



Limoges, le 13 mai 2026

Compte rendu de l'audience avec le Président de la SNCF

Présents pour la SNCF ; Jean CASTEX Président du groupe SNCF, Jean-Luc GARY Directeur régional SNCF réseau, Bertrand GOSELIN Directeur régional TER.

Présents-es pour CRVFAPC/CNR ; Elyane CROCI Angoulim, Benjamin BRACHET CODELIAPP, Jean-Louis MOREAU Châtelleraut notre gare notre avenir, Victor GUERRA Confluence Rail Avenir, David PLAGES CRVF APC pour porter le projet mobilité commun en Gironde et Didier LE RESTE Président de la Convergence Nationale Rail.

Introduction d'ordre général de DLR,

Remerciements au Président de la SNCF pour la tenue de cette audience, revient sur la composition et les contenus portés par le collectif de la "Colère des sans trains".

Sur les petites lignes comme pour le reste des infrastructures, souhait d'un financement par l'État avec un plan national d'urgence, et les hypothétiques ressources autoroutières attendues.

Retour sur la nature des amendements proposés par les collectifs lors du passage de la loi cadre au Sénat.

En lien avec l'enjeu du financement, DLR a exprimé nos inquiétudes sur les menaces qui pèsent sur certaines lignes et sur les surcoûts faramineux d'argent public dont s'acquittent les régions pour préparer l'ouverture au marché des TER, sur la fragmentation en cours du service ainsi que sur notre souhait de ne pas voir nos gares déshumanisées.

Enfin, DLR revient sur la déclaration récente du Président CASTEX où il s'exprimait sur le débat concernant la rentabilité du train, renvoyant cette question à tout ce qu'apporte le train en termes de service public qui ne saurait être quantifié en valeur faciale instantanée. Nous partageons cette analyse, néanmoins nous voulons la voir traduite en traduit en actes.

DLR termine en citant un slogan qui faudrait conjuguer au présent : « Là où le train passe, la vie reprend ! » et « Là où le train recule, nos territoires décrochent ».

Jean CASTEX,

Mesdames, Messieurs, permettez-moi un premier rebond car le moment est important, à travers vos questions et vos premiers propos vous évoquez la rénovation de notre réseau ferré national qui est notre patrimoine. Je rappelle que lui n'est pas ouvert à la concurrence. Que si celui-ci tombe par manque d'investissements et bien l'ouverture à la concurrence ne marchera pas non plus, ce patrimoine doit être rénové.

Cette situation actuelle est à mettre en lien avec les choix politiques de ces 50 dernières années ! Notamment ceux de l'Etat consistant à imposer à la SNCF le financement des LGV avec comme victime collatérale le réseau classique.

Ce moment revêt donc un caractère historique car les investissements sur le réseau repartent à la hausse. Depuis jeudi dernier, nous avons la certitude de contractualiser en 2028 un contrat performance entre SNCF Réseau-Etat, celui-ci va passer à 4,5 milliards (indépendamment des LGV). SNCF y apportera 500 millions supplémentaires

Ces opérations coûtent chers, faut bien les employer et bien déterminer ce que l'on sous traite ou pas !

Malgré tout, le financement de la ligne nouvelle (LNSO) ne se fera pas au détriment du réseau classique.

Mais évidemment, Mesdames, Messieurs, tout ce que je viens dire ne concerne que le réseau structurant. Or, ce sont bien les petites lignes qui nous réunissent cet après-midi et il faut être vigilant sur ce point vous avez raison. Lorsque j'étais Premier Ministre, on a passé un accord avec les Régions via les CPER là-dessus, c'était un pacte important qui était passé à l'époque. Cela a à peu près bien fonctionné car dans le rapport PHILIZOT n'était pas interdit de parler de ces petites lignes voir d'en rouvrir comme en région Occitanie.

Aujourd'hui, je suis obligé de constater que les régions nous interpellent pour lever le stylo et se tourner vers SNCF réseau. Si la régénération est à l'arrêt, c'est que les cofinanceurs sont aussi à l'arrêt !

