



## **REVUE DE PRESSE**

**Lundi 19 février 2018**



# La semaine

## Fronts chauds sur les rails et dans les airs

### AUJOURD'HUI

**Discussions sur les rails.** Le Premier ministre Edouard Philippe entame ce matin une première phase de concertation sur la réforme à hauts risques du système ferroviaire français, en rencontrant à Matignon syndicats, direction de la SNCF, représentants des régions et des usagers.



Philippe Martinez (CGT) au centre du débat sur les cheminots. AFP

**Cahuzac: dernière ligne droite.** Le procès en appel de l'ancien ministre du Budget entre dans sa dernière ligne droite avec trois jours d'audience, jusqu'à son terme mercredi.

### MERCREDI

**Repas et diplomatie.** Emmanuel Macron déjeune avec le nouveau président du Liberia, George Weah au Palais de l'Élysée.

**Asile: projet de loi controversé.** Le projet de loi «Asile et immigration» est présenté en Conseil des ministres. Ce texte, qui entend à la fois réduire les délais d'examen des demandes d'asile, faciliter les reconduites des déboutés et l'intégration de ceux admis, a été conçu pour équilibrer fermeté de la lutte contre l'immigration irrégulière et amélioration de l'accueil des réfugiés.

### JEUDI

**Turbulences chez Air France.** En pleines vacances d'hiver, dix syndicats d'Air France, dont les trois de pilotes, appellent à la grève jeudi pour obtenir une hausse des salaires.

**Manif des cheminots.** La remise en cause du statut des cheminots incite la CGT à appeler à «une manifestation nationale».



A Air France, les syndicats appellent à la grève jeudi.

Photo AFP

Unsa, SUD-Rail et CFDT sont prêts à se mobiliser

**Dernière chance.** Loin d'un compromis sur l'avenir de l'assurance-chômage, patronat et syndicats s'accordent une dernière chance de parvenir à un accord, lors d'une ultime séance de négociation. Mais le Medef refuse toujours de sanctionner les secteurs qui abusent des contrats courts, une exigence des syndicats.

**Affaire Ramadan.** La cour d'appel de Paris réexamine le recours que l'intellectuel musulman, mis en examen pour viols et incarcéré, a formé contre son placement en détention provisoire.

### VENDREDI

**La radicalisation.** Edouard Philippe dévoile dans le Nord l'arsenal du gouvernement contre la radicalisation jihadiste, destiné à combler les lacunes dans la politique de lutte et de prévention, symbolisées par l'échec du centre de déradicalisation de Pontourny (Indre-et-Loire).

### SAMEDI

**Emmanuel Macron à la ferme.** Le président de la République est attendu parmi les premiers visiteurs du salon de l'Agriculture, à l'ouverture de la plus grande ferme de France du 24 février au 4 mars.

# 80 km/h, ça fait sortir les escargots

■ L'opération «cagouille» a semé une gentille pagaille, samedi sur les Nationales, dans la zone des Montagnes et à Angoulême.

■ Elle a rassemblé 750 motards et 105 automobilistes opposés à la limitation révisée.

■ Un «record».

Benoît CAURETTE  
b.caurette@charentelibre.fr

La démonstration par l'absurde. Rouler au pas pour prévenir qu'à ce rythme-là, les cagouilles seront bientôt des Formules 1 sur les routes de Charente.

Partis d'Hiersac sur le coup de 14 heures, 750 motards en rogne ont frappé fort, samedi après-midi sur les RN 141 et 10, dans la zone commerciale de Champniers, puis en centre-ville d'Angoulême en pleine période de pointe.

Ralentissements monstres, pétarades, coups de klaxon et bâchages de radars. Dans une ambiance bon enfant et sans incident.

## Une démonstration de force régionale

La mobilisation, essentiellement menée contre l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h - «cette dernière invention de la sécurité rentière» - a fait mieux qu'en 2014, quand 600 deux-roues avaient envahi Bourgin, à Angoulême, pour s'opposer au contrôle technique moto.

«On n'avait jamais réussi à explorer ce chiffre, ce rassemblement est véritablement historique» savourent Aymeric Jobit, coordinateur de l'antenne charentaise de la fédération française des motards en colère (FFMC 16). Une organisation qui accueillait en fait le premier volet d'une «démonstration de force» régionale amenée à tourner (lire l'encadré) entre la



Samedi sur la RN10, l'impressionnant cortège des motards occupe sur plusieurs kilomètres l'une des deux voies, complètement fermée à la circulation.

Photos Renaud Joubert

«Le prochain coup, ce sera 70 et puis 60. À ce rythme-là, on ira bientôt au boulot en trottinette.»

Dordogne, la Gironde, la Charente-Maritime et la Vienne, tandis que les départements de l'ex Limousin gèrent de leur côté: samedi, les motards bloquaient l'A20 de Limoges en parallèle de l'action charentaise.

Mais le sujet ratisse bien au-delà du monde des gros cubes. À l'appel de l'association «40 millions d'automobilistes» et de la «Ligue de défense des conducteurs», 105 voitures se sont jointes à l'opération cagouille au départ d'Hiersac. «Elles n'avaient été que cinq à Bourgin il y a quatre ans, c'est dire si nous avons réussi à mobiliser et surtout si le gouvernement devrait y réfléchir à deux fois au regard de ce mécontentement qui va en grandissant» se félicite en-

core Aymeric Jobit. Dans la Vienne, une opération menée simultanément au nord de Poitiers par le collectif Colère86 est allée encore plus loin en ralliant à sa cause les pros de la route que sont les ambulanciers et les taxis. Mais ce mouvement-là est trop «sociétal» pour la FFMC qui n'a «qu'une seule revendication: une vraie sécurité routière» martèle Didier Bourdeau, son responsable communication. La mobilisation charentaise de ce week-end ne s'identifie donc pas davantage à l'action spontanée - et désorganisée - initiée par la déclinaison locale Colère16 pendant le festival de la BD d'Angoulême. Manif, on s'en souvient, interdite par le préfet et qui avait donné lieu à quelques verbalisations de pilotes «excessifs» à l'origine, selon la police, d'«entraves à la circulation.»

## «Une procuration pour foutre le bordel»

Le jeune motard angoumois Julien Fessard était de ce rendez-vous manqué. Samedi, il a apprécié «l'organisation mieux rodée» du mouvement de la FFMC et convenu «qu'il faut avancer tous ensemble dans un même mouve-

ment coordonné, parce que ça a plus de poids.»

Plus de chances, pour Pascal Guinguenaud, Angoumois également, d'aboutir à une marche arrière du gouvernement, d'après lui essentielle. «Cette histoire de 80 km/h est aberrante, peste-t-il. Le prochain coup, ce sera 70 et puis 60. À ce rythme-là, on ira bientôt au boulot en trottinette.» Alexia Riaud, elle, s'inquiète «de camions qui rouleront aussi vite ou plutôt aussi lentement que tous les autres véhicules et qu'on ne pourra plus doubler.»

