

Le TET Nantes-Bordeaux clap de FIN ?

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 5h30 en 2019 ! 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. Seule une voie est assurée d'être rénovée sur les deux existantes. Les travaux débiteront en 2020 avec une fermeture temporaire de la ligne pour un an. La transformation de cette ligne double voies en une voie unique n'est plus qu'un secret de polichinelle. Il serait inimaginable de transformer l'autoroute Nantes-Bordeaux en simple nationale, mais ce qui est valable pour la route ne l'est pas pour le ferroviaire !



La concurrence pour mieux supprimer la desserte ?

La concurrence s'accompagne de la notion de rentabilité pour des opérateurs privés. Avec un budget défini par l'Autorité Organisatrice (l'État pour les TET), cette rentabilité n'est atteignable qu'à la condition que la production permette de faire de la marge opérationnelle. Le problème de la liaison TET Nantes-Bordeaux c'est un temps de parcours trop long. Après les travaux de la première voie entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, les 45 min gagnées ne permettront pas un temps de parcours de 4h. Transdev, une entreprise privée du transport de voyageurs, a déjà annoncé qu'elle ne postulera pas si ce temps parcours n'avoisine pas ces fameuses 4h ! En rajoutant la plus grande incertitude que représente l'exploitation d'une voie unique (le retard dans un sens, engendre du retard dans l'autre sens), nous pouvons craindre qu'il n'y ait pas beaucoup de candidat pour répondre à l'appel d'offre de l'État. Jeudi 3 octobre 2019 la CGT a été reçue par le ministère des transports à Nantes. Nous n'avons obtenu aucune garantie du maintien de la liaison directe Nantes-Bordeaux s'il n'y a pas de bonne réponse à l'appel d'offre !

En d'autre terme, l'ouverture à la concurrence peut servir de prétexte à l'État pour abandonner la liaison Nantes-Bordeaux laissant la ligne aux seuls TER des régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine.

La solution = 100% PUBLIC

La CGT ne lâchera pas le combat du service public ferroviaire SNCF. À l'occasion du second comité d'orientation sur l'ouverture à la concurrence des trains d'équilibre du territoire (TET) l'occasion est donnée de faire entendre d'autres propositions !

La CGT se déploie aujourd'hui dans les gares de la ligne et devant la préfecture de la Roche-sur-Yon à 15h pour informer la population afin que le débat public et citoyen fasse émerger d'autres solutions que celles du marché pour l'avenir du transport public ferroviaire.



L'environnement n'est pas une priorité !

Les travaux entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle privilégient le tout routier !

Alors que le transport ferroviaire est le moyen de se déplacer sur de longue distance le plus respectueux de l'environnement, SNCF Réseau privilégie le transport de ballast sur les chantiers ferroviaires par... camion !

Au lieu d'utiliser des trains de travaux avec des wagons prévus au transport des cailloux (appelé ballast, indispensable au maintien de la voie), l'acheminement de cette matière se fera par camion. Comment peut-on imaginer cela à une époque où tous s'accordent à reconnaître que nous ne pouvons plus attendre pour sauver la génération qui arrive.

Pour les travaux de cette ligne, ce sont quelques 3 000 camions qui circuleront sur les routes de l'ouest de la France ? Économie capitaliste quand tu nous tiens !

Le SNCF sous-traite le chantier de renouvellement de la voie entre La Roche sur Yon et La Rochelle à une entreprise privée. Cette entreprise n'a pas les moyens matériels nécessaires (wagons et locomotives) pour réaliser ce chantier et surtout, l'objectif premier du patronat est de s'accaparer les bénéfices qu'il compte dégager à l'issue des travaux. Une des solutions pour arriver à ses objectifs individuels est donc ... le transport routier.

Ils n'ont pas honte ces dirigeants politiques et d'entreprises qui tournent le dos à leurs beaux discours écologistes dès qu'il est question d'enrichir quelques un au détriment de tous !

Pour en rajouter à l'écœurement, SNCF Réseau ne fait même pas d'économie. Eh oui, le coût des entreprises privées est de 10 à 12% plus cher * en comparaison des travaux réalisés par les agents SNCF. Pas grave, ce sont les cheminot-e-s qui remboursent chaque années 1,4 Milliard d'€ d'intérêt de la dette SNCF et les citoyen-e-s qui contribuent au financement d'une partie des travaux par diverses taxes et impôts !

La CGT revendique que SNCF Réseau redirige ce chantier vers une organisation plus respectueuse de l'environnement.

La CGT revendique que la SNCF change sa politique de sous-traitance des travaux sur l'infrastructure en réalisant les chantiers avec ses propres salarié-es.

Pour la réalisation des chantiers respectant: l'environnement, la sécurité des trains et des voyageurs, les conditions de travail optimales pour des travailleurs du rail, la CGT revendique:

Une entreprise SNCF unique sous statut public

Une réglementation de haut niveau

La fin de la sous traitance des travaux de la SNCF

Si vous êtes sensibles à l'environnement et à la nature, si vous souhaitez une planète saine aux générations à venir, si vous voulez que ce chantier se déroule autrement, nous vous invitons à faire part de votre indignation et votre envie que les choses changent en écrivant au président de SNCF Réseau : SNCF Réseau, M. Patrick Jeantet 15 rue Jean Philippe Rameau 93200 saint Denis

* Étude sur la sous-traitance à la SNCF réalisée en 2018 à la demande du Comité d'établissement Maintenance et Travaux.

Toute l'expertise sur ce-mt.fr