(David PLAGES interpelle le Président sur le fait que les régions doivent aussi financer les milliards de l'ouverture à la concurrence dans un contexte tendu financièrement et que par voie de conséquences....)

(Le Président de la SNCF reprend) Oui, vous avez raison, la démutualisation entraîne des surcoûts pour préparer l'ouverture à la concurrence, mais il va y avoir aussi des logiques de développement de l'offre ferroviaire qui peuvent se mettre à l'œuvre.

Dans la période et concernant le recul des régions sur le financement des petites lignes, c'est plus une posture politique visant à reverser celles-ci vers le réseau structurant financé par l'Etat. Je dis ok, à condition d'en avoir les moyens. A court terme, je pense que tous les acteurs doivent respecter leurs engagements.

Pour Auch - Agen par exemple, je l'ai dit, je l'ai écrit, je suis pour sa réouverture ! Premier Ministre, j'ai mis sur les rails une étude de réouverture Fret / Voyageur mais je n'ai pas eu l'accord des 2 régions concernées.

Je pense que pour ces petites lignes, le train léger est innovant peut-être une réponse, les expérimentations avancent pour apporter des solutions.

Mesdames, Messieurs, la SNCF va participer à ces financements aussi le Fond concours qui est abordé grâce au succès du TGV (Fond concours : 60 % des bénéfices de la SA SNCF Voyageurs captés par l'Etat 1,8 milliard en 2025). Mais je le dis aussi, je ne suis pas satisfait car lors de l'examen de la loi cadre au Sénat, les votes nous ont mis des charges supplémentaires sur le dos sans tenir compte de notre demande. Sans tenir compte que c'est grâce à cette péréquation avec le TGV que l'on va par exemple investir sur la ligne POLT.

Mais Mesdames, Messieurs, sachez que je vais remettre le couvert à l'Assemblée nationale lors du passage de cette loi à la rentrée prochaine pour me faire entendre !

Elyane CROCI,

Remerciements d'Angoulême pour cette audience.

Elyane fait un rappel complet sur l'historique de la ligne Limoges-Angoulême.

Elyane revient sur les travaux qui n'avancent pas alors que 2 préfectures restent à relier.

Elyane explicite les nombreuses potentialités de fret ferroviaire sur cette ligne, mais aussi sur son importance pour le lycée de Chasseneuil.

Est posé également l'attractivité des territoires traversés par cette ligne alors même que sur la partie qui reste circulée on observe une hausse de fréquentation de plus de 80 % !

A la suite d'une sollicitation lancée par Angoulême auprès de la Préfète de Nouvelle-Aquitaine-Aquitaine et de Jean Luc GARY (Directeur SNCF réseau) pour faire le point sur l'utilisation des 34 millions d'euros inscrits au CPER. Il s'avère que nous sommes plongés dans l'inquiétude d'un dévoiement des financements du rail vers le routier (RN 141), sentiment hélas confirmé par les dernières infos glanées auprès du préfet des Charentes et d'Alain ROUSSET. Infos

Or, notre ligne est structurante parce qu'elle ouvre le centre vers l'atlantique, le succès de notre Marche du rail et de la Caravane du rail le démontre, et nous allons poursuivre cette mobilisation !

Enfin, nous souhaiterions, comme maintes fois exprimées, que l'on nous présente les études préliminaires ! Je suis d'accord pour unir nos forces, mais il est évident que nous nous sentons méprisés...

Jean CASTEX,

Dans le dernier CPER de Nouvelle-Aquitaine, j'ai un premier sujet de réflexion, la région aurait reculé sur leur champ des priorités !

Jean-Luc GARY précise,

Ce que l'on a compris de la part de la région, c'est qu'ils préfèrent prioriser le maintien de la performance des lignes déjà circulées.

David PLAGES,

Présentation du CRVF APC, ses composantes et ses initiatives.