Et, généralement, le mouvement bénéficie d'une certaine popularité: tout au long du trajet et même à Angoulême, les rassemblements de Charentais guettant les belles cylindrées comme on attendrait la caravane du tour de France étaient légion. «À chaque fois, nous avons un capital de sympathie certain, apprécie Daniel Rose, secrétaire de la FFMC16. Un peu comme si on nous donnait procuration pour

## Ils remettent ça samedi prochain

«On n'a pas fini, ça va durer jusqu'au printemps!» Aymeric Jobit, coordinateur départemental de la FFMC, donne rendez-vous aux motards samedi prochain, pour le second volet de la manif régionale. «Elle aura lieu en Charente-Maritime, à Saintes ou à La Rochelle, on ne sait pas encore, on vous prévient rapidement sur les réseaux sociaux.» Suivront des rassemblements en Dordogne et dans la Vienne. «Mais il y aura aussi des actions ponctuelles, relatives à la sécurité, comme des marquages d'enrobés en mauvais état, des signalisations de radars...»

foutre le bordel.» C'est cependant en bon ordre qu'une délégation a été reçue par le préfet en milieu d'après-midi. Pour que les porte-parole des motards puissent exposer toutes leurs revendications et obtenir la réouverture, à court terme, des tables rondes de la sécurité routière. Un sujet autrement plus vaste que les 80 km/heure de la colère.

## La Colère à géométrie variable dans la région

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) n'était pas la seule à rassembler samedi en Charente, en Haute-Vienne et dans la Creuse. Ailleurs en Nouvelle-Aquitaine, des motards et automobilistes se réclamant pour l'essentiel du mouvement «Colère», ce collectif spontané à l'origine mal connue, aux motivations très diverses, et qui donc s'est propagé sur les réseaux sociaux à vitesse grand V, a organisé des démonstrations de force.

À Migné-Auxances, au nord de Poitiers, ils étaient plusieurs centaines à bloquer trois stations-service implantées dans les zones commerciales - très fréquentées un samedi après-midi - de la capitale de la

Vienne. Le combat se portant ici sur la hausse du coût des carburants. À Périgueux, outre une opération escargot sur la RN21 et un joyeux bazar en centre-ville, Colère24 s'est rassemblée devant la prison pour protester contre l'incarcération de l'un de ses meneurs pour... des faits étrangers à son implication dans le mouvement. À Saintes, Colère17 n'a pas pu suffisamment rassembler pour bloquer l'entrée de l'A10 mais s'est rabattue vers Niort au ralenti. Niort où s'est tenue pour le coup une manif d'envergure avec quelque 600 véhicules, à l'appel d'Alliances Citoyennes 79 et de la FFMC79. À Pau, une grosse centaine de manifestants encouragés par Colère64

ont envahi la rocade. À Bordeaux cependant, le mouvement espéré par Colère33 a fait un flop: ils n'étaient qu'une poignée à se rassembler, provoquant l'indignation de l'une des fans du groupe Facebook: «Bordeaux, c'est une honte, vous savez gueuler et vous plaindre, mais personne ne bouge.» À Tulle, Colère19 n'a pas fait beaucoup mieux en se retrouvant dans un télescopage de manifs devant la préfecture, coincée entre FN et anti extrême droite. À noter que le département de la Corrèze s'est récemment fait remarquer en signalant au gouvernement sa volonté de garder 1000 km - un quart de son réseau - à 90 km/h, arguant de travaux récents sur les routes concernées.



Les motards en colère ont bâché plusieurs radars (Ici celui de la Vigerie), une façon pour eux de protester contre ce qu'ils estiment être de la «sécurité rentière».

# Une panne de signalisation raye Angoulême de la carte ferroviaire

Les TGV ont décidément du mal à marquer les arrêts en gare d'Angoulême! Cette fois, c'est une panne banale sur les installations du réseau SNCF qui a dévié trois trains, qui ont «shunté» la gare d'Angoulême.

Samedi matin, les passagers du TGV qui avait quitté la gare Montparnasse à 8h27, à destination de Bordeaux, ont eu la surprise, un peu avant d'arriver en Charente, d'entendre que le TGV ne desservirait pas les gares d'Angoulême et de Libourne. Le TGV est resté sur la ligne à grande vitesse, jusqu'à Bordeaux. En sens inverse, un Bordeaux-Paris est lui aussi resté sur la LGV et n'a pas desservi Angoulême. Et un troisième train, qui entrait en gare d'Angoulême a dû rebrousser chemin vers le sud pour reprendre la LGV en direction de la capitale où il est arrivé avec 1h15 de retard.

À Bordeaux, les passagers ont dû attendre... des bus. Selon SNCF, une... trentaine de voyageurs à destination d'Angoulême se sont ainsi retrouvés sur le quai de la gare Saint-Jean. Les passagers du train, eux, affirment qu'ils étaient pas loin de trois cents, entassés sur le quai de la gare. «Lorsque nous sommes sortis du hall, le parvis était noir de

monde et un bus partait à plein», raconte l'un d'eux. Une telle pagaille qu'il a préféré, avec son amie, louer une voiture pour rejoindre Angoulême, avec trois heures de retard.

Matthieu, lui, est très en colère d'avoir été baladé, sans informations, d'un TGV hypothétique supprimé, à un bus annoncé pour Angoulême finalement à destination de Libourne, jusqu'à un Ouigo providentiel à 11h58, sans correspondance pour Cognac... Avec le désagréable sentiment que «des contrôleurs nous disaient de nous démerder nous-mêmes».

Même perception pour Alain. «Comme d'habitude c'est fait avec le plus grand mépris à l'égard des usagers. Communication de la SNCF défaillante, messages contradictoires et le bus n'est pas la. C'est pitoyable» enrage-t-il.

À l'origine, c'était une panne électrique sur le poste d'aiguillage de Vervant, au sud du raccordement de Luxé, sur l'ancienne ligne qui a mis la signalisation en rideau. Impossible dès lors d'emprunter les raccordements avec la LGV au nord d'Angoulême. Décelé après 9 heures, identifié à 11h30, le problème a été réglé définitivement en début d'après-midi.

## La protection des piétons par l'illusion

En Charente-Maritime, Jonzac expérimente un passage piétons en trompe l'œil qui crée une illusion d'optique. Il semble flotter au-dessus de la chaussée. Effet spectaculaire pour attirer l'attention et inciter à ralentir. Surprenant.

