



SOLIDAIRES UNITAIRES DEMOCRATIQUES

**Sud**  
*Rail* **LIMOGES**



Mail : [limoges.sud.rail@gmail.com](mailto:limoges.sud.rail@gmail.com) Site : [www.sudrail-limoges.fr](http://www.sudrail-limoges.fr) Facebook : Sud-Rail Limoges

Le 29 novembre 2024, à Limoges

## **Déclaration liminaire de SUD-Rail face au ministre des Transports**

Monsieur le Ministre,

Aujourd'hui plus que jamais, le transport ferroviaire doit être au cœur de nos priorités en raison de son rôle essentiel dans la lutte contre le changement climatique. Cependant, force est de constater que notre système ferroviaire, au lieu d'être renforcé, est fragilisé par des décisions politiques et stratégiques qui nous mènent droit dans le mur.

Nous sommes ici pour exprimer les préoccupations majeures des cheminots et des usagers, et pour porter des propositions concrètes qui répondent à l'urgence écologique, sociale, et économique.

Pour SUD-Rail la situation alarmante du fret ferroviaire ne peut pas durer. Les circulations ferroviaires de marchandises, pourtant un levier essentiel pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et décongestionner nos routes, a été systématiquement délaissé par les gouvernements successifs et affaibli par une politique d'entreprise contestable au sein de la SNCF.

Malgré vos promesses, des trafics stratégiques comme le train des primeurs continuent d'être transférés vers la route, sacrifiant ainsi une solution durable pour l'environnement. La récente validation par votre gouvernement de la dissolution de Fret SNCF illustre cette tendance inquiétante. Cette décision s'est traduite par la cession de flux rentables à des entreprises ferroviaires privées, tandis que des trafics comme le transport de wagons isolés, sont abandonnés ou sous-traités à des solutions routières polluantes.

Prenons l'exemple de l'entreprise Tetrapak à Longvic, où des marchandises, autrefois acheminées par rail, sont désormais transportées par camion en étant sous-traité de façon détournée. Ce transfert est un désastre environnemental. Pour SUD-Rail, il est impératif de stopper ce gâchis par un moratoire sur toute politique de libéralisation et de privatisation. Le fret ferroviaire doit redevenir un pilier public, fort, et ambitieux.

Depuis des années, les lignes Intercités, comme le POLT, sont dégradées par un sous-investissement chronique. Retards, incidents à répétition, et matériel vieillissant impactent directement les cheminots, épuisés par des conditions de travail dégradées, et les usagers, de plus en plus insatisfaits. En Limousin on en a RAS le POLT.

Pendant que l'État favorise les grandes infrastructures TGV, ce sont les lignes de desserte fine du territoire via TET sont abandonnées, isolant des territoires entiers. L'attente des rames Oxygène, pourtant indispensables à l'amélioration du service, pénalise fortement les plans de transport.

Dans le Limousin, la situation est dramatique :

- La ligne Limoges-Angoulême est fermée sur certaines sections,

- Limoges-Brive via Saint-Yrieix est coupée en deux,
- Guéret-Felletin fermera à l'été 2025,
- Et les lignes Limoges-Ussel et Brive-Ussel sont menacées.

L'étoile ferroviaire est en train de s'effondrer. Que fait l'État face à cette fracture ferroviaire qui pousse les habitants des zones rurales à une dépendance totale à la voiture ? Où est la cohérence écologique dans tout cela ? Quand verrons-nous un CPER ambitieux et de qualité, signé par des acteurs réellement engagés à agir concrètement plutôt qu'à multiplier les promesses verbales ?

Les promesses d'investissement massif dans des projets comme les RER métropolitains semblent ignorer les besoins de notre territoire rural. Nous demandons une politique équitable et ambitieuse, qui ne laisse aucun territoire à l'abandon.

Votre visite d'aujourd'hui s'inscrit dans un contexte marqué par de fortes contestations autour de la ligne POLT, mais également par un intérêt croissant de certaines régions et de la branche ferroviaire pour le projet Telli. Cette initiative, souvent qualifiée de "train léger", soulève de nombreuses interrogations.

