociaux de 2018, a toujours porté la nécessité, parfois dans le plus grand silence médiatique, d’un maillage performant de trains d’aménagements du territoire ou de desserte fine FRET ou voyageurs. L’abandon de ces dessertes ferroviaires, particulièrement à travers le Massif Central ne laisse que l’option covoiturage comme solution de déplacement.

C’est ainsi que nous nous félicitons que ce sujet soit remis sur le devant de la scène à l’occasion du coup de projecteur occasionné par le projet de réouverture de la ligne Bordeaux - Lyon. Cette double transversale avec ses deux itinéraires alternatifs au Nord par Limoges, Guéret Montluçon et au Sud, par Brive, Ussel et Clermont Ferrand a toujours su démontrer sa réelle pertinence dans le transport de marchandises et de voyageurs, sans toutefois convaincre les décideurs politiques.



Cette actualité remet en avant, ce que les cheminots portent depuis les assises du ferroviaire de 2012, à savoir ; la nécessité d'investissements massifs à réaliser par l'État sur le réseau quelle que soit la classification UIC des lignes concernées. Il faut garder à l'esprit que les travaux qui permettent la réouverture de la ligne ont été partiellement financés par les régions pour le compte des services TER.

La crise sanitaire que nous traversons montre la nécessité d'un aménagement du territoire plus harmonieux, les territoires métropolitains ayant été les plus durement touchés par la maladie. Une desserte fine tant FRET que Voyageurs du territoire est un élément essentiel de la vie des citoyens.

C'est ainsi que la CGT a toujours travaillé sur des propositions réalistes, basées sur l'expertise des cheminots permettant de desservir les territoires entre Lyon et Bordeaux, y compris par des dessertes de nuit.

Les secteurs fédéraux CGT concernés demandent à l'État et la SNCF de réaffirmer leur rôle dans l'aménagement du territoire. Si nous nous accordons tous que ces transversales répondent aux besoins de nos concitoyens et des territoires, le choix de se désengager et de laisser la place libre, avec la multiplication d'Opérateurs Ferroviaires, ne peut être concevable dans un système qui se doit d'être robuste et unifié pour être maîtrisé, notamment pour la sécurité des circulations et la réponse aux besoins des usagers.

Contacts presse Loïc COUDERT 06 73 56 82 63