



LIGNE PARIS ORLÉANS LIMOGES TOULOUSE (POLT)

REMETTONS LE « POLT » SUR DE BONNS RAILS !

**La ligne Paris
Orléans Limoges
Toulouse (POLT) est
l'artère ferroviaire
qui alimente le cœur
de la France. Elle est
victime des réformes
ferroviaires et des
politiques libérales.**

Cet axe, reliant la Capitale à des territoires plus ruraux en passant par la 2^{ème} ville de Nouvelle Aquitaine pour terminer dans la capitale de l'Occitanie, est, depuis de nombreuses années, maltraitée par une multiplication d'erreurs ou d'errances politiques. La Région Limousin, qui a fourni en moins de 30 ans, 2 présidents de la République et un ministre des Transports, n'a pas réussi à se doter d'une desserte ferroviaire lui permettant d'irriguer l'ensemble du territoire, en réalisant des travaux de modernisation, afin de répondre aux besoins des citoyens et des territoires.

Malgré des investissements massifs ces dernières années, qui permettront simplement de revenir à une vitesse nominale d'exploitation, la desserte souffre aujourd'hui d'un abandon des pouvoirs publics, conséquences de choix politiques et de stratégies d'entreprises contraires à l'intérêt général.

Les acteurs locaux, politiques de tous bords, industriels (Legrand, seule entreprise du CAC 40, ayant son siège en Province), institutionnels, associations d'usagers, syndicats, ... dénoncent cette maltraitance d'un territoire abandonné, et s'inquiètent d'un manque d'attractivité qui en découle.

Depuis de nombreuses années, la CGT, ainsi que d'autres associations, s'inquiètent du sort jeté sur la Ligne POLT, mais plus largement sur le Service Public ferroviaire. Les cheminots se sont mobilisés très largement contre le démantèlement organisé du système ferroviaire, qui répondait aux injonctions libérales. La privatisation et l'abandon du FRET ferroviaire a eu de graves conséquences sur le trafic local. Quasiment plus aucun train n'est produit en Limousin, toutes les marchandises sont transportées par la route. Suite aux travaux engagés sur le POLT, plus aucun train ne traverse cet axe, causant une sous-utilisation du réseau. Cela a de graves conséquences sur la production, comme la mise en place d'un Plan de Transport Adapté pour la gestion du givre.

CONTACT
SERVICE PRESSE
COMMUNICATION
Cédric ROBERT
Tél : 01 55 82 84 32
com@cheminotcgt.fr



Avec l'inscription dans la loi, du recours à l'ouverture à la concurrence pour les services conventionnés, l'entreprise publique SNCF a fait le choix d'adapter son organisation. Elle a donc mis en place la gestion par activités, qui a cloisonné ses services et congestionné sa production ! Nous faisons le constat que cela ne fonctionne pas.

Face aux exigences stratégiques imposées par les réformes ferroviaires et par les plans de performance, la sous-traitance a été accentuée sur des missions qui étaient maîtrisées par l'entreprise publique. Les conséquences sont importantes ; le système ferroviaire nécessitant un haut niveau de sécurité, cette externalisation à outrance a imposé la mise en œuvre de ces travaux sur « chantiers fermés », qui a donc engendré des fermetures de lignes, considérées, par l'entreprise, plus adaptées en chantier mis en œuvre de nuit et les week-ends.

Ces travaux justement, dont la maîtrise d'œuvre n'appartient plus à la SNCF, amoncellent des retards considérables dans la régénération de l'axe, mais également dans la production quotidienne. De nombreux trains ont été impactés par des restitutions tardives, consécutives à des objectifs de chantier inatteignables ou des incidents graves, ou quasi-accidents... Nous avons vécu des périodes très difficiles avec des retards cumulés inacceptables pour les usagers. A combien s'élèvent les surcoûts engendrés, qui paie la facture ?

L'activité Intercités, qui exploite pour le moment la Convention des Trains d'Equilibre du Territoire pour l'axe, fait circuler, en attente de nouveaux matériels des rames âgées de plus de 40 ans ! Les plans de transport proposés, compte tenu des plages travaux mises en œuvre, ne viennent donc pas répondre aux besoins des usagers, mais simplement à des contraintes budgétaires imposées par des règles législatives. Avant les travaux, il circulait 13 allers/retours entre Brive et Paris ; aujourd'hui, il n'est plus proposé que 10 A/R.

La démonstration est faite que l'ouverture à la concurrence et à outrance l'externalisation ne sont pas la réponse pour retrouver une organisation du système ferroviaire de qualité. La robustesse de l'exploitation ferroviaire repose sur une alliance forte entre l'état du réseau et les trains, c'est bien pour cela que la CGT revendique le maintien et le développement de l'unicité de la SNCF. Les exemples d'éclatement du ferroviaire dans les autres pays européens devraient amener le gouvernement français à prendre des décisions qui vont dans le sens de l'intérêt général, en lançant un programme pluriannuel de développement entre la SNCF et l'État qui fixe des objectifs et des moyens à l'ensemble des acteurs.

À l'appel de nombreux institutionnels, d'acteurs politiques et économiques locaux, un rassemblement devant la gare de Limoges a été organisé lundi 12 décembre, afin d'exiger de l'État, des engagements forts, pour un service public ferroviaire de qualité, dotant l'entreprise publique de moyens nécessaires pour assurer une exploitation ferroviaire répondant aux besoins de usagers et des territoires. La Fédération CGT des Cheminots, son secteur fédéral régional et ses syndicats locaux continueront à œuvrer avec force pour le retour à un véritable transport public des voyageurs et des marchandises sur la région Limousin et sur l'axe POLT !