Jean-François BARRÉ  
jfbare@charenteinfo.fr

De loin, ce ne sont que des bandes peintures au sol. Juste l'impression que l'artiste a un peu débordé du cadre. À l'approche, c'est comme des parallélépipèdes de béton qui prennent forme et se mettent à flotter au-dessus de la chaussée, comme un passage piéton en trois dimensions qui fait obstacle. J'y vais, j'y vais pas? Ça intrigue, ça surprend, et ça incite à taper dans les freins. On ne sait jamais. Et puis, finalement, tout passe, sans aucun heurt. Ce n'est qu'une illusion d'optique. Déstabilisant et plutôt efficace, l'effet trompe l'œil, qui a au moins le mérite, en créant la surprise, de faire lever le pied à l'automobiliste de centre-ville.

«C'est un peu fait pour», rigole Christophe Cabri. Le premier adjoint au maire de Jonzac n'est pas peu fier de l'expérience que mène depuis le début de semaine dernière la capitale de Haute-Saintonge. Il lui a suffi que quelques bandes de résine thermocollées appliquées au sol par une société spécialisée, trois couleurs, noir, gris blanc, décalées, pour créer l'événement.

«C'est un test, une première en Nouvelle-Aquitaine. On doit être les quatrièmes en France», souligne Christophe Cabri. «Jonzac a toujours voulu être en pointe. Et on attache beaucoup d'importance à la sécurité routière».

Derrière son comptoir, Anne, la



L'effet 3D du passage piétons surprend et incite l'automobiliste à ralentir.

Photo J.-F. B.

boulangère de la rue des Carmes, à deux pas de la médiathèque, en plein centre-ville, observe du coin de l'œil. «D'ici, on ne voit rien de l'effet, regrette-t-elle. Mais c'est une bonne idée», se rattrape-t-elle aussitôt. Ses clients confirment. Vu du trottoir, rien d'exceptionnel. Et pourtant, cette retraitée, assise sur le siège passager de la voiture de son mari, a bien eu un mouvement

d'hésitation, lorsque le véhicule s'est approché de la signalisation.

### Pas d'accident de piéton

«C'est surprenant. On ne l'avait jamais vu». Une autre vient de s'en rendre compte. «Je vais repasser par là. Juste histoire de voir l'impression que cela fait».

Vrai. Il faut être en voiture, dans

l'axe des bandes blanches, pour que l'effet soit optimum et que les volumes se dessinent.

Apparemment, les automobilistes jonzacais ont dépassé l'effet de surprise. Samedi matin, pas de coups de frein intempestifs, pas d'hésitation des piétons qui se lancent. «Si on peut arriver à ce que les gens ralentissent», espère un passant. Arrive un monospace, que l'on sent

hésitant. Le conducteur, au ralenti, n'a pu s'empêcher de jeter un œil au passage protégé. C'est le but recherché. «Il y a un an et demi, on a implanté des coussins berlinois, [ces ralentisseurs oranges, carrés et plats qui fleurissent en ville N.D.L.R.] à la demande des habitants», argumente Christophe Cabri qui assure que le retour d'expérience est plutôt positif. «Les gens appellent plutôt pour nous demander pourquoi il n'y en a pas dans leur rue».

Avec le passage piéton en 3D, la mairie a peut-être trouvé l'alternative. La peinture ne malmène pas les amortisseurs, les véhicules ne font pas de bruit en roulant dessus. Surtout, l'illusion d'optique a un avantage non négligeable. «À 8 ou 900 euros hors taxes, on est certes deux fois plus cher qu'un passage piéton classique, mais c'est deux fois moins cher qu'un coussin berlinois ou un ralentisseur».

En ville, «les gens en parlent, assure l'élu. Et en disent plutôt du bien». L'expérimentation devrait s'étaler sur deux ou trois mois. Le premier a été implanté rue des Carmes, «l'un des principaux axes d'accès au cœur de ville». Si l'expérience est concluante, d'autres traits de peinture en trompe l'œil pourraient se dessiner, notamment à proximité des écoles. «Si c'est bon, on pourrait quasi systématiser». Avec pour objectif, en matière de sécurité routière, tenir le cap. L'an dernier, de mémoire de Jonzacais, il n'y a pas eu de piéton blessé en ville.

- Annoncée début avril, la fin des travaux aura lieu à la fin du mois sur les quais de Cognac
- Les crues ont bloqué le chantier, qui reprendra aujourd'hui lundi si le temps le permet.

# Après la pluie, la quête du bon timing sur les quais

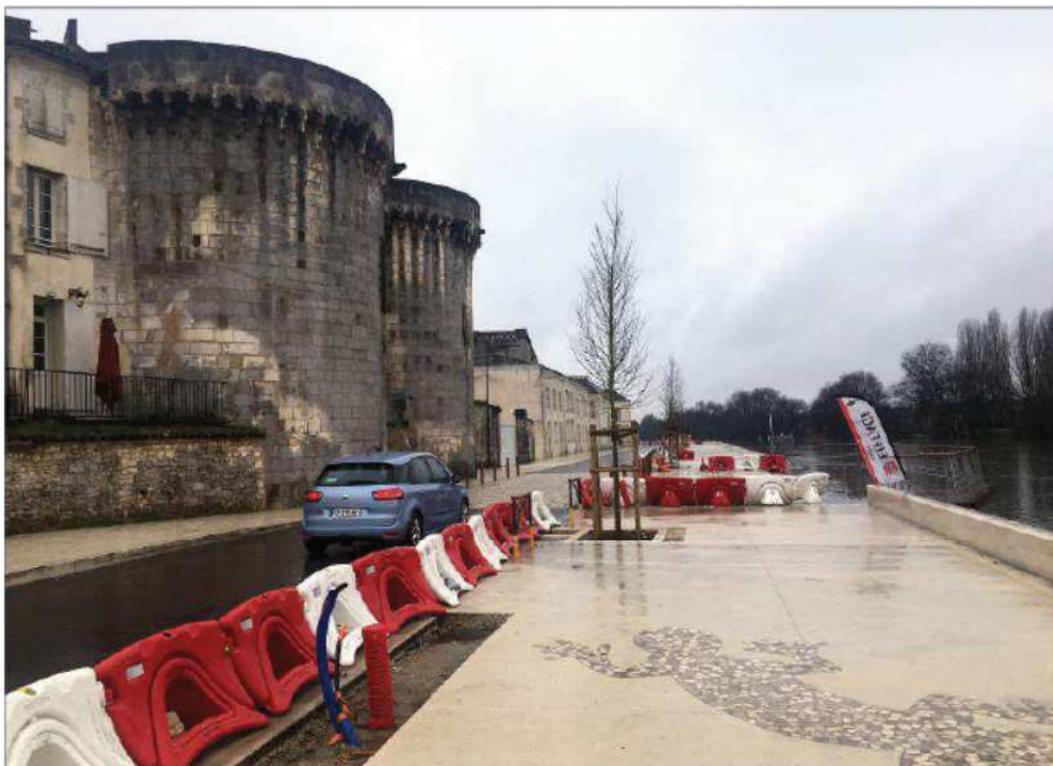
Marc BALTZER  
m.baltzer@charentelibre.fr

C'est une question de point de vue. Depuis la place du Solençon, juste en face, les séparateurs de voie rouge et blanc donnent toujours une allure de chantier aux quais Maurice-Hennessy de Cognac. Sur place, en revanche, la circulation est fluide et le site ressemble à ce qu'il devrait être lors de l'inauguration.

