

Communiqué de presse CGT

Limoges, janvier 2022

La privatisation programmée de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême ?

En date du 17 décembre 2021, lors du dernier conseil communautaire, une délibération (25-1) portait sur le financement d'une étude concernant le devenir de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême.

Si depuis 2018, un bon nombre d'études et de prises de position ont eu lieu, cette dernière démarche préconise très clairement une nouvelle gouvernance d'exploitation excluant la SNCF au profit d'une privatisation avérée comme on peut l'entendre dans la vidéo de retranscription du Conseil Communautaire du 17 décembre 2021.

Le lien de retranscription du Conseil Communautaire est le suivant :

https://youtu.be/tD1_kHwd9LM à partir 2h21minutes et en particulier à 2h26 minutes

« Les conditions de réussites de réouverture de cette ligne sont exigeantes et nécessitent de repenser sa gouvernance pour s'orienter vers un modèle plus proche du territoire type société anonyme d'économie mixte locale ou syndicat mixte d'axe »

Si les débats du conseil communautaire ont porté principalement sur l'ouverture à la concurrence, c'est bien la question sur la gouvernance d'exploitation qui a été clairement proposée au vote des élus communautaires, contrairement à ce qu'a laissé penser Monsieur GUERIN.

L'étude qui sera cofinancée par la plupart des intercommunalités de la ligne interroge en plusieurs points.

Les collectivités de Limoges Métropole, y compris la ville de Limoges, ont leur budget particulièrement impacté du fait du désengagement programmé de l'état.

L'étude en question, qui leur faudra donc financer, n'apporte rien à la réouverture de la ligne : si ce n'est des éléments déjà portés au cahier des charges et un blanc-seing pour ouvrir le réseau ferré à la concurrence et justifier une politique libérale.

Les intercommunalités n'ont par ailleurs aucune obligation à devenir autorité organisatrice de transport ferroviaire (fret et voyageurs), même si la loi LOM le leur permet.

Enfin, en prenant de telles décisions, les intercommunalités accompagnent concrètement la politique libérale des différents gouvernements Macron, tout en finançant des dépenses là où l'état et SNCF réseau se désengagent.

Concernant l'ouverture à la concurrence du réseau, l'histoire a démontré, en Angleterre par exemple, un échec incontestable de la privatisation. Celle de la British Rail, sous l'initiative de John MAJOR, a été parfaitement illustré dans le film de 2001 de Ken LOACH « THE NAVIGATORS ».

Les « politiques locaux » n'ont à priori pas la culture cheminote de la C.G.T. et ne connaissent donc pas réellement dans ce domaine particulier les échecs pourtant avérés de la politique de libéralisation du rail. Pourtant, pour rester sur une dimension purement historique, la création de la SNCF en 1938 faisait suite à la faillite des différents réseaux privés et avaient démontré la nécessité d'une reprise par l'état sous la forme d'une entreprise publique unifiée.

Aujourd'hui on constate que les élus de tout bord au sein de Limoges Métropole, excepté les 2 seuls du « PCF et apparentés » qui ont voté contre et le maire de Boisseuil qui s'est abstenu, ont voté cette délibération proposée avec la libéralisation du rail qui en découle.

De la part de certains, c'est peu étonnant, encore que les discours locaux divergent souvent des votes parisiens. Pour les autres, qui se prétendent progressistes et défenseurs du service public..., ce vote interpelle singulièrement. Cet état de fait semble malheureusement confirmer le déphasage flagrant entre le terrain et les élus censés représenter les populations.

Ce décalage de plus en plus répété entre le peuple et ses représentants n'est pas étranger à l'abstentionnisme croissant constaté à chaque élection.

A l'ensemble des élus, nous tenons à rappeler que pour le moment SNCF Réseau est public avec des administrateurs publics. A ce titre, l'ensemble de la classe politique est en droit de demander des comptes à ces administrateurs publics. Nous pensons en particulier aux élus LR via leur majorité au Sénat et aux élus LREM via leur majorité à l'assemblée.

Au-delà des élus, les préfets doivent également s'interroger sur leur rôle et leur responsabilité. En validant ces délibérations, ils valident des dépenses inutiles d'argent public, alors même qu'ils ont déjà approuvé des études pour cette ligne à hauteur de 2 millions d'euros.

Par ailleurs, le contrat de plan état région (CPER) ne permet pas de modifier la gouvernance de cette ligne et les préfets doivent donc être garants de ce CPER.

Les syndicats CGT et UFCM-CGT, n'en déplaise au président ROUSSET, expriment leur plus profonde opposition au démantèlement programmé de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême. Ils dénoncent la mise en danger manifeste du réseau limousin.