David détaille au Président de la SNCF notre projet commun mobilité en Gironde ;

- Réouverture ligne bordeaux-St Marien-Blaye
- Régénération complète de la ligne du Médoc (avec des propositions de dessertes plus rapides pour les Nords médocains, de fréquences et d'offres ferroviaires)
- Mieux organiser la multimodalité des transports autour de l'estuaire de la Gironde (Blaye-Lamarque-Moulis/Royan-Pointe de grave)
- Répondre à l'absence de transport collectif structurant sur le cadran ouest du département avec la création de 2 lignes de train/tram ; Bordeaux-Lacanau et Biganos-Lège Cap Ferret
- Principe de pré orientation des navetteurs en mettant en service des relations Arcachon-Blanquefort et Langon-Blanquefort par la ligne de ceinture qui dessert les lignes du tramway bordelais
- De pousser le RER jusqu'à Marmande, Blaye et Coutras.

David explicite nos attentes, exprime aussi qu'un sentiment de relégation et d'abandon est très persistant dans le périurbain de la métropole bordelaise. Que cela s'est d'ailleurs manifesté fortement lors de la crise des "Gilets jaunes", que pour donner suite à celle-ci et aux cahiers de doléances ouverts dans les mairies, le besoin de mobilité était une des toutes premières préoccupations.

Que nous analysons aussi qu'avec la mise sur le marché de l'étoile TER de Bordeaux, ce sera l'occasion d'exprimer fortement nos préoccupations. Que comme nous l'avons fait pour le lot Poitou-Charentes on entend s'inviter dans les débats. Notre question est simple Monsieur le Président, vos équipes sont-elles prêtes à travailler avec nous sur nos besoins et préoccupations ?

De même, sur le champ de la région entière, nous combattons, aux côtés de l'Association des maires ruraux de France, toute velléité de déshumanisation des gares et de fermeture des guichets de distribution. Porte à la connaissance du Président les 11000 signatures récoltées en APC (dont 5000 pour la seule Dordogne).

Jean CASTEX,

Les équipes de la SNCF sont ouvertes à un travail en Gironde avec les collectifs d'usagers.

Jean Louis MOREAU,

Sur la question des dessertes TGV, dans la construction de la desserte, on a pâti du financement de la LGV Tours Bordeaux en PPP.

Depuis 2017, nous accusons une diminution des dessertes TGV à Châtelleraut et notamment la quasi-disparition de la desserte de Bordeaux-StJean. Pourtant, nous sommes une ville industrielle et les dessertes sont primordiales pour faire venir des cadres de haut niveau entre autres et pour exemple.

Vraie inquiétude qui trouve sa légitimité dans ce que nous lisons, SNCF voyageur assure des dessertes sur 63 gares et selon le rapport du CESE on s'oriente vers une baisse de 50 % de celles-ci ! Combien en restera-t-il alors qu'au pal national 50% de dessertes TGV sont déficitaires ou juste à l'équilibre (tribune des Cheminots avril 2026).

Jean CASTEX

Mesdames et Messieurs, vous avez raison sur le risque que l'on fait courir pour ces dessertes. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence des lignes TGV les mêmes règles pour tout le monde ne sont pas de mise ! C'est contraire à l'équité et la concurrence libre et non faussée, ce n'est pas admissible et cela porte atteinte à l'aménagement du territoire. C'est contraire à mes préoccupations.

Victor GUERRA,

Retour sur la réussite de la Marche du rail entre Layrac et Auch avec un fort soutien populaire et politique.

Victor argumente sur la nécessité de rouvrir Agen - Auch, que ce soit pour le fret et le voyageur puisque la ligne autocar entre Auch et Agen est la plus fréquentée de la région Occitanie.

Que la future LGV doit intégrer en son sein ce projet de réouverture pour ne pas laisser à quai les Gersois. C'est aussi nécessaire pour renforcer la pertinence de la ligne Auch-Toulouse aujourd'hui menacée.