”

L'esplanade de la Salle-Verte a été trempée de chez trempée.

Dans les temps? Là aussi, c'est une question de point de vue. «Le chantier sera terminé fin avril, dans les délais contractuels», annonce le directeur des services techniques, Bruno Allafort. Alors que les élus avaient annoncé, depuis le début du projet, une finalisation en début de mois. «C'est moi qui avais poussé



Le retour attendu du soleil devrait permettre de finaliser dans les temps la dernière étape de cette grande rénovation.

Photo M. B.

un peu pour que ça soit début avril, sourit Jean-François Valegeas, adjoint en charge du domaine public. Mais bon, l'eau est

passée par là...» Celle des crues du mois dernier, qui n'ont pas franchi le muret mais ont inondé l'esplanade de la Salle-Verte, déjà terrassée et plus basse que son niveau final.

## Une semaine de travaux depuis fin décembre

L'eau de pluie, aussi, qui a continué de tomber depuis. Résultat: depuis les vacances de Noël, le 23 décembre, il n'y a eu qu'une semaine de travaux. Heureusement, reprend Bruno Allafort, «quand il y a eu des bonnes conditions météo, en novembre et décembre, ils ont tiré des bétons qui n'étaient pas prévus à ce moment-là» et de l'avance a été prise.

En principe, le chantier reprend ce matin. «En espérant que l'esplanade de la Salle-Verte se soit égouttée un peu, tempère David Cavignac, responsable des études

à la Ville. Elle a été trempée de chez trempée. On s'assurera que les portants soient conformes, pour l'instant c'est délicat.» Les averses de ce week-end n'ont rien arrangé, mais le retour du soleil est annoncé ce mercredi.

Il restera alors à finaliser l'esplanade en béton sablé, avant d'y ériger deux luminaires de 12 mètres de haut. Puis à bétonner la partie de la promenade qui va jusqu'à l'embarcadère Hennessy. Enfin, des bandes végétales seront posées entre les jeunes arbres plantés en novembre. Le temps presse, mais tout sera achevé fin avril, estiment les services techniques.

Côté finances, en tout cas, il n'y a pas eu de mauvaise surprise. «Il n'y a pas eu de surcoût» par rapport au plan de financement initial de 2.261.000 € HT (60 % pour la commune, 40 % pour l'agglomération) annonce Patrick Sedlacek, adjoint en charge des finances.



Les quais en 2016, avant le début des travaux.

Photo archives CL

# La Gaule cognaçaise espère un meilleur cru cette année

Après une saison 2017 décevante, la Gaule aborde l'année avec sérénité. Et prépare un lâcher de truites «revu», dévoile son président.

Gilles BIOLLEY  
g.biolley@charentelibre.fr

Il s sont bien les seuls à se satisfaire du temps pluvieux qui sévit depuis le début de l'année. «Et on espère que ça va continuer, ça fait nos affaires», sourit Patrice Straub, le président depuis 2016 de la Gaule cognaçaise qui a tenu son assemblée générale vendredi soir, à Javrezac. Après une année 2017 sous la ligne de flottaison, avec un manque d'eau criant qui a engendré une baisse sensible de la vente de cartes, l'association attaque cette nouvelle saison avec beaucoup plus de certitudes et d'assurances. À l'aube d'un mois de mars qui verra le traditionnel lâcher de truites s'effectuer cette année dans le cadre de nouvelles dispositions, son président affiche sa sérénité.

**2016 avait été un bon cru pour la Gaule, comment qualifieriez-vous 2017?**

**Patrice Straub.** Tout juste moyen. On a enregistré une baisse d'effectif avec 110 cartes de pêche en moins par rapport à 2016. Les niveaux d'eau très bas de nos rivières l'an dernier nous ont pénalisés. Ça ne facilitait pas nos lâchers. On a même été contraints de faire des cartes journalières. Nous sommes tributaires de la météo, pas d'eau pas de pêche. Pour autant, on comptabilise 1 835 adhérents, ce qui reste très positif.

**Des pêcheurs qui seront plus à la fête cette année au regard des pluies tombées ces dernières semaines?**

On l'espère. Les niveaux d'eau sont bien remontés, la saison s'annonce bien. On est confiant. Elle a déjà bien commencé en janvier. On a pu lâcher 75 kg de



Patrice Straub (à droite) et son trésorier Jean-Rémy Buron veulent se profiler une belle saison 2018 pour une association en recherche d'un garde-pêche. Photo archives CL

brochets, 100 de carpes, 400 de gardons et 150 kg de black-bass, un poisson qui plaît bien et qu'on va développer (1), c'est pas mal. Si ça pouvait continuer à pleuvoir encore un peu et qu'on trouve un nouveau garde-pêche, ce serait même parfait.

**Vous recrutez à la Gaule?**

Oui. Notre garde doit nous quitter pour des raisons professionnelles. On cherche un remplaçant et c'est urgent.

**Outre la pêche, vous procédez aussi à l'entretien des rivières du Cognaçais.**

**Dans quels états sont-elles?**

L'état général est correct. On n'a pas eu à noter de problèmes particuliers. A défaut d'eau l'an dernier, on en a d'ailleurs profité pour nettoyer les lits et les bords de rivières.

**On est à trois semaines du traditionnel lâcher de truites. Comment se présente ce rendez-vous?**

Ce sera pour le samedi 10 mars, avec une nouveauté toutefois cette année. On n'en lâchera pas partout cette fois. L'alevinage se fera sur quatre parcours spécifiques, le Charenton, l'Antenne, le Ri de Gensac et le Né. Il y aura deux parcours par samedi en alternance jusqu'en avril, Antenne-Charenton et Ri-Né. Cinquante-six lots seront déversés tous les samedis pour un total de 1 835 kilos de truites.

(1) Originaire d'Amérique du nord, cette perche truite ou perche noire est de plus en plus prisée par les pêcheurs au leurre pour ses qualités sportives.

Contact Gaule cognaçaise au 05 45 82 77 02 ou sur le site: <http://lagaulecognaçaise.fr/>

# La SNCF sous haute tension

Le statut des cheminots, la mission du service public et l'ouverture à la concurrence sont placés aujourd'hui au centre de la négociation entre la ministre et les syndicats.

