

Communiqué de presse

Limoges, le 17 décembre 2021

Plénière du conseil régional Nouvelle Aquitaine Avenir du ferroviaire en Haute-Vienne

Deux jours de plénière viennent d'avoir lieu à l'assemblée parlementaire régionale de Nouvelle Aquitaine et ce qu'il en ressort pour le ferroviaire en Haute-Vienne, semble être un abandon !!!!

Ce que nous retenons de la position de la majorité régionale pour le ferroviaire en Haute-Vienne à l'issue de ces 2 jours de réunions, c'est :

- Un financement du projet de LGV qui n'est pas du ressort de la région, rien pour les lignes TER en difficulté, les CPER n'avancent pas. Cela ressemble à une volonté de favoriser une minorité au détriment de la majorité,
- Une volonté d'ouverture à la concurrence du réseau ferré et du TER de la part du président du Conseil Régional : « *pour Limoges-Angoulême, on peut imaginer d'autres solutions, voire sans la SNCF* »,
- Un renoncement sur la défense de l'environnement en choisissant l'abandon des possibilités de transports de marchandises sur le réseau ferré national (infrastructures « trains légers »).

Cela confirme le vécu des cheminots de SNCF Réseau qui constatent au quotidien des reculs sur les engagements financiers pris avant les élections régionales.

Nous exprimons des craintes pour notre réseau Limousin.

Les syndicats CGT et UFCM-CGT de Limoges se tiennent à votre disposition pour interviews ou compléments d'informations.

Hervé SIX & Benoît LEMATELOT

Pour les syndicats CGT et UFCM-CGT des cheminots de Limoges.
07.83.22.53.39 - 06.20.58.18.27 - ufcm.ls@free.fr

A l'heure où certains responsables syndicaux font campagne pour le parti du Président de la République dans les rues de Limoges, la CGT cheminots, elle, continue de s'engager pour le maintien et le développement du réseau ferré local pour l'intérêt général.

Sur **l'ouverture à la concurrence**, tous les exemples à l'étranger montrent que le système ferroviaire ne fonctionne pas et coûte cher. Le dernier exemple concerne l'Allemagne, où à l'automne, des entreprises privées de transports ferroviaires ont déposé le bilan, sans la reprise par l'entreprise nationale, les habitants des Landers concernés auraient été privés de trains du jour au lendemain pour leur trajet du quotidien. Avec ces éléments, il nous semble donc très dangereux pour une autorité organisatrice de transports d'évoquer une mise en concurrence notamment pour une majorité qui se dit progressiste.

Sur **l'abandon des lignes de dessertes fines du territoire**, les cheminots de SNCF Réseau en charge des travaux sur ce réseau nous alertent depuis plusieurs semaines sur les renoncements financiers des projets initialement lancés par la région, notamment le programme PDIFER. A ce jour, quasiment tous les projets sont gelés et rien n'avance. Il s'agit de projets CPER donc le gouvernement a sa part de responsabilités. A quoi jouent, Messieurs ROUSSET et CASTEX : beaucoup d'annonces mais peu de faits sur la région en termes d'infrastructures. Le temps politique n'est pas le même que celui de la nature et elle continue à reprendre ses droits sur les voies fermées depuis 2018.

La région a fait le choix, ce lundi, de soutenir financièrement le projet de **LGV GPSO**. Loin de nous la volonté de mettre en concurrence les LGV et les lignes de dessertes fines. Pour autant, des priorités doivent être données. Aujourd'hui, l'urgence est autour des trains du quotidien donc du TER, mais aussi dans la relance du transport de marchandises par le rail. Pour le transport de marchandises, que dire à part que rien ne bouge, ici encore l'Etat porte une part de responsabilité, mais les choix de l'exécutif régional sur les travaux d'infrastructures auront un impact sur la capacité ou non à faire rouler des trains FRET!!! La CGT Cheminots n'acceptera pas que des campagnes de greenwashing servant à faire de l'affichage pour la défense de l'environnement.

Pour les TER, on constate un désengagement de l'Etat depuis des années, avec un report de financements vers les régions, ce qui, d'ailleurs, avait été validé par le gouvernement VALLS et la majorité parlementaire de l'époque lors de la réforme ferroviaire de 2014. Si nos souvenirs sont bons, M. ROUSSET a voté en faveur de cette réforme en tant que député. Cela se traduit concrètement par la fermeture partielle de Limoges-Angoulême et de Nexon-Brive via St Yrieix. La volonté affichée de ne pas abandonner le Limousin lors de cette plénière, doit se traduire par des faits. Pour le moment, les indicateurs sont au rouge et le discours ambiant par des élus de tous bords autour des « trains légers » ne laissent rien présager de bon.



D'ailleurs, qu'est ce qu'un train léger ? Aujourd'hui, la plupart des experts dans le domaine, y compris les cheminots, ont du mal à le définir. Pour eux, le train léger existe déjà, il s'agit de la plupart des TER que l'on voit sur le réseau limousin (X73500 ci-contre).

Le ministre aviateur rêve du train léger, il pense certainement qu'on peut faire du train de manière semblable à l'aviation d'affaires avec des trains privés. Il démontre, une fois de plus, qu'il ne comprend rien au ferroviaire. Le plus grave dans tout ça, c'est que certains élus semblent être victimes du miroir aux alouettes qu'est le train léger.



On peut en voir une possible illustration de ce type de train ci-contre, il s'agit de mini-véhicules autonomes équivalents à des véhicules légers.

Premièrement quel intérêt ? A ce titre, il vaut mieux prendre sa voiture. D'ailleurs quiconque a déjà pratiqué le vélorail comprend très vite les difficultés d'exploitations de véhicules à faible capacité notamment les croisements. Mais ce qui est à la portée d'un enfant n'est pas à la portée de tout le monde, même d'un ministre qui pourtant maîtrise les outils des enfants (TikTok). Ce type de transports ne répond en rien à la problématique de transports du quotidien et de protection de l'environnement.

Les quelques naïfs qui tomberaient dans le piège du train léger sont attirés par des promesses d'infrastructures moins chères. Dans tous les cas une certitude, les études d'infrastructures préliminaires en cours ou passées ne répondent pas à une infrastructure légère donc si un tel choix était fait par l'exécutif régional, cela voudrait dire qu'on doit repartir à zéro par rapport à tout le travail qui a été fait depuis 2018.

Par ailleurs, si le train léger correspond bel et bien au train autonome comme nous le pensons et que l'infrastructure est étudiée pour ce type de train uniquement, il faut comprendre que ces trains et infrastructures seront incompatibles avec le reste du réseau ferré existant.

C'est-à-dire qu'un train reliant Saillat à Angoulême ne pourra arriver en gare d'Angoulême, un autre reliant St Yrieix à Nexon ne pourra aller au-delà de Nexon, voire même il devra s'arrêter avant l'entrée en gare, il ne pourra donc pas se rendre à Limoges. Il y aura systématiquement des ruptures de charge (changement de train), ce que les usagers essaient d'éviter au maximum.

Et pour finir, le réseau « léger » ne pourra recevoir de train fret. Quiconque décidera le développement de ce type de transports actera donc un renoncement définitif aux possibilités de faire du transport de marchandises sur les axes concernés.

