



SYNDICATS DES CHEMINOTS DE LA RÉGION DE LIMOGES sur l'axe POLT.



Le 22 juillet 2022,

Lettre ouverte sur les conditions de transport des usagers, sur les conditions de travail des agents, axe Paris/Orléans/Limoges/Brive/Toulouse.

La desserte des territoires, l'accès et l'égalité aux mobilités pour tous est un enjeu crucial pour l'ensemble des citoyens. Au regard des enjeux climatiques du moment et de l'impérative décarbonation des transports qui représentent près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, il est urgent de proposer le modèle ferroviaire au travers du train comme un moyen de transport collectif à faible émission.

Depuis de nombreuses années, la CGT et ses syndicats cheminots revendiquent une politique de service public de haut niveau avec une SNCF, entreprise publique intégrée efficiente adossée à un pôle public des transports et un pôle public de financement à même de porter une politique de transports collectifs ambitieuse.

Les cheminots, mais aussi les usagers font malheureusement le constat au quotidien du piètre état dans lequel se trouve l'activité Intercités, faisant suite aux décisions catastrophiques prises par la direction SNCF, afin de respecter une convention de transport au rabais. C'est au quotidien que les usagers sont victimes de la dégradation des conditions de transport, que les cheminots dans les gares et dans les trains subissent et deviennent malgré eux les interlocuteurs de la détresse et de l'exaspération des utilisateurs. Chaque pan de la production ferroviaire est fragilisé par les décisions gouvernementales, mises en œuvre par notre direction :

- Infrastructure vieillissante et très fragilisée par des années de sous-investissement,
- Déclassement UIC de la ligne POLT au 1 er janvier 2023 avec un abandon par l'état et SNCF Réseau en termes de financement de l'infrastructure.
- Matériel obsolète tant sur les trains de jour que de nuit, sur les locomotives,
- Moyens humains insuffisants consacrés à la production, à la gestion des aléas,
- Séparation des activités qui engendre des dysfonctionnements dans l'organisation de la production ferroviaire,

Depuis des décennies, l'État a décidé d'abandonner la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse qui fut pourtant un fleuron du réseau à la fin des années 60. Depuis trop longtemps, aucune décision de modernisation n'a été portée par l'État et l'entretien a été effectué à minima, provoquant un vieillissement accéléré de l'infrastructure. La liste des avanies subies par les usagers qui ont pour origine l'infrastructure doit guider un nécessaire programme URGENT d'amélioration de la ligne. Les conditions climatiques, sans être toujours exceptionnelles, entraînent systématiquement des répercussions sur les circulations. La résilience du réseau devrait être réfléchi pour anticiper les conséquences futures du dérèglement

climatique. Comment le train était le seul moyen de transport à se jouer il y a quelques décennies des conditions climatiques par rapport à la route et l'aérien et qu'aujourd'hui il se trouve si souvent paralysé au moindre évènement ?

Le recours à la sous-traitance renchérit considérablement la maintenance et la régénération. Les moyens humains et en proximité affectés à la ligne sont notoirement insuffisants. Les éloignements des champs d'intervention cumulés au manque de personnel ne permettent ni d'effectuer les opérations de maintenance préventive, ni d'intervenir rapidement en cas de problème. La somme de plus d'un milliard d'euros investie pour la remise à niveau de la ligne POLT est insuffisante car cette enveloppe financière est essentiellement affectée à la partie ferroviaire empruntant la région parisienne. Des transformations et des améliorations profondes sont nécessaires pour offrir à nos territoires une desserte Intercités mais aussi Fret de qualité, avec des correspondances TER. Pour chaque décision concernant la ligne, l'État doit consulter les parties prenantes, usagers, salariés et élus afin de construire un projet partagé par tous au bénéfice du plus grand nombre.

L'alimentation en énergie électrique par une caténaire 1500V est ainsi particulièrement fragile et la SNCF ne met que des moyens dérisoires en place pour résoudre ce problème avec une efficacité nulle. C'est ainsi que durant l'hiver 2021-2022 les trains de matinée parcourant la ligne ont été fortement impactés par des suppressions systématiques ou des retards récurrents dus au givre sans que les températures négatives soient exceptionnelles en hiver. La direction a voulu expérimenter un nouveau procédé de traitement antigivre pulvérisé sur la caténaire (ICEGUARD) avec le seul objectif de faire des gains de productivité en continuant sa casse de l'emploi. Cette expérimentation fût un flop. Il est urgent de remettre des moyens humains et matériels pour garantir des circulations ferroviaires efficaces.

Les équipes caténaires présentes sur la ligne doivent donc être renforcées avec la dotation adéquate en matériel et pièces de rechange. Les engins moteurs doivent systématiquement passer à un contrôle visuel de ces organes dans les lieux de remisage avant réutilisation. Des archets de rechange doivent être disponibles sur chaque terminus avec des équipes du matériel présentes pour effectuer les changements et réparations sur ceux-ci.

Les règles de maintenance et le dogme de rentabilité du capital appliqués au réseau fragilisent la voie et les ouvrages d'art de la ligne. De nombreux aiguillages de « pleine ligne » sont démontés ou sont en passe de l'être, compliquant l'exploitation. Certaines voies sont menacées avec souvent des conséquences graves sur l'exploitation (voie F en gare de Brive interdite à la circulation). Les nombreux tunnels de la ligne n'ont pas été mis au gabarit B+ pour s'adapter au FRET d'aujourd'hui et le transport de containers, à la suite de l'abandon de cette modernisation par le plan starter, de triste mémoire mené par la direction SNCF d'alors. La problématique des tunnels et l'état des voies par ses ralentissements appliqués aux trains de voyageurs entraînent de fait une baisse de performance rédhibitoire pour le transport de marchandises. Persévérant dans sa politique de rentabilité du capital, SNCF réseau envisage de continuer à réduire les capacités du réseau sur notre ligne en fermant la gare de Souillac dans sa fonction à la sécurité des circulations, en supprimant des appareils de voie qui permettent des

possibilités en cas d'aléas pour assurer la continuité de circulation des trains sur l'une ou l'autre voie.