La ministre des Transports Elisabeth Borne a estimé que «la casse du service public, c'est de laisser perdurer la situation actuelle» à la SNCF, répondant au patron de la CGT Philippe Martinez. Affirmant hier, dans un entretien au Journal du Dimanche, que «le statu quo n'est pas possible», Elisabeth Borne a prévenu que «tous les sujets sont sur la table», à la suite de la publication jeudi d'un rapport prônant une réforme en profondeur de la compagnie ferroviaire publique.

”

**La casse du service public, c'est de laisser perdurer la situation actuelle!», affirme Elisabeth Borne.**



Le rapport commandé à l'ancien président d'Air France Jean-Cyril Spinetta et remis jeudi au Premier



Le «Stop» est prévu jeudi: la CGT a déjà lancé un appel à la grève, les autres syndicats sont prêts à suivre.

Photo AFP

ministre préconise en particulier une transformation de la SNCF en société anonyme et la fin du statut de cheminot à l'embauche.

La CGT a annoncé une manifestation nationale des cheminots le 22 mars, pour défendre notamment leur statut, son leader Philippe Martinez évoquant une «casse» de la SNCF.

«C'est exactement l'inverse. Le plus grand danger pour ce grand service public auquel nous sommes tous attachés, ce n'est pas la réforme, c'est le statu quo», a rétorqué la ministre. «La casse du service public, c'est de laisser perdurer la situation actuelle!», a-t-elle in-

sisté, évoquant près de 20 % de lignes ralenties par manque d'entretien ou encore des lignes de trains de nuit fermés après une dégradation du service.

«Le statu quo n'est pas possible. C'est ma ligne rouge et celle du gouvernement», a-t-elle martelé, à la veille du début de négociations avec les syndicats de la SNCF. «Nous allons aborder des sujets très sensibles. Il y a des inquiétudes et forcément beaucoup de questions, c'est légitime. Nous allons dialoguer, y répondre», a promis la ministre.

«La méthode et le calendrier seront annoncés le 26 février à Matignon», a-t-elle détaillé, en soulignant qu'«il

y a urgence à agir». Elle a enfin estimé qu'une «ouverture à la concurrence progressive et préparée est dans l'intérêt de tout le monde», alors que l'ouverture est prévue fin 2020 pour les TGV et fin 2023 pour les TER.

Dans le cadre de leur transfert éventuel vers de nouveaux opérateurs, les cheminots doivent pouvoir emporter avec eux des éléments de leur statut, a indiqué Elisabeth Borne: «L'idée que les cheminots emportent avec eux un sac à dos social fait consensus: cela leur permettra de rester au même endroit, d'exercer le même métier et de préserver leurs droits».

# Cet après-midi



## Temps encore bien humide.

La grisaille reste de mise, avec des nuages bas et de petites pluies qui se généralisent par le Nord-Ouest dans le courant de l'après-midi. Le vent est de Sud-Ouest à Ouest faible à modéré, puis il tourne au Nord-Ouest en soirée sur la côte.

## Mardi



## Mercredi



## Jeudi



## Vendredi



## Samedi



## Dimanche



# « La région devient un désert ferroviaire »

**SNCF** Renaud Lagrave, le vice-président délégué aux transports de la Région Nouvelle-Aquitaine, s'insurge contre le rapport Spinetta

« **Sud Ouest** » Comment réagissez-vous au rapport Spinetta sur l'avenir de la SNCF ?

**Renaud Lagrave** Je dirais d'abord qu'il n'y a pas grand-chose de neuf sous le soleil, car beaucoup de ses propositions sont déjà dans les tiroirs de Bercy. Il y a quelques points que j'approuve comme la nécessité de transparence de l'entreprise dans ses comptes publics. Mais cela masque

mal tout ce qui est catastrophique dans ce rapport.

« La concurrence est de toute façon prévue par la loi et l'Europe, même si, en France, nous avons du retard »

L'abandon du fret ferroviaire, l'abandon de la grande vitesse au sud de Bordeaux et l'abandon de 55 % des lignes classées 7 à 9 en Nouvelle-Aquitaine. La région devient un désert ferroviaire. C'est ahurissant !

Alors que Paris a accueilli la COP 21 et qu'on donne des leçons au monde entier, ce que dit le rapport Spinetta, c'est prenez votre voiture, montez dans un car et chargez vos marchandises sur des camions. Le rapport considère que l'État doit reprendre l'argent des Régions prévu dans les contrats de plan pour financer des infrastructures où il n'y aura pas de TER. C'est inacceptable.

Il est cependant exact qu'il y a de nombreuses lignes qui transportent peu de voyageurs.

Rassurez-vous, ça ne nous a pas échappé et nous n'avons pas attendu



Renaud Lagrave, le vice-président délégué aux transports de la Région Nouvelle-Aquitaine. ARCHIVES NICOLAS LE LÈVRE

M. Spinetta pour le constater. Mais, depuis le 2 juillet, grâce à la mise en service de la LGV, les TER ont 15 % de voyageurs en plus. Je prends un autre exemple, la liaison Limoges-Bordeaux. Elle était presque vide, elle est pleine aujourd'hui parce que la Région a fait en sorte de réduire le temps de parcours. Avec des trains qui roulent et sont à l'heure, vous aurez des passagers. L'opérateur ne fait pas son travail ou alors vous explique sur ses applications comment prendre le car.

**La concurrence peut-elle apporter une réponse aux problèmes soulevés par le rapport Spinetta ?**

La concurrence est de toute façon prévue par la loi et l'Europe, même si, en France, nous avons du retard. Mais quel opérateur pourrait être intéressé avec des lignes fermées à 50 % ou des trains qui roulent à 40 à l'heure, à part un loueur de scooter ? Ou alors, il faudrait aussi mettre en concu-

rence la gestion et l'entretien du réseau mais ce n'est pas ce qui est prévu.

**Les Régions sont visiblement remontrées contre le rapport Spinetta. Quelle riposte envisagez-vous ?**

Les Régions de France avaient déjà auditionné Philippe Duron pour son rapport remis le 1<sup>er</sup> février dernier et déjà contestable sur la grande vitesse. Elles sont reçues ce mardi matin [NDLR : demain] par la ministre Élisabeth Borne et je représenterai Alain Rousset. Je peux vous garantir que les Régions ne porteront pas la responsabilité des fermetures de lignes. Depuis le 7<sup>e</sup> arrondissement de Paris, M. Spinetta considère également que c'est aux Régions et pas au gouvernement d'annoncer les fermetures de lignes. Comme le disait un de mes glorieux aînés [NDLR : Henri Emmanuelli], j'ai passé l'âge des caramels mous.