Le projet repose sur une infrastructure simplifiée, ce qui, à première vue, peut sembler adapté à de nombreux périmètres. Cependant, dans le contexte d'urgence écologique actuel, il pose des questions majeures, notamment en réduisant considérablement, voire en rendant impossible, l'utilisation de ces lignes pour le fret ferroviaire. Cela entre en contradiction directe avec les impératifs environnementaux et de décarbonation du transport.

De plus, cette approche dite "légère" s'accompagnerait d'un système d'exploitation simplifié, se situant entre celui des voies uniques et celui des LGV, mais toujours dans une logique économique. Ces engins moteurs ultralégers envisagés pour remplacer des matériels comme le X73500 dès 2032 posent également des problématiques techniques et sécuritaires. Le faible poids risque de provoquer des phénomènes de patinage, d'enrayage, ou encore des problèmes de shuntage, entraînant des défaillances sur la signalisation. Ces risques compromettent la sécurité et la fiabilité des circulations.

En somme, ce projet, dans sa configuration actuelle, semble répondre davantage à une logique économique qu'à une vision sécuritaire. Il est impératif de repenser cette dynamique pour qu'elle s'inscrive pleinement dans une stratégie de développement ferroviaire cohérente, durable et ambitieuse et SUD-Rail poursuivra à travailler sur le transport de demain.

Dans la dynamique européenne de libéralisation, les appels d'offres pour les services voyageurs se multiplient. Mais comment ne pas s'inquiéter en observant le désastre causé par la libéralisation du fret ferroviaire ?

Les premiers appels d'offres montrent déjà des dérives :

- Des conditions de travail au rabais pour les cheminots transférés,
- Une pression sur la rentabilité au détriment de la qualité et de la sécurité,
- Une fragmentation du réseau et une dilution des responsabilités.

Certaines régions, comme la Nouvelle-Aquitaine, poussé par le syndicat SUD-Rail accepte verbalement depuis des mois d'inclure des clauses de non-régression sociale dans leurs appels d'offres mais ne tarde à le traduire concrètement dans les cahiers des charges d'appel d'offre. Cette dynamique fragilise les cheminots et met en péril le service public ferroviaire.

Nous exigeons que l'État assume un rôle moteur en instaurant des garanties sociales solides par le biais d'un accord de branche ambitieux. Il est impératif que les entreprises ferroviaires cessent de jouer au « Monopoly du rail » aux dépens des cheminots et tous les travailleurs du rail, dont les conditions de travail et les droits ne doivent pas être sacrifiés sur l'autel de la rentabilité.

Il est également essentiel que des investissements ambitieux soient réalisés pour garantir un service public ferroviaire de qualité, sûr et écologique, sans s'appuyer uniquement sur les fonds de concours. Alors que l'État prône une concurrence libre et non faussée, la SNCF est contrainte de reverser plus de la moitié de ses bénéfices pour compenser les choix ferroviaires hasardeux des gouvernements successifs. Pendant ce temps, les entreprises privées, elles, ne contribuent qu'au paiement des péages ferroviaires, au même titre que toute autre circulation sur le réseau.

Cette situation crée une distorsion flagrante de concurrence, où l'opérateur historique est systématiquement mis à contribution, tandis que les nouveaux entrants bénéficient d'un cadre nettement plus favorable. Si nous voulons un réseau ferroviaire à la hauteur des enjeux écologiques et sociaux, il est impératif de rééquilibrer ces responsabilités financières et de garantir une juste contribution de tous les acteurs.

## **Il faut stopper la logique libérale pour sauver le ferroviaire**

Monsieur le Ministre, le ferroviaire ne peut être une variable d'ajustement dans une logique libérale. Si nous voulons un transport durable, écologique, et accessible à tous, il faut mettre fin à cette spirale de privatisation et de dégradation.

Le gouvernement doit reprendre la main sur la planification ferroviaire et investir massivement dans un système intégré, au service des usagers, des cheminots, et de l'environnement.