

RÉSOLUTION ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2022

VISER UN CAP SUPERIEUR POUR LA MODERNISATION DE LA LIGNE PARIS ORLEANS LIMOGES TOULOUSE, REpondre A L'ENJEU CLIMATIQUE, SOUTENIR L'INTERÊT DE NOS TERRITOIRES ET CELUI DES USAGERS

L'AVENIR SE JOUE MAINTENANT :

- **SORTIR DES RAISONNEMENTS D'HIER EST INDISPENSABLE**
- **PRENDRE LES DECISIONS QUI LE PERMETTENT, ACCORDER LES MOYENS DE LES METTRE EN ŒUVRE EST TOUT AUSSI CAPITAL ET URGENT**
- **PRENDRE EN COMPTE L'ENJEU CLIMATIQUE POUR PORTER L'IMAGE DU TRANSPORT FERROVIAIRE COMME UN DES ATOUTS MAJEURS DE LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT**
- **METTRE EN COHERENCE LE SCHEMA DIRECTEUR**

Dans cet esprit, notre association ULPOLT formule 6 demandes :

- **L'Etat et les Régions** doivent parvenir à signer une convention spécifique pour financer la modernisation complète de toute la ligne.
Comme le prévoit la loi sur les mobilités, les travaux de régénération et de modernisation doivent être menés concomitamment.
La modernisation est la condition pour améliorer significativement la régularité, le confort, la sécurité et les temps de parcours.
- **Nouveaux trains** : tenir la date de fin 2023 pour la livraison de la première rame sur la ligne POLT et sinon, accélérer les livraisons de toutes les rames de 2023 à 2025.

- **Prévoir 14 allers-retours**, comme avant 2015, au lieu de 11, avec 2 ou 3 allers-retours rapides sur toute la ligne et une desserte fine adaptée aux besoins des usagers des gares intermédiaires et des territoires attenants, permettant ainsi de tenir les objectifs fixés par le PDG de la SNCF, dont le doublement du nombre d'usagers d'ici 2030.
- **Maintenir l'unicité de la ligne POLT.**
Sortir du « contrat de performance » Etat-SNCF qui prévoit un déclassement de la ligne entre Brive et Cahors, ce qui pourrait "faire l'objet d'une réduction de vitesse, voire de fermetures d'ici à 2032." Introduire une discontinuité, au cœur d'une ligne classée structurante, est un non-sens total. Cette vision est entièrement contraire aux intérêts des usagers, des territoires, mais aussi à la volonté d'accroître le nombre d'usagers.
- **Mettre un terme aux dysfonctionnements et incidents à répétitions** qui, en majorité, sont dus à un manque de personnels pour la maintenance (matériel, givre...) et les remplacements. Améliorer la réactivité lors des périodes de fort trafic, par l'augmentation capacitaire des trains quand c'est possible et/ou par la mise en circulation de trains supplémentaires. Revenir à 10 trains quotidiens, au moins, pendant la période estivale.
- **Réduire d'au moins 50% les tarifs** pratiqués sur POLT, avec **gratuité** pour les étudiants et personnes de plus de 65 ans, en raison des dysfonctionnements fréquents, pour favoriser l'utilisation de la ligne et contribuer à la promotion des futurs trains neufs.

L'ENJEU CLIMATIQUE EST MAJEUR.

Il demande de **changer d'échelle** dans tous les domaines.

Le transport ferroviaire, voyageurs et fret, est le premier moyen de transport décarboné dans notre pays. Il émet 9 fois moins de CO2 que la route et, compte tenu du prix du carburant, il devient un recours pour les personnes à faible revenu.

Une priorité absolue doit lui être accordée avec les moyens financiers nécessaires.

Nous sommes face à un choix politique devant lequel il n'est plus possible de tergiverser.

Que l'on se base sur les demandes du PDG de la SNCF ou l'effort d'autres pays européens dont l'Allemagne, il est nécessaire de multiplier par 3 ou 4 les investissements pour le ferroviaire en France, y compris sur les trains intercitys.

La ligne POLT doit entrer totalement dans cet objectif.

L'ETAT, en premier lieu, la SNCF mais aussi les REGIONS desservies par POLT et qui en utilisent les infrastructures, ont cette responsabilité de trouver un accord de financement pour leur modernisation.

En août et septembre 2021, successivement le ministre des transports, Jean-Baptiste DJEBBARI et le Premier ministre, Jean CASTEX, se sont engagés pour permettre des allers-retours Limoges-Paris en 2h30. Cet engagement doit être tenu. Nous proposons un premier objectif à 2h40 dès 2024, avec déclinaison des gains de parcours sur l'ensemble de la ligne.

VISER UN CAP SUPERIEUR POUR POLT est notre mot d'ordre 2023.

Cela suppose une véritable vision stratégique, cohérente, apte à répondre aux enjeux, trop longtemps sous-estimés, du changement climatique, du développement et de l'attractivité de nos territoires, et de la qualité d'un service public de haut niveau.

NOUS EN APPELONS A UNE MISE EN COHERENCE DU SCHEMA DIRECTEUR A HAUTEUR DE CES ENJEUX, A UNE CLARIFICATION SUR LES GAINS DE TEMPS ET LEUR COÛT ET A UN ENGAGEMENT SUR LES FINANCEMENTS.

Sur ces bases, notre association demande à être reçue par le nouveau Ministre des transports, monsieur Clément BEAUNE.