Recueilli par Benoît Lasserre

# Terre de liens souhaite faire manger bio et local

## CITOYENNETÉ

Le groupe local veut travailler avec les collectivités du territoire pour créer une dynamique

DIDIER FAUCARD  
d.faucard@sudouest.fr

« Le groupe local (membre de l'association Poitou-Charentes, NDLR), fort aujourd'hui de 13 membres, est né il y a un an, après une première réunion qui s'était déroulée à l'Arty Show. L'idée est de nous rencontrer, d'échanger pour pouvoir évoquer la problématique agricole sur le territoire de Grand Cognac puisque nous avons voulu calquer nos actions sur les limites de l'Agglo », explique Christophe Bayle, à l'initiative du groupe local avec Vanessa Testud.

Au niveau national, l'organisation, de par ses engagements et ses actions, s'est désormais fait un nom. Terre de liens s'est fixée pour mission de stopper la disparition des terres agricoles en les achetant, en y facilitant l'installation de nouveaux agriculteurs et en prônant une agriculture biologique et paysanne, en circuits courts.

« La terre doit être un bien commun, pas une marchandise »

Des actions soutenues par une philosophie : « Terre de liens est un mouvement citoyen qui dit que la terre doit être un bien commun, pas une marchandise », résume Suzanne Bernard, membre de l'association.

### 5 000 ha pour nourrir Cognac

Une méthodologie qui suppose une certaine veille foncière pour réagir rapidement devant des opportunités d'acquisition. Le problème est de pouvoir acquérir ce foncier dans ce secteur du Cognac où la priorité est à la vigne et où, en raison de l'excellente santé du cognac, le prix de la terre s'est envolé. « Mais sur les



Terre de liens souhaite, qu'à terme, le bio soit présent dans toutes les restaurations collectives de Grand Cognac. PHOTO MICHELE DANIAU - AFP

52 000 hectares de terres sur le Grand Cognac, seulement la moitié est occupée par la vigne. On doit pouvoir faire d'autres choix », répond Christophe Bayle. « L'association Terre de liens de Normandie a mis au point un convertisseur alimentaire. Si on s'y réfère, le résultat obtenu est d'un besoin de 5 000 hectares pour nourrir la population de Cognac », poursuit-il.

### 50 % de bio dans les assiettes

On n'en est, bien évidemment, pas encore là. Et si la veille foncière et faire pousser de nouvelles fermes sur le territoire sont bien inscrits sur le tableau des missions du groupe cognaçais, ce n'est pas, pour le moment, la priorité absolue. « Nous avons décidé de prendre le problème à l'envers. Avant de penser à implanter des fermes, l'idée est de travailler à sensibiliser la population à consommer d'une façon saine des produits issus d'une agriculture de proximité. » La population et les collectivités locales puisque Terre de liens, dans la même optique, milite aussi pour que le bio gagne les cantines scolaires et l'ensemble de la restauration collective

sur le territoire. Une démarche souflee par Julie Durand, jeune maman de deux enfants qui, dans ce but, avait déjà rencontré, à titre individuel, le directeur de la cuisine centrale cognaçaise et avait visité des cuisines. À présent, elle poursuit ce projet au sein de Terre de liens. « On ne va pas demander le tout bio tout de suite mais notre volonté est d'amener les élus à prendre en compte cette problématique et, dans un premier temps, parvenir à avoir dans les assiettes 50 % de bio provenant d'une production locale, en y allant progressivement », renseigne Christophe Bayle.

### « Être l'étincelle »

Sachant que, pour y arriver, il faudra justement que cette production bio augmente elle aussi d'une manière significative pour répondre à la demande. En Cognac, la part du bio représente, aujourd'hui, 2, 5 % des surfaces exploitées et l'ensemble du département de la Charente est globalement en retard par rapport à la surface nationale (5 %). D'où le besoin de mettre en place une véritable dynamique locale pour inciter à développer cette production et particulière-

ment dans le domaine du maraîchage. Une dynamique qui pourrait rejoindre d'autres initiatives. « Nous sommes en train de travailler sur un projet de développement de la culture des légumes sur le département, en partenariat avec la Chambre d'agriculture », indique, de son côté, Sébastien Bruand, maraîcher bio et vice-président de la Maison de l'Agriculture biologique (MAB) en charge de ce secteur.

Cela suppose de nouvelles terres et rejoint la question, déjà évoquée, de veille foncière « pour laquelle nous devons, également, nous appuyer sur les collectivités locales mais aussi des associations, les différents acteurs du monde agricole », note Christophe Bayle. Le chemin risque d'être encore un peu long pour arriver à ce que le « projet alimentaire territorial », appelé de ses vœux par le groupe local Terre de liens, devienne réalité. « Nous ne pouvons pas tout faire mais nous souhaitons créer une étincelle », résume Christophe Bayle.

Renseignements à l'adresse :  
gl-cognac@terredeliens.org.

# Quelques repères sur l'association

L'association est née en 2003 et, en 2007, la foncière Terre de liens (qui permet d'acheter les terres) a été créée. Elle compte 5 000 adhérents, 900 bénévoles actifs et 81 salariés. Le tout est réparti en une association nationale et 19 associations territoriales.

## Le contexte général de l'action

Aujourd'hui, ce sont 200 fermes qui disparaissent chaque semaine en France et 1 300 hectares d'espa-

ces agricoles et naturels qui sont urbanisés. Le prix de la terre a explosé depuis une dizaine d'années avec 40 % d'augmentation.

## Les chiffres

Terres de liens, ce sont 139 fermes acquises dans toute la France - ce qui représente 3 060 hectares - et 21 sont actuellement en cours d'acquisition. 197 fermiers ont été installés sur des exploitations de

10 hectares et 360 personnes travaillent sur les fermes.

## Argent

La foncière compte 13 000 actionnaires et s'appuie sur un capital de 65 millions d'euros. Il existe, également, une fondation qui totalise 9 635 donateurs pour un total de 5,6 millions d'euros collectés.

## Dans la région

En Poitou-Charentes, 15 paysans ont

pu être installés sur un total de 178 hectares (16 paysans et 178 hectares en Limousin et 7 paysans et 83 hectares en Aquitaine). En Charente, cela concerne trois fermes : une à Marsac (1,9 hectare de vigne), une à Courcôme (10,5 hectares de céréales et légumes secs), la troisième étant en cours d'installation. Il s'agit de la ferme du Jard (26 hectares), à Vouzan où deux jeunes femmes, Fanny Goudet et Hélène Richard, veulent créer un élevage de chèvres bio.

## Verallia accueille ses nouveaux salariés



Les salariés de Verallia. DR

**ENTREPRISE** La direction de l'usine Verallia a, il y a quelques jours, organisé sa journée d'intégration de ses nouveaux salariés, un rendez-vous désormais bisannuel, au sein de la Tonnelerie Taransaud à Merpins. Une trentaine de personnes a participé à cette journée (membres de la direction, jeunes embauchés et parrains), l'objectif étant de développer des échanges dans un contexte différent du quotidien de l'usine. Les jeunes étaient accompagnés de leurs parrains respectifs qui les suivent et les guident dans leur environnement verrier. Lors de cette journée, ils ont présenté, justement avec l'aide de ces parrains, un projet fruit d'une idée neuve alliant sécurité et qualité. La visite de la Tonnelerie Taransaud a clôturé cette journée. Rappelons que l'usine Verallia Cognac, qui emploie à ce jour près de 350 personnes, a embauché 13 personnes en CDI depuis janvier 2017.

