

TER Poitou – Charentes ; « En marche ! » pour la fragmentation et la privatisation

Usagers, citoyens, élus et cheminots prévenus par BFM mais tenus éloignés du cahier des charges par le secret des affaires ! La démocratie à la sauce ROUSSET !

Cette majorité de « gauche » a donc décidé d'aller au bout du bout de la libéralisation du service public ferroviaire en choisissant le privé pour faire du public. Elle l'impose contre l'avis de 60 % des Néo-aquitains (sondage Cluster 17), contre l'avis de toutes les OS représentatives (CGT-UNSA-SUD RAIL et CFDT), contre l'avis aussi de 22 collectifs d'usagers du Comité Régional de Vigilance Ferroviaire et de la Convergence Nationale Rail, et même contre l'avis d'une majorité de groupes politiques lors du vote actant ce processus en juin 2023 ne devant son salut qu'au seul soutien des macronistes. CQFD, puisque depuis 2018 l'exécutif régional a fait sienne de la loi Pacte ferroviaire du gouvernement d'Edouard PHILIPPE. Là où la Région Occitanie a choisi légalement de poursuivre le plus longtemps possible avec l'entreprise publique, notre Région elle n'a eu de cesse d'ourdir l'écèlement du réseau TER en lots offerts au marché, de s'acquitter sans broncher de centaines de millions d'euros d'argent public pour y parvenir alors que RIEN N'IMPOSAIT DE CHANGER DE MODELE !

POURQUOI C'EST INACCEPTABLE

- Un contrat couvert par le secret des affaires qui ne permet pas de mesurer les impacts directs sur la fréquence des trains, leurs horaires, leur fiabilité et leur accessibilité.
- Parce que la qualité du service public et la ponctualité ne peuvent pas s'améliorer avec Transdev puisque c'est le sous-investissement concernant l'entretien des lignes et l'état délabré du réseau qui sont seuls en cause
- Parce que le pognon de dingue (déjà 4,5 Mds, documentés par l'étude du cabinet 3^E) dépensé par l'ensemble des régions entraîne déjà des conséquences sur le réseau. En Nouvelle – Aquitaine, la région, qui s'est pourtant engagée dans le dernier CPER contractualisé avec l'Etat, déclare se recentrer sur ses missions d'autorité organisatrice des transports et retire de son budget 2026 15 Mio d'euros pourtant fléchés sur des travaux d'urgence permettant d'éviter des fermetures de lignes
- Parce que ce contrat avec Transdev ne permet pas la réouverture de la ligne Limoges-Angoulême
- Parce qu'en écartant la SNCF, la Région enfonce notre réseau Néo-Aquitain puisque les bénéfices de la SNCF sont réinjectés à hauteur de 60 % dans le système ferroviaire via le fond concours
- Parce que de ce fait, cette concurrence est certes libre mais faussée
- Parce que pour pouvoir financer avec notre argent ses propres choix, la Région choisit la déshumanisation de 33 gares en Nouvelle Aquitaine pour une économie

de 24 Mio d'euros selon le rapport de la Cour des comptes sur l'ouverture à la concurrence

- Parce que malgré MODALIS, un même service effectué par plusieurs opérateurs va multiplier les effets frontières pour les usagers et des surcoûts liés à démutualisation des moyens humains et matériels de production
- Parce que la SNCF, via l'ingénierie Optim'TER, produit déjà un des TER les moins cher de France selon l'Autorité de Régulation des Transports (18 euros du Tr/km vs 27 euros en Région SUD par exemple)
- Parce qu'enfin cette décision place Alain ROUSSET dans le camp de la régression sociale appliquée aux cheminots puisque c'est l'accord SNCF sur les 35 heures qui va servir de variable d'ajustement. Une semaine après la mort de Lionel JOSPIN c'est une gifle qui est portée par cet exécutif au monde du travail et aux organisations progressistes.

C'est conscient des enjeux et que rien n'est jamais définitif, que la CGT des cheminots appelle le Conseil Régional à infléchir ses positions libérales et dogmatiques pour prendre plutôt en considération les besoins de la population et justes moyens pour les satisfaire !

La mobilité apparaît en 5 -ème position dans les cahiers de doléances issus de la Crise des Gilets jaunes (et non l'immigration). Pourtant Le Pacte ferroviaire n'est pas réinterrogé et la Loi-cadre sur le financement des infrastructures n'apportent pas les réponses adéquates selon l'avis rendu par le CESE. La crise sociale et démocratique s'ancre dans le pays, il y'a ceux à qui cela profite et ceux qui souhaite y répondre par des politiques sociales, choisit ton camp camarade ROUSSET !

Aux cheminots, qui risquent un transfert subit dans cette entreprise privée, nous leur disons que nous nous tiendrons à leurs côtés pour défendre chèrement leurs droits et en gagner de nouveaux par le rapport de force. Car oui, quel que soit le nom de la boutique, la CGT des cheminots mettra un pied là-dedans pour garder uni notre corps social !

Aux Usagers et à leurs collectifs, aux élus des territoires et à nos concitoyens, nous leur disons que nous allons continuer à agir dans la convergence et l'intelligence collective afin que nous puissions faire prévaloir l'intérêt commun sur les intérêts du privé !

COMBAT !