

Collectif Anti-LGV Limoges-Poitiers /Pro POLLT

(*membre de Convergence Nationale Rail*)

Contribution au forum National pour un meilleur Service Public ferroviaire.

Nous voudrions faire part de notre désapprobation sur les recommandations retenues et préconisées faisant suite au contenu du rapport « DELEBARRE » que nous avons rencontré et qui sont régulièrement reprises par les instances dirigeantes régionales du Limousin.

La suggestion proposée d'électrification de la ligne classique Poitiers-Limoges afin d'y faire circuler des Rames TGV relève de l'imposture : dans quel but ? Pour quel service rendu aux usagers ? A aucun moment la circulation de trains Fret n'est évoqué. Gains de temps insignifiants(*raccordement à L'Océane Tours-Bordeaux*) pour Paris , alors que l' équivalent peut-être obtenu à moindre coût en optimisant le POLLT à condition d' y consacrer réellement les financements nécessaires ! Ce qui reste de la Région Limousin dépouillée quotidiennement de son contenu : Fermetures des Gares (plus que deux en Haute-Vienne bientôt , entre 5 et 7 pour la région) hémorragies des personnels, perte de l' Ex. Direction Régionale , absorption de diverses entités ou services. Non prise en compte des besoins et plans de formations (il manque actuellement plus de 1000 agents de conduite !) insuffisants induisant des suppressions de trains régulières au détriment des besoins et de l'attente des usagers ! Manque d'ambitions pour le maintient et le développement des trains de nuit. Menaces prévisionnelles de fermeture des Ateliers de maintenance (Limoges ? Périgueux? Brive? Bretenoux ? La

Méga-région « nouvel Aquitaine » perd 1 emploi de cheminot toutes les 23 minutes jusqu'en 2022 !

N'oublions pas d'aborder le récent Audit régional « Nouvel Aquitaine » chiffré entre 1,1 et 1,3 Milliards d'€ , et dont pour le seul Limousin (ancien périmètre) l'enveloppe nécessaire était de 350 millions d'€ !

Plusieurs lignes régionales sont menacées de fermeture définitive: Limoges-Angoulême (sur la partie Saillat/Angoulême) ainsi que la ligne Brive par St Yrieix (St Yrieix-Objat au mieux, St Yrieix -Brive au pire) Est-ce de cette manière que nous allons pouvoir désenclaver nos territoires ? Qu'en est-il et quelles perspectives des lignes et dessertes Bordeaux-Lyon (Sud et Nord) dont M. Lagrave et Wauquiez ne veulent plus entendre parler !

Idem concernant les liaisons TGV Brive-Lille qui auraient le mérite d'être rétablies tant la demande est conséquente si la promotion de telles liaisons était adaptée aux réels besoins des utilisateurs (*l'offre créant aussi la demande!*) c'est la seule liaison reliée directement à l' aéroport International de Roissy, l' accès direct aux autres régions Nord/ Est / Sud-Est / Méditerranée /Londres/ Bruxelles/Amsterdam / l' Europe de l' Est et le Nord de l'Europe !

A propos de Service public un autre sujet mérite réflexion c'est la « Balkanisation » de la tarification ferroviaire à l'échelle des nouvelles régions ! En effet sous couvert de la loi NOTRe (qui permet cela) chaque Autorité Organisatrice (AO) récupère la TVA sur son périmètre d'action et c'est donc la fin de la tarification « sociale » , de la péréquation tarifaire, de l'égalité de traitement comme de la continuité territoriale .

Même si certaines régions passent des accords de réciprocité ferroviaire, il y a rupture républicaine et rien ne garantit que demain

les correspondances entre circulations seront garanties pour les Intercités/TER GL/ TGV etc... Il n' y aura plus de dégressivité tarifaire et les tarifs augmenteront mécaniquement ! Il est à noter qu'il est absolument scandaleux autant qu'inadmissible de constater la manière dont les régions (AO) se sont partagées comme de véritables rapaces la dépouille des Intercités , chacune incluant dans son périmètre les morceaux ou parties les plus « rentables », jetant le reste en pâture à « Macron-Bus »!

Je voudrais encore revenir sur le FRET très souvent oublié, qui s'il était repris par le rail sous le statut public (Intérêt général) en tant que grande cause nationale permettrait de rééquilibrer l'usage de l'infrastructure ferroviaire, mais le véritable coût du transport étant « externalisé » par les donneurs d'ordre au ordres de la grande distribution, dont le coût réel est « sous-tarifé » de plus de 30% ! La dégradation du réseau routier et son entretien , les conséquences et les coûts engendrés par ces pollutions et leurs déclinaisons sur l'environnement, l'accidentologie et ses conséquences désastreuses sur les populations exposées et les victimes dont les coûts sont injustement pris en charge par les organismes sociaux !

Les divers délits d'intention ne suffisent plus , il faut désormais faire preuve d'un véritable courage politique et passer aux actes pour le renouveau d'un véritable Service Public Ferroviaire à hauteur des besoins et au service intégral des usagers.

CHAUFFIER Jean-Pierre (Limoges)

Paris -Traversière

le Jeudi 05 Octobre 2017