

## Compte Rendu de la Rencontre des Structures CGT du 14 JUIN 2024 à LA ROCHE SUR YON

Ont participé à la réunion	BAUDINE Jérôme, Syndicat CGT des cheminots de La Rochelle ; COUTURIER Elodie, Secrétaire du Syndicat CGT des cheminots de La Rochelle ; GABILLEAU Franck, Secrétaire USR et Président Commission Transports USR 85 ; HENRIQUE Jérémie, secrétaire syndicat CGT des cheminots de La Roche sur Yon ; HOCHET Marie Jeanne, INDECOSA CGT Vendée ; JUILLET Jean-Paul, Président AUT 85 ; RUSSEIL Laurent, Convergence Nationale Rail ; COUTURIER Jean-Yves, Syndicat CGT des cheminots de La Rochelle ;
Ont été excusés à la réunion	COULAIS Marc, AUT 85 ; DOUTRE Jean-Luc, syndicat CGT du Mans ; GODARD Stéphane, CESER Pays de La Loire ; HAQUETTE Olivier, Elu CSE Ter Pays de La Loire ; PLUMELET Stéphane, UFCM Secteur Fédéral Nantes ; POIRAUD Serge, AUT 85 ; RETAILLEAU Christian, Association Fer'RETZ ; Secteur Fédéral CGT des Pays de La Loire ;

L'actualité politique que vit notre pays a accaparé plusieurs camarades qui auraient été présents à notre réunion.

Un remerciement à l'Union Départementale CGT de la Vendée qui nous a accueillis dans ses locaux.

Cette réunion avait comme objectif d'informer, d'échanger et de faire partager les difficultés que rencontre l'AUT 85 avec la Région des Pays de La Loire pour mettre en place une desserte Ter cohérente et créer de nouveaux points de desserte sur le Sud Vendée.

Nous avons aussi à l'ordre du jour, la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains sur LE MANS – ANGERS – NANTES et des nouvelles difficultés que cela pourrait poser dans un avenir proche : difficulté voir impossibilité pour les Ter autres que SERM pour pouvoir rentrer dans les gares où il y a du SERM à certains créneaux horaires, difficultés de réception des SERM dans les gares qui deviennent trop petites nécessitant de nouveaux équipements techniques (réception de 2 trains sur la même voie).

Cette réunion trop rapide, en appelle d'autres afin de combattre les orientations néfastes de la région et développer les territoires ruraux et urbains.

### **Desserte Ter LA ROCHELLE – LA ROCHE SUR YON – NANTES :**

Depuis juillet 2021, la section de ligne LA ROCHELLE – LA ROCHE SUR YON est en voie unique en lieu et place de la double voie. Les travaux d'infrastructure et de signalisation auront coûté à terme, 155,5 Millions d'€.

Une étude de mobilité financée par les deux régions (PDL et NA) avait été faite par le cabinet SYSTRA pour augmenter la desserte Ter et créer de nouveaux points d'arrêts. Coup de théâtre en janvier 2024, ROCH BRANCOUR en charge des mobilités sur la région Pays de La Loire, annonce que rien ne se fera et que la région se retire de l'étude.

Pourtant, SNCF Réseau avait quantifié les possibilités de la ligne à voie unique, elle permet de faire passer 4 Ter et 4 Trains Intercités par jour dans les deux sens de circulation.

Actuellement, il n'y a qu'un seul Ter dans le sens La Rochelle – La Roche sur Yon – Nantes le matin et un seul le soir dans le sens Nantes – La Roche sur Yon – La Rochelle.

Rien en Ter dans le sens Nantes – La Rochelle le matin et rien dans le sens La Rochelle – Nantes le soir. Il n'est donc pas possible pour les habitants de l'agglomération de La Roche sur Yon (13 communes, 98290 habitants) de venir le matin en Ter vers l'agglomération de La Rochelle (28 communes, 178217 habitants). Nous n'avons pas connaissance d'une telle situation pour des agglomérations de ces tailles.

L'AUT 85 a fait plusieurs propositions de desserte, avec et sans création de nouvelles haltes, mais avec un équilibre de desserte matin et soir ainsi que milieu de journée. Toutes nos propositions sont restées sans réponse.

Nous avons connaissance que la Présidente de la région, Madame MORANCAIS, venait faire une réunion publique le 27 juin 2024 à OULMES (Sud Vendée), l'AUT 85 s'invitera dans les débats et défendra ses projets de desserte ferroviaire.