Nous nous tenons 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

PJ : le manifeste de Saillat qui rappelle les engagements des différents élus pour cette ligne.

MANIFESTE DE SAILLAT/VIENNE

Présenté publiquement devant la Gare de Saillat-Chassenon, le 9 octobre 2017

**SNCF RESEAU NE PEUT PAS METTRE DE COTE 461 278 HABITANTS,
DES BASSINS DE VIE ET 2 AGGLOMERATIONS STRUCTURANTES DE NOUVELLE-AQUITAINE !**

Considérant l'enjeu fondamental que revêt cette voie historique pour la pleine intégration de toute la Charente et du Limousin à la façade atlantique et à leur nouvelle Région,

Considérant que cette ligne est un axe d'aménagement et de vie pour tous les territoires que traverse cette ligne, véritable outil contre l'enclavement et pour l'attractivité, en particulier dans les territoires ruraux qu'elle irrigue,

Considérant que cette ligne permet d'organiser les liens domicile-travail au quotidien avec les agglomérations de Limoges et d'Angoulême, et qu'elle représente d'ores et déjà à ce titre un facteur d'attractivité territoriale pour des personnes travaillant dans ces agglomérations et recherchant un mode de vie rural,

Considérant la position du Président de la République pour prioriser l'investissement ferroviaire sur les trains du quotidien

Considérant que cette ligne s'ouvre sur la seule voie rapide qui mène autant à notre capitale nationale qu'à notre capitale régionale, que nos territoires ont contribué au financement de l'axe Tours-Bordeaux, et qu'elle permet une connexion au réseau international

Considérant qu'un projet fort de réhabilitation de cette ligne permettrait d'aller encore plus loin sur cette stratégie de développement qui mise sur les liens domicile-travail, reprenant le modèle employé par exemple autour de Toulouse ou de Grenoble où les trains reliant agglomération et communes rurales ont favorisé la renaissance de ces communes,

Considérant qu'un aménagement du territoire efficace et structurant met en synergie les dessertes par train et route. Dans ce cadre, on ne peut avoir d'un côté le doublement complet la RN 141 enfin placé sur de « bons rails » et de l'autre une ligne historique à l'abandon,

Considérant les enjeux environnementaux prioritaires qui font du train un moyen incontournable et nécessaire pour offrir une alternative aux véhicules individuels,

Considérant l'enjeu que cette ligne a pour nos jeunes en formation scolaire et professionnelle,

Considérant l'enjeu touristique que représente cette ligne,

Considérant le potentiel que représente le fret sur cette ligne, en bénéficiant à des industries majeures et structurantes de nos territoires, tout en étant un gage de sécurité sur les axes routiers,

Considérant que les conditions actuelles de transport des usagers sont réhivitoires, avec une vitesse ne pouvant dépasser les 40 km/h sur la partie charentaise du sillon,

Considérant la position unilatérale de SNCF Réseau affichée lors du comité de ligne du 28 juin à Limoges, par laquelle l'entreprise publique indique qu'elle ne participera à aucun financement des travaux de réhabilitation de cette voie, estimés à 60 millions pour le seul changement des traverses

Les élus réunis ce jour, représentant les communes de *Limoges / Aix-sur-Vienne / Saint-Victorien / Saint-Brice / Saint-Junien / Saillat-sur-Vienne / Chabanais / Roumazières-Loubert / Chasseneuil-sur-Bonnieure / Angoulême* accueillant les gares de la ligne Limoges-Angoulême, les intercommunalités *Limoges Métropole / Val de Vienne / Porte-Océane du Limousin / Ouest-Limousin / Charente-Limousine / La Rochefoucauld-Porte du Périgord / Grand Angoulême*, et la région Nouvelle-Aquitaine ...

DEMANDENT avec force la réhabilitation d'urgence de cette ligne, condition fondamentale permettant d'en renforcer la fréquentation et le développement,

ATTENDENT que SNCF Réseau s'engage clairement et rapidement pour l'engagement des travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne Limoges-Angoulême, en reprenant la proposition de partenariat financier fait par la Région SOUHAITENT, dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, un positionnement clair de l'Etat sur le caractère structurant de cette ligne, non pas au nom des seuls critères de fréquentation immédiate – fréquentation pénalisée par l'état désastreux de la ligne, mais en prenant en compte l'enjeu fondamental d'aménagement du territoire qu'elle représente,

SONT PRETS à mobiliser les populations de leurs territoires pour se faire entendre.