



## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le plan gouvernemental de relance ferroviaire affiche de belles ambitions que son manque de financement rend caduque. La période qui s'ouvre est lourde d'enjeux, nous sommes conscients qu'il nous faut aider les élu(e)s de nos territoires à obtenir les arbitrages nécessaires à une vraie réponse de ce mode face aux enjeux sociétaux et environnementaux. En conséquence, le Syndicat CGT des Cheminots d'Angoulême, partie prenante des Comités Régionaux de Vigilance Ferroviaire de Bordeaux et Limoges (composé d'associations, de collectifs d'usagers, de la Convergence Nationale Rail, des forces politiques Génération.s, La France Insoumise, Parti Communiste Français, Ensemble !, Parti de Gauche, Alternative Démocratique et Sociale (ADS) et Europe Ecologie-Les Verts) a décidé de s'inscrire, le 6 octobre prochain dans l'une des 4 manifestations publiques simultanées sur des périmètres où le désengagement de l'Etat s'est traduit douloureusement :

1. **Blaye (33)**, le grand Blayais souffre de l'engorgement routier de l'A10 et de l'abandon de la ligne ferroviaire qui desservait cette sous-préfecture. Il s'agira de peser pour obtenir des arbitrages en faveur de la réouverture de cette ligne. Pour rendre possible l'arrivée du train à Blaye cela ne coûterait que l'équivalent de 4 kms de tramway dans Bordeaux.
2. **Villefranche-du-Périgord (24)**, cette commune ne bénéficiera plus de desserte ferroviaire au prochain service (vétusté de la ligne Agen-Périgueux et suppression de 50% des relations entre ces 2 préfectures). Là aussi le mot développement est primordial, la régénération de la voie ne saurait être qu'une étape, une modernisation (performance +) doit être envisagée pour bénéficier d'un train à visée autre que touristique.
3. **Saint-Junien (87)**, nous placerons la réouverture de la ligne Angoulême-Limoges comme un pré-requis essentiel de cette journée. Depuis la fermeture de cette ligne pour vétusté le trafic routier a explosé entre les deux sous-préfectures. L'Etat et la nouvelle grande région doivent prendre leurs responsabilités car il s'agit tout simplement de relier des territoires majeurs.
4. **Bayonne (64)**, cette manifestation concernera le retour du train de nuit « Palombe Bleue ». Depuis les dernières annonces gouvernementales sur la relance des trains de nuit nous savons que le Pays Basque et les Landes ne seraient plus desservis. En effet ce train partirait de Tarbes et non de Hendaye, comme jadis. Il est inconcevable de priver ces territoires et les frontaliers espagnols de la possibilité de rallier Paris par train de nuit. Il nous faut absolument retrouver une offre bi-tranche (Tarbes et Hendaye) avec raccordement à Dax.

Le mot d'ordre de cette journée-phare en territoire sera « **Développement** », car la seule sauvegarde nous ramène à un existant teinté de passéisme. Il faut être pragmatique. Donner

**l'envie de laisser sa voiture dans le garage nécessite un saut de performances techniques de nos lignes ferroviaires. Ce 6 octobre, aux côtés des Elus-es et Associations d'Usagers, nous rappellerons que ce sont les heures perdues dans les bouchons et les affres climatiques qui coûtent trop cher.**

Depuis des décennies, le Service Public du transport ferroviaire, qu'il soit de marchandises ou de voyageurs, est mis à mal par des politiques d'austérité et de renoncement. Ces dernières ne répondent en rien aux urgences climatique et sociale, bien au contraire ! Le Gouvernement, a fait voter une réforme du ferroviaire en 2018. Celle-ci a entériné la future privatisation de lignes ferroviaires nationales et le transfert à des entreprises privées de trains régionaux, et cela sans apporter aucune garantie sur l'avenir d'un Service Public digne de ce nom. Aujourd'hui, il affiche qu'il va relancer le FRET, les trains de nuit et les trains du quotidien. Et dans le même temps, 5 emplois de cheminot(e)s sont supprimés, sacrifiés chaque jour depuis 20 ans. Des milliers de km de voies ont été fermés ou sont en passe de l'être. Le FRET ferroviaire (tous opérateurs confondus, 17 en tout) n'a jamais aussi peu transporté de marchandises (9 % de la part modale), les wagons dédiés au transport de camions ont été abandonnés, tout comme le wagon isolé. A l'appui de sa réforme 2018 et de sa loi portant sur les mobilités, l'Etat se désengage totalement de l'entretien des lignes du quotidien et transfère aux régions la responsabilité de les remettre en état ou de les fermer, faute de moyens.

**Au-delà de l'effet médiatique, quels moyens concrets sont annoncés par l'Exécutif? Quelles marges de manœuvres pour les régions Autorités Organisatrices ?**

Les dernières annonces gouvernementales font état d'une manne, présentée comme providentielle, de 5 milliards €, afin de relancer un mode ferroviaire attendu (à juste titre) comme une réponse aux enjeux sociétaux et environnementaux. Loin de balayer d'un revers de main ce début volontariste, il nous semble opportun de replacer cette dotation sous une perspective moins réjouissante. En ne prenant que l'exemple des infrastructures ferroviaires de notre seul territoire régional, nous ne pouvons que constater l'état déplorable de celles-ci. Cela nécessite un engagement d' 1 milliard € (source précédent CPER) pour seulement retrouver des performances nominales datant des années 50. Lorsque l'on sait que, c'est l'ensemble de notre réseau national qui souffre de cette même vétusté, il est aisé de comprendre qu'il n'y en aura pas pour tout le monde, que nous resterons enfermés dans un cadre d'austérité ne permettant pas l'émergence d'une réponse ferroviaire et écologique pour toutes et tous. Dans le cadre des mesures de soutien liées à la situation sanitaire et économique, il convient également de mesurer l'écart de traitement infligé au ferroviaire par rapport aux secteurs de l'aérien et de l'automobile. Retenons l'exemple des 5 milliards € pour la seule entreprise Renault. Est-il permis d'imaginer de relancer l'intégralité du mode ferroviaire avec cette même somme ? Au manquement stratégique de l'Etat, se rajoutent les difficultés, pour les Autorités Organisatrices, à faire face à leurs nouvelles responsabilités financières concernant le maintien structurant de lignes comme celles citées ci-dessus. Nous avons accueilli avec satisfaction l'élan écologique donné par les électrices et électeurs lors des dernières élections municipales et européennes. Ainsi, légitimé par ce vote, ce collectif se donne les moyens d'agir pour dépasser le simple constat. Il travaille également et activement depuis 2018, à ce que les décisions liées au transport ferroviaire soient appréhendées sous le prisme de la réponse aux besoins de la population et de tous les territoires.

Pour le syndicat CGT des Cheminots d'Angoulême,

Le Secrétaire général,

Jacky WALLART

Angoulême, le 3 octobre 2020

Contact téléphonique : 07/86/64/57/59

Contact mail : [cgt.cheminots.angouleme@orange.fr](mailto:cgt.cheminots.angouleme@orange.fr) ou [jacky.wallart@orange.fr](mailto:jacky.wallart@orange.fr)