# Affaires scolaires : le malaise

La réunion du conseil municipal jeudi dernier a été marquée par un débat animé autour de la question scolaire. Appelés par l'Agglo Grand-Cognac à se positionner sur les rythmes scolaires futurs, les élus ont entendu le maire Mehdi Kalai développer son choix du maintien à 4 jours et demi. Mais les conseillers ne l'ont pas suivi et ont tous opté pour le régime dérogatoire de 4 jours par semaine, arguant de leur propre expérience de parents. Le conseil d'école devra choisir le 26 février, avant la décision finale de l'Inspection académique.

## En colère

Dans la foulée, le contentieux avec Sainte-Sévère et l'ex-CdC de Jarnac a été abordé, et Mehdi Kalai s'est montré particulièrement remonté. Depuis 2014, la commune de Sainte-Sévère en RPI (regroupement pédagogique) avec Bréville ne contribue plus à la prise en charge des élèves scolarisés à Bréville, la compétence revenant à la CdC. « En 2016, sur un coût total de 95 000 €, Bréville seule a dû assumer 83 626 €. Notre demande de modification des statuts du Sivos (Syndicat intercommunal à vocation scolaire) est toujours re-



Mehdi Kalai (au centre), un maire délégué et en colère. PHOTO P.B.

fusée, ainsi que le rattrapage des sommes dues. Le sentiment que Bréville est indésirable au sein d'un RPI élargi est très préoccupant et nous met vraiment en colère ». Alertée en novembre par Mehdi Kalai, l'Agglo n'a pas pris position. Alors quel est l'avenir de l'école de Bréville ? « Sans RPI, ni Sivos, les écoles rurales disparaîtront » : Mehdi Kalai se défend de faire du catastrophisme, mais il va tout tenter pour sortir la commune de cette situation paradoxale où, pour des raisons purement budgétaires,

l'intérêt des enfants n'est en aucune façon sauvegardé.

## Autres dossiers

En ce qui concerne la compétence voirie, les élus ont opté pour le maintien dans le giron communal, avec une éventuelle participation à la mutualisation des services. Ils ont aussi donné leur accord pour la création d'un terrain de pétanque, sous l'égide d'une Amicale des boules brévilloises, dirigée par Daniel Borgne.

**Pierre Barreteau**

## CHÂTEAUBERNARD

**Repas dansant.** L'association des parents d'élèves de l'école Jules-Vallès organise un repas dansant samedi 3 mars à la salle des fêtes

des Pierrières, animé par DJ Manu G dès 19 h. Paiement et réservation avant le 26 février (06 03 76 80 23 ou 06 34 11 09 53). Adulte 18 € moins de 14 ans 7 €.

# Cinq premières entreprises s'installent

**VAL DES VIGNES** La zone économique qui longe la RN 10, va accueillir cinq entreprises du territoire

Une zone d'activités a été dessinée le long de la RN 10 après l'ouverture en 2008 de l'échangeur de Jurignac aujourd'hui commune nouvelle de Val des Vignes. Une réserve foncière de 12 hectares sous la compétence de la communauté de communes des 4B. Cinq premières entreprises ont manifesté leur intérêt pour s'y installer. Trois lots ont été bornés sur la tranche N° 1. Celle-ci longe l'ancienne RN 10 au lieu-dit Le Maine de l'Épine à proximité de l'échangeur. Les lots sont réservés à l'EURL Cousseau, entreprise de terrassement à Auberville sur Val des Vignes, la SCI

Fleurent bâtiment de Châteauneuf-sur-Charente et à la société MDBL. Deux autres lots doivent faire l'objet d'une extension des réseaux d'eau, d'électricité et télécoms car ils se situent sur la tranche N° 2.

Toujours au lieu-dit le Maine de l'Épine, elle s'étend entre l'ancienne et la nouvelle RN 10. Un des lots a été retenu par les établissements Augier, constructeur de maison à Jurignac sur Val des Vignes. Il accueillera également la SARL La Noblesse d'un Matériau, tailleur de pierre à Barbezieux. Restera une troisième tranche, la plus grande emprise de la zone



**Restera à lotir la plus grosse emprise de la zone d'activités qui s'étire le long de la 2X2 voies.** PHOTO DELPHINE LAMY

d'activités qui s'étire le long de la 2X2 voies. « Je compte sur l'effet vitrine de ces premières installations », parie Jacques Chabot. Le président des 4B a partagé sa satisfaction avec les dé-

légués communautaires en débat d'orientation budgétaire. « Je suis heureux que ces terrains aient enfin trouvé preneur. »  
**D. L.**

# Le sort incertain du chemin de fer

**TRANSPORT** Le rapport Spinetta propose diverses fermetures « de petites lignes ». Qu'en est-il des lignes qui traversent la Charente-Maritime ?

LUC BOURRIANNE  
lbourrienne@sudouest.fr

Il fut un temps où la définition de « petites lignes ferroviaires » appelées à disparaître selon les termes du rapport Spinetta aurait pu inquiéter la Charente-Maritime. Avant 1937 et la création de la SNCF, le maillage du territoire départemental était en effet très dense et les lignes secondaires nombreuses. Des communes comme Clérac, Fouras, Saujon ou La Tremblade étaient alors desservies par des trains de voyageurs.

Ces dessertes et ces lignes aux fréquentations devenues marginales ayant disparu depuis longtemps, la

La mise en relation, constante dans le rapport Spinetta, de la fréquentation des lignes avec leur existence peut nourrir des inquiétudes

ancien secrétaire d'État aux transports (de 2002 à 2004 et de 2007 à 2010), nous n'avons plus de lignes à vocation départementale comme l'on en trouve encore en Auvergne par exemple. L'axe Nantes-Bordeaux a été conservé dans le giron des lignes Intercités par le premier rapport Duron et les travaux de l'étoile de Saintes sont prévus et financés. Certains ont d'ailleurs commencé, ce qui entraîne en ce moment la suppression des trains entre Saintes et Royan. A priori, je ne suis pas inquiet même si je reste méfiant. Je rencontrerai le Premier ministre sur ce sujet en tant que

président de l'Association des départements de France mais je n'oublierai pas la Charente-Maritime.»

Benoît Groussin (délégué départemental de la Fnaut, Fédération nationale des associations d'usagers des transports) ne partage pas l'optimisme de Dominique Bussereau (lire ci-dessous). La lecture du rapport ouvre, elle aussi, la porte à quelques craintes pour les lignes du département. « Sur un tiers du réseau national, le trafic moyen n'est que de 13 trains par jour. En outre, le remplissage des trains y est extrêmement faible », note le rapport remis au Premier ministre.

