

Alors qu'hier avait lieu une manifestation devant le ministère des Transports où se tenait le comité de pilotage national sur la suppression du train fret Perpignan-Rungis, le syndicat CGT et UFCM des cheminots de Limoges est revenu sur la politique «incohérente» du fret SNCF et notamment en Limousin.

# Zoom



Les syndicalistes soulignent l'incohérence des politiques des entreprises de la SNCF

## LE CHIFFRE

# 22.000

C'est le nombre de camions en plus qui transiteront par le Limousin pour livrer la marchandise de Rungis après la suppression du train de fret.

## QUELQUES REPÈRES

### 2020 FIN DU FRET FERROVIAIRE ?

La SNCF veut transformer son activité fret en filiale à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, dans le cadre de la réforme ferroviaire. La fusion des quatre directions du fret (à Lyon, Lille et deux à Clichy) fera disparaître des postes transverses (services de ressources humaines, commerciaux, pôle sécurité, etc.) et d'encadrement. Fret SNCF va devenir filiale de droit privé sans moyens pour se développer, tout en gardant l'endettement historique. Pour la CGT aujourd'hui rien ne permet de relancer l'activité «aucune stratégie, aucune ambition, aucune investissement structurant, aucune organisation commerciale».

# L'avenir compromis du fret

Par Fatima Azzoug

Quels enjeux pour le fret ferroviaire en Limousin ?

C'est la question que posent les cheminots de la CGT, alors que le train fret Perpignan Rungis doit fermer. Benoît Lematelot de l'UFCM-CGT (Union fédérale des cadres et maîtrises) de Limoges rappelle que ce train fret ne devrait plus rouler dès le 15 juillet prochain, «ce train fret sera remplacé par des camions. Il devrait y avoir 22.000 camions de plus sur les routes en un an. Et comme nous sommes sur l'axe, nous devons absorber ce report et ses impacts sur l'environnement, la dégradation des routes, le risque accru d'accidents, et la saturation du réseau». Pour le syndicaliste, le gouvernement a menti : «Avant les élections européennes, la ministre des Transports disait que ce train ne serait pas supprimé, une fois

les élections passées, il était de nouveau supprimé ! Cela alors que ces élections ont révélé une prise de conscience citoyenne pour l'écologie» déplore le cadre, qui ajoute «on a appris que des recrutements de 1000 chauffeurs routiers étrangers avaient déjà commencé... Ce qui implique en plus du dumping social». Selon la CGT le sujet de fret est hautement politique : «Faire rouler des marchandises sur le rail est politique, sans une volonté des gouvernements rien ne se fera. Nous n'avons pas entendu les élus locaux prendre position, pourtant, les camions vont circuler sur l'A20. Comme elle gratuite sur une grande partie du Limousin, c'est l'argent des collectivités qui financera la dégradation des revêtements. Un camion dégrade 1000 fois plus les routes qu'une voiture», rappelle Benoît Lematelot. Les cheminots de la CGT voient en cette suppression un schéma ré-

vêlateur d'une mauvaise gestion des dirigeants des entreprises de la SNCF : «Ce train qui transporte des fruits et légumes vers Rungis est supprimé car les wagons frigorifiques sont trop vieux ! Nos dirigeants ne seraient donc pas capables d'anticiper ?», s'étonne Benoît Lematelot. Hervé Six, secrétaire départemental des cheminots de la CGT rappelle que depuis l'ouverture du fret à la concurrence en 2008, 10.000 emplois ont été supprimés. «Il ne reste plus que le service après-vente (SAV) Fret à Limoges, il employait 16 agents en 2016, six en début d'année, et plus que quatre actuellement. Ce centre doit fermer en décembre prochain. Il n'en reste que deux en France, l'autre était à Clichy. Il doit aussi fermer. Un nouveau va être créé à Strasbourg». «Où est la volonté de faire du fret en fermant le SAV?» se questionne Benoît Lematelot. «Il y a une demande des industriels en Limousin, où plusieurs lignes

disposent d'embranchements, nous avons des demandes en Haute-Vienne, en zone nord de Limoges ou encore à Ambazac où les carrières souhaitent faire du fret, mais la SNCF n'apporte aucune solution. C'est aussi le cas en Corrèze, une entreprise de recyclage veut faire des trains complets jusqu'à Bayonne, là encore aucune solution de la SNCF, pas plus des

## La SNCF a divisé par trois son offre de transport fret pour une logique d'économie

entreprises ferroviaires privées ou des pouvoirs publics. On pourrait aussi parler du potentiel de la filière bois», indiquent les cégétistes. Même constat sur le ferroutage qui consiste à charger des camions sur

un train, «le développement du ferroutage est au point mort, il n'existe que deux axes en France. On pourrait très bien en imaginer un sur Limoges, ville à la croisée de plusieurs axes européens. Alors pourquoi ne pas envisager une plateforme de ferroutage à Limoges, plusieurs lieux sont possibles, en zone nord par exemple, du côté du centre routier ou de Geodis, où encore à Puy-Imbert en réutilisant la plateforme mise en place pour les travaux», propose Benoît Lematelot qui déplore que depuis que les activités de la SNCF ont été séparées, faire rouler des trains n'est plus une priorité. La SNCF réseau, à force de supprimer des postes n'a pas les moyens d'entretenir les voies. Ce qui a un impact sur le trafic et qui se traduit par des suppressions de trains dont ceux du trafic fret de nuit quotidien, avec notamment la suppression de 3 trains et s'est sans compter sur le manque à gagner financier...