

## Communiqué de presse

Limoges, le 06 décembre 2023

### POLT / Intercités : la CGT toujours mobilisée

En décembre 2022, le PDG de Legrand, seule entreprise du CAC40 de Nouvelle Aquitaine, à la suite de ses menaces de délocalisations, réussissait à mobiliser une bonne partie des acteurs économiques de Limoges et de la Haute-Vienne en gare de Limoges. Ces menaces ont eu le mérite de mettre la lumière nationalement sur une problématique que les usagers, les cheminots et la CGT, dénonçaient déjà depuis longtemps sans avoir une oreille attentive, ni de la part de l'état (autorité organisatrice des transports pour les TET), ni de la direction de SNCF Voyageurs en charge de mettre en œuvre les trains Intercités.

Depuis, des rencontres régulières ont eu lieu avec ministre et SNCF Voyageurs, quelques élus du territoire et associations d'usagers. Les cheminots, spécialistes de la production ferroviaire, quant à eux sont laissés de côté.

#### Que ressort-il de tout ça ?

- Des retards de trains de plusieurs heures chaque semaine,
- Des suppressions de trains chaque semaine,
- Des réductions de capacité sur les trains,
- Mais aussi des suppressions programmées d'aller et retour pour le début d'année 2024 en lien avec des travaux de régénération de l'infrastructure (rails, traverses, ballasts).

Pour la CGT cheminots de Limoges, **c'est inacceptable mais pas inéluctable**. Une grosse partie de ces désagréments sont les résultats de choix du ministère et de la direction SNCF Voyageurs pour organiser le service de trains Intercités.

Une bonne partie des retards est liée à des défaillances matérielles :

- Quand un train voyageur demande le secours parce qu'il patine, par manque de puissance pour emmener les voitures corail, c'est que la locomotive qui compte déjà plusieurs millions de kilomètres est en fin de vie. Dans le passé, les mêmes types de trains roulaient dans les mêmes conditions sans générer de retard.
- Quand la direction Intercités ne met rien en œuvre pour remplacer un archer de pantographes en gare de Limoges suite au givre, c'est un choix d'organisation.
- Quand on supprime 4 Intercités quotidiens pour réaliser des travaux, c'est également un choix d'organisation voulu dans le cadre de la privatisation des travaux qui a cours depuis des années au sein de SNCF Réseau. Imaginez-vous supprimer les premiers et derniers TGV sur une ligne à grande vitesse pendant 2 mois pour réaliser les travaux ? NON, il y a bien 2 poids 2 mesures dans le traitement des usagers.

Le Ministère des Transports, sous couvert de la direction SNCF Voyageurs, a fait le choix depuis des années d'abandonner les trains Intercités et de stopper les investissements dans le matériel en attendant l'arrivée de nouvelles rames pour initialement 2024 mais au final, ce sera fin 2025, voire 2026 pour les premières rames. En attendant le matériel Intercités n'est plus apte à assurer le service à 100 %. Il n'y a aucune marge de manœuvre !

**Des solutions, ils en existent, encore faut-il avoir la volonté de les mettre en œuvre !!!**

1. AKIEM, ancienne filiale SNCF vendue par le groupe aux canadiens en 2022, est une entreprise qui met à disposition des locomotives et du matériel tracté. Cette entreprise dispose de locomotives neuves qu'elle met en leasing.  
**Pourquoi ne pas louer des locomotives neuves pour les trains Intercités en attendant l'arrivée des nouvelles rames automotrices ?**
2. SNCF voyageurs dispose d'un parc de TGV conséquent, tellement important que 15 rames initialement utilisées sur le réseau français sont utilisées en Espagne pour aller conquérir les marchés espagnols. Les TGV sont totalement aptes à rouler sur le réseau classique.  
**Pourquoi SNCF Voyageurs ne met-elle pas à disposition des rames TGV sur les axes Intercités en attendant l'arrivée des nouvelles rames ?**
3. Depuis l'été 2023 pour cause d'éboulement de la montagne, les circulations FRET & Voyageurs sont interrompues dans la vallée de la Maurienne et cela au moins jusqu'à l'été 2024. Ces interruptions de circulations ont naturellement libéré des ressources matérielles mêmes si les trains continuent à rouler jusqu'en amont de la Maurienne, nécessairement une optimisation des circulations et des ressources doit permettre de **dégager des moyens qui pourraient être utilisés en attendant la réouverture sur d'autres axes comme le POLT.**
4. Que sont devenus le matériel Corail et les locomotives FRET qui ne sont plus utilisés suite à la baisse de la part modale du FRET Ferroviaire et au remplacement du matériel Corail par des automotrices sur les axes Normandie et Picardie ? **Pourquoi ce matériel n'a pas été récupéré pour assurer un stock tampon sur les axes POLT et POCL en attendant l'arrivée des nouvelles rames ?**
5. Pourquoi les travaux d'infrastructures se font en interruption totale de circulation alors, qu'entre 2006 et 2010, des travaux de la même ampleur se faisaient de jour et sur une seule voie permettant la circulation des trains sur la voie contigüe ? C'est bien un choix d'organisation de la part de SNCF Réseau qui va à l'encontre d'une volonté d'assurer le meilleur service à l'utilisateur. Ces choix sont faits sous injonction de l'état qui met la pression pour réduire les coûts.

Au-delà de l'ensemble des désagréments cités ci-dessus, l'allongement du temps de parcours sur l'axe POLT mais aussi sur une multitude d'axes ferroviaires en France pose problème. D'autant plus lorsqu'il n'y a pas de limitation de vitesse pour les trains voyageurs. A ce jour le ministère des transports en charge des trains Intercités est incapable de donner un temps de trajet de référence pour un train Paris Limoges. Ce temps de trajet est 2h49, c'est le temps qu'il fallait en 2008 ! L'allongement du temps de trajet aujourd'hui semble être uniquement un changement de stratégie de SNCF Voyageurs validé par le ministère ayant uniquement pour but de limiter les retards et de ne pas indemniser les voyageurs.

Tout cela mis sur la table, les syndicats CGT Cheminots de Limoges appellent à rejoindre la mobilisation initiée par le Comité de Vigilance Ferroviaire du Limousin qui aura lieu le **18 décembre 2023 à 7 h en gare de Limoges.**

**La mobilisation et le besoin de pression sur nos directions et le ministère ne se sont pas arrêtés en décembre 2022 après la mobilisation des acteurs économiques du territoire. Nous appelons donc ces mêmes personnes (syndicats, associations, Municipalités et intercommunalités, élus locaux, Chambres consulaires, chefs d'entreprise, ...) à se mobiliser, ce lundi 18 décembre, à 7 h.**

Point presse organisé sur place