



Monsieur Jean Pierre FARANDOU.  
Président du Directoire de la S.N.C.F.  
2 Place aux Etoiles.

93210 SAINT DENIS.

[contact@urgencelignepolt](mailto:contact@urgencelignepolt)  
[www.urgencelignepolt.fr](http://www.urgencelignepolt.fr)

Jean-Claude SANDRIER,  
Président de l'Association,  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Membre Honoraire de l'Assemblée Nationale  
2 – Rue Galilée  
18100 – VIERZON

[sandrier.jean-claude@wanadoo.fr](mailto:sandrier.jean-claude@wanadoo.fr)

Vierzon,  
le 06 décembre 2019.

Monsieur le Président,

Notre Association Urgence ligne POLT, réunie en Conseil d'Administration le samedi 23 Novembre 2019 au siège du Département du LOT à CAHORS en présence de son Président, a décidé de relayer plusieurs questions et inquiétudes émises par un certain nombre de ces Administrateurs dont un nombre important d'élus.

Les incidents de circulation tout d'abord, sont trop nombreux et pour des raisons souvent imprécises et parfois erronées. Un exemple récent parmi tant d'autres : l'arrêt du train 3665 PARIS-CAHORS du mercredi 20/11/2019, immobilisé pendant une heure trente aux environs de LIMOGES, sans motif communiqué, puis supprimé entre BRIVE et CAHORS pour une raison de givre d'abord, alors que la température était juste au dessus de zéro, puis pour des raisons de travaux autorisés sans avoir tenu compte du retard du dernier train. Un service de substitution par car a été mis en place par la suite sans renseignement précis. Au bout du compte, une communication absente puis hésitante et enfin déroutante.

Autre point important, la gare de CAHORS est à notre connaissance la seule gare préfecture de la ligne POLT dont les guichets sont fermés du samedi 13H30 au lundi 8H30. L'amplitude d'ouverture de la Gare aux voyageurs est encore réduite posant un véritable problème de sécurité notamment pour le dernier train de soirée 3665 et le train inter-cité de nuit dans une gare totalement fermée.

Hélas, toutes les gares d'arrêts des trains de la ligne POLT sont affectées par des amplitudes de fermetures de plus en plus importantes et par la réduction du nombre de guichets ouverts.

Nous ne voulons pas sombrer dans une expression totalement négative, mais les usagers et clients ainsi que les élus de nos territoires considèrent que ce service dégradé constitue une véritable déconsidération de la part de la S.N.C.F à leur égard. Ceci concerne notamment la régularité (retards et suppressions), les ruptures de correspondances avec des trains express régionaux et cars pour parfois quelques minutes, les retards et les détournements (pour travaux) des trains inter-cités de nuit, l'information (dans les gares et à bord des trains) absente ou imprécise, la déshumanisation de l'activité commerciale, l'absence récurrente de lavage des rames ne permettant plus aux voyageurs de visualiser correctement l'extérieur, des sanitaires hors service et parfois non alimentés en eau, la climatisation et le chauffage parfois défectueux, etc...

#### Sur l'aspect technique :

1°) A la veille de la période hivernale nous sommes très inquiets (compte tenu de certaines rumeurs) sur la circulation des trains racleurs, Afin de préserver l'intégralité des circulations Voyageurs de et vers TOULOUSE, CAHORS ou BRIVE, nous proposons de refaire circuler des trains de fret la nuit (détournés par BORDEAUX) sur cet axe qui remplissaient ces fonctions sans autres dépenses pour l'activité voyageurs.

2°) Les Autorités organisatrices de transports ainsi que S.N.C.F. Réseaux investissent énormément sur des installations de contre-sens modernes pour en arriver à des interdictions de circulations sur les deux voies pour l'exécution des travaux sur des périodes de longs week-end. Ce mode opératoire occasionne de fortes pénalisations pour les voyageurs de notre axe POLT. Nous renouvelons la demande expresse de revenir à une méthode plus rationnelle d'organisation des travaux, à savoir une voie pour les travaux, une voie pour la circulation des trains. Pour mémoire le train du livre de BRIVE a eu un aller sans retour en 2018 et 2019 (les retours du dimanche se sont fait par avions).