## **Services Express Régionaux Métropolitains :**

En février 2023, la Première Ministre a confirmé ce projet lors de la remise du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures intitulé « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions » et de « la présentation d'un plan de développement du ferroviaire » doté de 100 milliards d'€ d'ici 2040.

Une quinzaine de projets sont déjà étudiés ou en cours de développement (LILLE, LYON, GRENOBLE, MARSEILLE, RENNES, ROUEN, STRASBOURG, BORDEAUX) et Nantes – Angers – Le Mans pour les Pays de La Loire.

Les Services Express Métropolitains Régionaux répondent à une demande des usagers pour avoir des dessertes plus fréquentes et plus cadencées ce que chacune et chacun peut comprendre. Pourtant, si l'on cadence au quart d'heure par exemple une desserte urbaine aux heures de pointe le matin, le midi et le soir, comment peuvent rentrer dans les grandes agglomérations, les Ter qui viennent de distances éloignées des agglomérations ?

Sans opposer les projets, il ne faudra donc pas oublier de traiter avec la même détermination politique, les villes moyennes et les territoires ruraux afin d'y déployer les solutions adaptées pour garantir le droit à la mobilité qui figure dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019.

## **Ouverture à la concurrence des trains Ter et Intercités :**

Ce premier contrat concerne en premier, l'exploitation de neuf lignes du réseau régional de tram-train Aléop (de Nantes à Nort-sur-Erdre, Nantes à Châteaubriant et Nantes à Clisson) et en second, "Sud-Loire" (Nantes-Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne, Nantes-La Rochelle, Nantes-Cholet, Angers-Cholet) et représente un tiers du réseau régional.

La région espère une économie de plus de 100 millions d'euros sur dix ans, somme qui sera réinjectée pour moitié dans l'augmentation de 26 % de l'offre de trains à la fin 2026, et après ouverture à la concurrence des deux autres lots, de 33 % d'ici 2030.

**Mais où sera réalisée l'économie tant attendue ?** Même en changeant d'opérateur, le coût d'un sillon restera le même, le coût d'un automate restera le même, le coût de l'infrastructure restera le même, le coût de l'entretien du matériel restera le même, donc, il est évident que c'est sur la masse salariale que la région entend générer des économies.

**L'ouverture à la concurrence des transports Ter** pour ce lot va engendrer la construction d'un nouvel atelier sur le site ferroviaire de NANTES BLOTTEREAU dont le coût est estimé à 58 Millions d'€, intégralement à la charge de la région, financé avec l'argent public. L'ouverture à la concurrence des autres lots comportera également la mise à disposition d'ateliers supplémentaires toujours financés avec les deniers publics.

**Il en est de même sur le site ferroviaire du MANS** où il sera construit un nouvel atelier pour un montant de 71 Millions d'€ totalement à la charge de la région, là aussi, avec l'argent public.

**L'ouverture à la concurrence des trains Intercités** (Lot NANTES-BORDEAUX et NANTES-LYON) va elle aussi entraîner la construction d'un nouvel atelier sur le site de NANTES, là encore avec l'argent public mais à la charge de l'Etat, ces deux lignes faisant partie des lignes « structurantes » du réseau.

**Voilà donc 129 Millions d'€ que la région va devoir affecter à la construction de nouveaux ateliers en cadeaux de bien venu aux nouveaux opérateurs privés** alors qu'avec cette somme, il aurait été possible de développer de nouvelles haltes ferroviaires (VELLUIRE, NALLIERS, CHAMP SAINT PERE) et reconstruire la voie 1 entre LA ROCHELLE et LA ROCHE SUR YON.

<b>AUTRES PROJETS FERROVIAIRES VALORISES AU SEIN DU CPER</b>	<b>CPER 2023-2027</b>	
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>
atelier de maintenance Nantes - Blottereau		58
atelier maintenance Sarthe		71

## **Passage en voie verte de la ligne NIORT-FONTENAY LE COMTE :**

La région des Pays de La Loire souhaite passer l'actuelle voie unique NIORT – FONTENAY LE COMTE en voie verte.

L'AUT 85 s'est exprimée contre l'utilisation de la plate-forme de la voie ferrée pour en faire une piste cyclable, ne laissons pas détruire un outil ferroviaire dans une période de retour des usagers vers le ferroviaire.