La mise en relation, constante dans les écrits de Spinetta, de la fréquentation des lignes avec leur existence même peut nourrir quelques inquiétudes pour des lignes au service très dégradé et dont les fréquentations en pâtissent forcément même si les chiffres de celles-ci demeurent secrets (lire ci-contre).

## Train limités à 60 km/h

Aujourd'hui, les liaisons entre Nantes et Bordeaux sont catastrophiques: il faut compter 4 h 50 dans le meilleur des cas. Deux points noirs demeurent et concernent la Charente-Maritime : entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon (Vendée), les trains ne dépassent pas 60 km/h et le sud de notre département est le théâtre récent d'importants ralentissements (40% du trajet entre Bordeaux et Saintes se fera bientôt à vitesse réduite).

Là encore, Dominique Bussereau se veut rassurant. Il estime que ces questions de fréquentation servent au contraire la Charente-Maritime : « En tant que deuxième département touristique, nous bénéficions du passage dans nos trains de milliers de touristes attirés par le littoral. » Les TER des Charentais-Maritime seraient donc sauvés par les pointes de fréquentation estivales.



Ce sont les fréquentations des lignes TER et Intercités qui définiront le maintien ou non de ces liaisons. ARCHIVES P. C.

## CHIFFRES

### LES STATISTIQUES INVISIBLES DE LA SNCF

« Nous ne communiquons pas les chiffres de fréquentation des lignes Intercités », explique calmement le service communication de la SNCF qui porte, encore une fois, très mal son nom.

Quant aux chiffres des lignes TER sur le périmètre de l'ex-Poitou-Charentes, si l'on se réfère à la réponse faite il y a dix jours par Arnaud Petitjean à nos confrères de la « Nouvelle République » ce n'est guère réjouissant... Le directeur de l'établissement voyageurs TER Poitou-Charentes de la SNCF assure que la fréquentation a augmenté de 4 à 5 % en 2017 mais refusait de détailler ces chiffres plus en détail : « Nous sommes soumis à la concurrence, ces éléments doivent rester confidentiels... »

## Vos réactions sur sudouest.fr

**OLIVIER F.** « En Charente-Maritime, la SNCF ça va bien quand ça va pas mal... Par contre, ils n'ont plus un train d'avance et le numérique, avec des installations vieillissantes, c'est pas le top. »

**MÉLO C.** « Je prends le train tous les jours pour aller bosser et, franchement, la SNCF en Charente-Maritime fonctionne très bien. »

**NASH R.** « Quand vous comparez la qualité d'un vol low-cost à celui d'un train, on se dit que la SNCF a encore du progrès à faire. »

**LAURENT L.** « J'ai déchiré ma carte d'abonnement devant la guichetière de la gare de Surgères et je lui ai jeté les morceaux à la figure, il y a des années, suite à une grève "surprise". »

**DOMINIQUE T.** « Chaque fois que je viens en France, deux fois par an, j'ai toujours des problèmes avec la SNCF : grève ou retard plus d'une heure, alors ras le bol. »

**LAURE M.** « J'ai pris un La Rochelle-Saintes et un Bordeaux-La Rochelle récemment. Les deux fois, plus d'une heure de retard à l'arrivée. Problèmes de passage à niveau, d'aiguillage (le conducteur a dû descendre du train !), animaux qui déambulent sur les voies... La totale. »

## « Les plus vives craintes » des usagers



Benoît Groussin, délégué départemental de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). PHOTO X. L.

**RÉACTION** Le délégué de la Fnaut redoute des fermetures de lignes, notamment l'axe de Saintes à Niort

Le rapport Spinetta fait frémir les utilisateurs des chemins de fer. Benoît Groussin, délégué départemental de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), exprime ses « plus vives craintes quand les choses sont posées ainsi, d'entrée de jeu ».

Il faut d'abord savoir que les lignes ferroviaires sont classées dans différentes catégories, numérotées de 1 à 9. « Le rapport dit que des lignes classées de 7 à 9 seront appelées à disparaître, s'inquiète Benoît Groussin. Or, les cinq branches de l'étoile ferroviaire de Saintes (1) sont toutes classées dans ces catégories, y compris la liaison La Rochelle-Bordeaux. Il serait peu probable que celle-là disparaisse, néanmoins tout devient envisageable. Dans cette

perspective, la ligne Saintes-Niort, particulièrement dégradée en matière d'offre de transport, apparaît comme la plus vulnérable. »

### L'axe Saintes-Angoulême

Ajoutons qu'en terme de fréquentation, l'axe Saintes-Angoulême est le plus utilisé, avec une moyenne de l'ordre d'un millier de voyageurs par jour. Pour autant, ses travaux de signalisation, pourtant financés, sont encore loin de s'engager.

Saintes-Royan défend sa part également, avec près de 800 voyageurs quotidiens qui retrouveront leur ligne bientôt. La fin des travaux est toujours théoriquement prévue pour le 6 avril, s'il n'y a pas de retard dans l'achèvement du chantier.

S'il ne nourrit pas d'inquiétude sur la pérennité de la liaison vers la

métropole régionale, le délégué de la Fnaut ne voit rien venir de nature à le rassurer sur l'entretien de la ligne en direction de Bordeaux. « Nous sommes entrés dans une période de dégradation durable, alerte-t-il. Je viens d'apprendre que, dans le courant de cette année, en décembre au plus tard, un nouveau tronçon de 12 ou 13 kilomètres sera limité à 60 km/h, dans le sens nord-sud, entre Jonzac et Montendre. Cela représentera encore six minutes de plus de temps de trajet. »

Benoît Groussin a fait les comptes : il s'agira du quatrième secteur ralenti à 60 km/h entre Saintes et Bordeaux. Lorsqu'il sera effectif, près de 40 % de cette liaison se fera à vitesse réduite. « Et il n'y a toujours pas un sou sur la table pour remettre les voies en état, déplore-t-il.

Qu'en sera-t-il si l'État transfère aux Régions ces lignes classées 7 à 9 ? Avec quels moyens pourront-elles les entretenir ? »

C'est la question de l'aménagement du territoire que Benoît Groussin interroge plus globalement : « Il n'y en aura plus que pour la route. Si ça continue, seules les métropoles suffisamment denses, comme Bordeaux, auront droit à une desserte ferroviaire. Moi, je me demande si les citoyens de la grande région soumis à l'impôt consentiront à le payer encore longtemps, si c'est pour nourrir exclusivement la métropole en matière de mobilité. On va finir par opposer Bordeaux au milieu rural. »

(1) Les lignes en direction de Bordeaux, Royan, La Rochelle, Niort et Angoulême.