Informe également sur le tournage d'un film de promotion avec Francis CABREL et Alain ASPET

Monsieur le Président, vous êtes gersois et vous avez manifesté publiquement votre souhait de voir rouvrir cette ligne, et partant du principe que ce tronçon est complémentaire pour relier Paris à Toulouse en itinéraire de délestage, nous posons la question du structurant et donc d'un financement par l'Etat.

Jean CASTEX,

Je suis moi aussi pour les grands principes, je pourrais faire une promesse de gascon. Mais enfin, faut se mettre en capacité de sauver ce patrimoine, moi je connais le résultat si personne ne veut mettre la main à la poche et les régions concernées doivent agir elles aussi. Après, à leur décharge, faut aussi reconnaître qu'à l'échelle nationale ce sont les deux régions qui comptent le plus de kilomètres de petites lignes.

Benjamin BRACHET,

Benjamin adresse au nom du CODELIAPP ses remerciements pour cette audience.

Benjamin dresse l'historique du combat pour la préservation de la ligne Agen Périgueux.

En tant qu'agent circulation sur cette ligne, il détaille les reculs techniques qui affectent le temps de parcours et qui entravent la fréquentation (2h26 de temps de parcours contre 1h50 en performance historique).

Regrette que la desserte voyageuse de bout en bout soit rendue difficile en raison de la politique des versants aujourd'hui à l'œuvre. Cela péjore les territoires car c'est le seul mode de transport public.

En lien avec l'abandon dans le budget de la région des 15 millions d'euros fléchés vers les travaux d'urgences, nous demeurons inquiets pour la ligne en cas de coup dur. Certes, Monsieur Jean-Luc GARY nous avait dit pas d'alerte jusqu'en 2028, mais quid maintenant avec la disparition du financement de la région. Nous appelons à être tous autour de la table pour sauver cette ligne !

Enfin, pour Monsieur GOSSELIN, la fiabilité de notre ligne est entravée par le manque d'agent de conduite TER.

Jean CASTEX,

Je connais cette ligne et ses problématiques avec un train qui roule désormais à 40 km/h. Sollicitez Alain Rousset aussi sur ce sujet !

(Didier LE RESTE interpelle le Président pour lui spécifier que les collectifs n'en peuvent plus du renvoi de patates chaudes qui est désormais réponse constante

Jean CASTEX reprend, je suis d'accord avec vous, faut aussi casser le renvoi de patate chaude comme vous dites, c'est aussi mon objectif.

Jean Luc GARY,

Je confirme ce qui a été dit par le Président, je précise en outre que la régénération est à inscrire au prochain CPER.

Didier LE RESTE,

On entend le problème des financeurs, mais moi je renvoie tout le monde à ses responsabilités en lien avec les crises sociales, climatiques et démocratiques que nous sommes en train de traverser.

La SNCF bat des records de fréquentation avec d'ailleurs des résultats financiers qui le confirment.

Nous appelons à remettre le train au cœur des politiques publiques comme un outil déterminant pour réussir une véritable transition écologique et énergétique. NOUS SOMMES LÀ FACE à un CHOIX de SOCIETE, UN CHOIX D'AVENIR. Par ailleurs c'est une hérésie que, dans le cadre du rapport PHILIZOT, on classe les lignes ferroviaires selon leur "rentabilité économique" au lieu de raisonner en "utilité sociale".

Jean CASTEX,

Moi je n'ai pas de problème avec ce que vous dites, je suis en accord. Mais il faut du pognon pour faire du train la réponse attendue. Nous devons agir collectivement pour y parvenir.

Mais je le redis, sur le financement des petites lignes prévu dans les CPER, il ne faut pas faire marche arrière ! J'ai la volonté de remettre tout le monde autour de la table.

Fin de l'entretien qui aura duré une heure comme Jean CASTEX s'y était engagé. Remise à celui-ci de tous les dossiers travaillés par les collectifs du CRVF APC