Une politique ambitieuse de modernisation et de maintenance du réseau doit être financée par l'État afin d'avoir une infrastructure qui permette une exploitation performante. Le contrat de performance doit être revu et englober notre ligne POLT pour gagner une vraie transition écologique dans le domaine des transports. Les équipes d'agents de maintenance de l'infrastructure doivent être dimensionnées pour répondre aux enjeux de maintenance et à l'intervention d'urgence en cas de dysfonctionnement avec de la proximité.

Depuis le Comité interministériel d'aménagement du territoire de 2003 qui a retoqué l'acquisition de TGV pendulaires pour notre ligne, le matériel est un des points de fragilité de l'exploitation du Paris Orléans Limoges Toulouse. Le gouvernement du président Chirac a alors décidé de repousser sine die la résolution de l'équation matérielle pour les trains classiques. La gabegie du TGV Limoges/ Poitiers a, elle, fini d'enterrer notre ligne au plus bas des dossiers ministériels.

Bien qu'ancien, le matériel actuellement dédié à la ligne POLT n'est pas fatalement le seul responsable des désagréments subis par les usagers. Que ce soient les voitures ou les locomotives, un entretien adéquat des véhicules et des locomotives, avec des moyens de réserve disposés sur la ligne en nombre suffisant, permettant ainsi de réaliser une production de qualité.

Il est urgent de remettre en circulation des voitures et des locomotives afin de pouvoir réaliser de la capacité supplémentaire sur les circulations existantes voir même de mettre en place des trains supplémentaires. Des agents du matériel dotés de moyens d'intervention doivent être présents sur les lieux de remisage afin d'effectuer les interventions nécessaires à la sécurité et au confort des voyageurs. Les moyens humains et matériels doivent enfin être déployés dans tous les ateliers du matériel afin que, malgré leur âge, les matériels dédiés puissent être opérationnels et non garés en bon état ou en attente de pièces. Il est inadmissible de voir des rames qui circulent pendant plusieurs jours avec des climatisations qui ne fonctionnent pas, des toilettes hors services ou carrément des voitures fermées au service voyageur faute d'énergie. Les conditions de transports des usagers et les conditions de travail des cheminots de la ligne sont d'un autre temps.

Les politiques de productivité déconnectées des besoins de la production et des usagers engendrent des problématiques très pénalisantes pour les usagers. L'organisation de la production nécessite du personnel afin de réaliser les opérations de manœuvre, de pré conditionnement (mise en température de confort des rames) et les opérations au sol nécessaires à une circulation ferroviaire en toute sécurité.

La production actuelle fortement dégradée par l'absence de moyens humains, notamment en gare de Brive, doit être rétablie au niveau attendu pour un service public de qualité. Il est impératif que les contraintes de production et les aléas soient pris en compte dans la mise en place des moyens humains et matériels nécessaires à la réalisation de la convention Intercités sur notre axe. Rien ne justifie la diminution de l'offre proposée par l'activité avec la suppression de trains annoncés sur la période estivale. Encore moins, la non mise en vente commerciale

de l'ensemble des places disponibles, dans le seul but de pouvoir « reclasser » les usagers en cas d'avarie d'une voiture.

La ligne POLT représente une colonne vertébrale de la desserte de l'ex-Limousin et, appuyée par les transversales Bordeaux Lyon tant par leurs itinéraires Nord via Limoges et Sud via Brive qui permettent d'accéder à un réseau de desserte fine qui irrigue une partie de la population.

Les gouvernements successifs ont décidé, malgré des effets d'annonces sans cesse réitérés, d'abandonner cet axe peu profitable selon leurs critères de gestionnaires inconscients des besoins des populations et de l'équité à assurer à l'ensemble des citoyens. L'absence de décision politique structurante, en dehors de celle de livrer cette ligne aux appétits de la concurrence dans les prochaines années, a conduit à un appauvrissement de la desserte et à un abaissement dramatique de la qualité de service. Combiné à un plan de performance indigent qui sacrifie les axes considérés de faible importance, cette absence de politique publique menace grandement la desserte de nos territoires et abaisse le niveau de service public attendu par les usagers et les cheminots.


Fort de ces constats et de ces propositions, les syndicats CGT des cheminots de Brive, Limoges, du Nord du Lot, de la Creuse, de l'Indre appellent les citoyens, les usagers, les élus et les partis politiques à interpeller le gouvernement pour que des moyens conséquents soient mis rapidement en œuvre. Afin de remettre immédiatement la production Intercités au niveau légitimement attendu par les usagers, pour garantir un réel développement qui permettra une réelle amélioration de la desserte des territoires irrigués par la ligne POLT.

Pour le syndicat CGT Limoges



Hervé SIX

Pour le syndicat CGT Nord du Lot



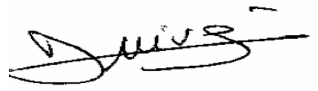
Landry ROBERT

Pour le syndicat UFCM/CGT Limoges



Benoît LEMATELOT

Pour le syndicat CGT Brive



Franck ARRIVE

Pour le syndicat CGT Creuse



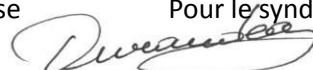
Yann DESENFANT

Pour le syndicat UFCM/CGT Brive



Cyril CANTAGREL

Pour le syndicat de l'Indre



Jean-Claude DURANDEAU