



Adresse aux citoyens et usagers du transport ferroviaire du Limousin :

La double entente pour promouvoir la suppression du service public !

Rendez-vous en gare de Limoges le 18 décembre à partir de 07H00

Rappelons l'urgence à effectuer des travaux de modernisation de la voie sur la ligne POLT pour accueillir les nouvelles rames et ainsi répondre aux besoins des usagers.



Il aura fallu près de vingt ans et l'expression du ras-le-bol de l'ensemble des acteurs et institutionnels locaux dans le hall de la gare de Limoges, en décembre 2022, pour avoir une esquisse de prise en compte de l'état d'urgence à investir massivement sur le réseau.

Nous n'avons pas oublié les propos de Madame la Première Ministre évoquant la ligne POLT, comme une ligne structurante dans l'aménagement du territoire, ni ceux du Ministre des Transports qui, face à la mobilisation, a mis en place un comité de ligne au printemps 2023. Le président de la SNCF y a été de son couplet en se félicitant au mois de janvier de pouvoir remettre un 10ème aller/retour entre la 2ème ville de la Nouvelle Aquitaine et la Capitale.

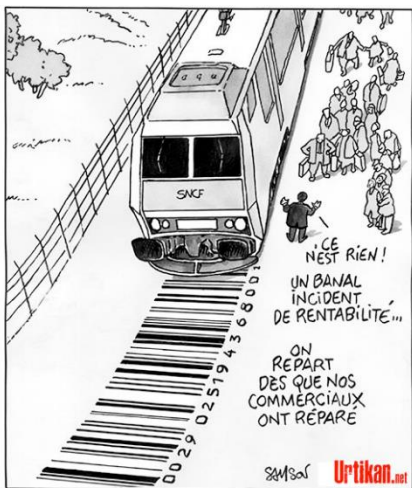
Le retard pris est insupportable, conséquence de choix douteux, pris dans l'urgence et l'inconsidération.

En effet, pour effacer la gestion calamiteuse du service public ferroviaire, les gouvernements successifs ont laissé la SNCF faire face à leur politique d'abandon d'entretien des lignes et de sous-investissements pour renouveler le matériel roulant.

Les dirigeants de la SNCF, qui ont accompagné cette volonté d'abandon, ont réduit les moyens sur le terrain pour faire les travaux de maintenance. Aujourd'hui, si nous en sommes arrivés à ne plus pouvoir faire des travaux, tout en maintenant les circulations de trains, c'est bien parce qu'il n'est plus donné aux cheminots de la SNCF les moyens de faire ! **Les entreprises à qui sont confiés les travaux ne veulent et ne savent pas travailler autrement que si les trains ne circulent pas !**

De plus, fortes de leur poids sur le marché, elles exécutent les travaux au prix fort ! Et ce ne sont pas les salariés de ces entreprises privées qui bénéficient d'une meilleure rémunération ! Sur cette ligne, comme dans beaucoup d'autres chantiers ferroviaires, les grosses sociétés pillent l'argent public à leur profit sans s'occuper de la qualité des travaux rendus !

« Pourquoi faire faire, quand les cheminots savent faire, quand les cheminots veulent faire ? »



Le constat est le même sur le réseau affluent de la ligne POLT. Ce maillage ferroviaire, permettant particulièrement les transports du quotidien de voyageurs, mais aussi de marchandises, et l'irrigation de notre territoire, est lui aussi victime du désengagement de l'Etat depuis de trop nombreuses années. Les conséquences sont terribles pour le Limousin !

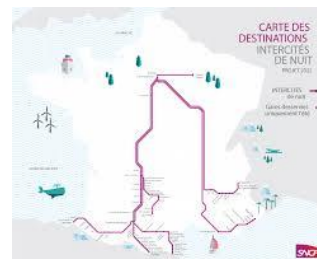
Reportant les responsabilités de financement vers les Régions, celles-ci se retrouvent acculées pour toujours mettre plus la main au porte-monnaie ; nos lignes ferment les unes après les autres, sans perspective de réouverture, alors que nous sommes en attente de signature d'un Contrat

Plan Etat Région, qui s'annonce déjà en deça des besoins de travaux.

La priorité doit être donnée à nos lignes, **toutes structurantes**, pour un territoire rural comme le notre. Limoges - Brive via Pompadour, Limoges - Angoulême, Limoges -Ussel, Limoges -Felletin, Brive - Ussel, (sans parler des lignes intra ou extra régionales) toutes créent le lien nécessaire à la vie quotidienne de nos concitoyens. Sans les mettre en concurrence avec le Grand Projet du Sud Ouest (LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax), comment devons-nous comprendre qu'il est possible d'y investir 14 Milliards d'euros dans les plus brefs délais, alors que l'ensemble de nos lignes se meurt ?

Qui s'émeut de la gêne quotidienne que peut procurer la suppression de 4 trains (3604, 3614, 3675, 3685) pendant 3 mois au nom de travaux sur l'axe ! Par le fait de cette stratégie d'abandon, les trains InterCités ont connu sur la période 2010/2020 un effondrement de leur fréquentation de 61 % !

Sans parler des trains de nuit dont, là encore, le gouvernement en vante les mérites sans y mettre les moyens aujourd'hui. Le raccordement des voitures de nuit sur des trains de jour, rallonge fortement les temps de parcours mais aussi apporte de l'inconfort aux voyageurs qui subissent les annonces à bord pendant leur sommeil. Il faut créer un véritable train de nuit de bout en bout PARIS - RODEZ - AURILLAC.



Ses dysfonctionnements ne sont pas dus à de l'amateurisme, ils répondent à une politique de dénigrement des cheminots et de la SNCF. Tout est fait pour que cela ne fonctionne pas sous l'égide du service public. Mais tout doit être mis en état afin d'être prêts pour le calendrier d'ouverture à la concurrence fixé par le gouvernement et autres libéraux !

Pour que le système fonctionne à nouveaux, il faut :

- **Ré-internalisation des charges de travail au sein de la maison SNCF, urgence à transformer les opérations gouvernementales de communication en actes concrets pour affirmer comme le précise la convention des Trains d'Equilibre du Territoire que ces trains sont des composantes essentielles de la desserte des régions.**
- **La mise en œuvre d'un nouveau mode ferroviaire basé sur l'augmentation du trafic voyageurs et Fret, pour améliorer l'entretien du réseau et résoudre la problématique du givre par un cadencement sur l'axe qui réglerait cette problématique.**
- **La mise en œuvre d'une grille ferroviaire en adéquation avec les besoins de la population, allié à la présence de cheminots dans les gares, pour assurer un service de qualité aux usagers.**