L'axe POLT a besoin d'un réseau capillaire T.E.R et de transversales maintenus dans le cadre d'une complémentarité réciproque. Le passage sous A.O.T Régionales de ces transversales fait ressortir un manque de visibilité et de coordination sur les lignes interrégionales, exemple : ces dernières années les deux transversales BORDEAUX-LYON via PERIGUEUX-LIMOGES-ST SULPICE LAURIERE-GUERET-MONTLUCON et BORDEAUX-CLERMONT FERRAND via PERIGUEUX-BRIVE-TULLE-USSEL, ont disparu et des menaces pèsent sur l'avenir de la ligne BRIVE-AURILLAC. Nous demandons le retour ou le maintien de ces transversales et faire que soit mieux gérée la coordination entre les nouvelles grandes Régions pour ce type de relations, dans cet esprit l'arbitrage et l'investissement des Services de la SNCF pourraient être salutaires.

Sur les 10 allers et retours quotidiens de PARIS à BRIVE, 5 sont prolongés jusqu'à CAHORS et de ces 5, seulement 3 arrivent à TOULOUSE, terminus de la ligne ; cette réduction drastique est dénoncée depuis des années, alors que notre Association a démontré qu'une clientèle est ainsi privée de moyens de mobilités et serait génératrice de recettes pour la S.N.C.F., par de simples prolongements de circulations existantes de BRIVE à TOULOUSE et retour. Ce qui peut se réaliser très rapidement.

Notre Association défend aussi la vie économique des territoires desservis par POLT et surtout leurs développements. Ainsi les élus du LOT s'inquiètent et nous leur apportons en cela tout notre soutien, quant aux menaces qui pèsent sur la fin de la desserte ferroviaire des carrières de sable de THEDIRAC. Ce site industriel aux normes environnementales optimums ne peut évacuer les matériaux issus de ces installations de transformation que par trains entiers, la desserte par poids lourds étant interdite. Si cette décision était mise en application, le site serait obligé de fermer. Ce qui serait un coup violent porté à l'économie de ces territoires, sachant que depuis plus de vingt ans la drague des rivières pour extraire sables et graviers est interdite.

D'une manière générale, depuis le début des années 2000 le fret ferroviaire a déserté nos territoires (CENTRE-LIMOUSIN-NORD-OCCITANIE) au nom de la productivité. Des activités économiques comme le bois, produits de carrières et industriels, le papier carton, l'agro-alimentaire etc..., sont autant de secteurs qui seraient à même de tirer une plus-value économique en massifiant et en utilisant le transport ferroviaire. Le bilan comptable est négatif à double titre pour la S.N.C.F. : l'activité fret est encore plus déficitaire aujourd'hui, voire inquiétante et les recettes manquent à S.N.C.F. Réseau pour l'entretien de l'infrastructure (30 milliards par an de tonnes/kilomètres perdus en 15 ans).

Nous espérons, Monsieur le Président, que cette lettre retiendra toute votre attention, et que des solutions seront trouvées dans les meilleurs délais, à cette liste, hélas non exhaustive de critiques constructives pour dissiper l'inquiétude des élus des territoires concernés et des usagers de la ligne POLT.

Sachez que notre Association dont plusieurs de mes Collaborateurs au sein du Conseil d'Administration ont une véritable connaissance des problématiques ferroviaires et des territoires desservis, est à votre disposition pour collaborer avec vous et (ou) vos Directions pour des améliorations rapides et conséquentes dans l'intérêt de tous.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président d'Urgence Ligne POLT.

Jean Claude SANDRIER.