Résolution Assemblée Générale du 17 octobre 2026 à Châteauroux

Pour POLT, "*2027 ne sera pas la fin de l'histoire*" selon Jean Castex, PDG SNCF

POUR URGENCE LIGNE POLT NON PLUS !

Les travaux de régénération de la ligne se poursuivent mais, à l'instar du PDG de la SNCF lors de sa déclaration au cours de la séance publique en préfecture de Limoges le 13 mai 2026, nous pensons que beaucoup reste à faire dès maintenant et dans un futur proche, notamment :

1 - La mise en service de l'intégralité des 16 nouvelles rames Oxygène dans les délais promis, soit avant fin 2027, afin de coïncider avec la grille horaire 2028. Nous allons demander une rencontre avec le Ministre et le PDG de la SNCF dans les meilleurs délais.

2 – Un service répondant sans attendre aux besoins des voyageurs, avec :

a) La mise à disposition de capacités de transport suffisantes pour assurer la demande croissante et pallier la dérive inquiétante de suppressions systématiques de trains et de réductions de leurs compositions, deux points d'offres de service auxquels tous les acteurs d'ULPOLT sont et resteront particulièrement attentifs ;

b) une adéquation plus fiable entre les circulations de trains sur la ligne et ses correspondances attenantes ;

c) la relance durable des trains de nuit qui connaissent un regain d'intérêt pour rallier les métropoles et permettre de réduire les déplacements routiers ;

d) la mise en place d'une politique tarifaire plus juste et claire pour les usagers

e) la réouverture et le maintien des gares et guichets pour l'accueil du public et l'accompagnement des voyageurs en cas d'incidents (arrêts prolongés en rase campagne ou dans des gares sans éclairage, voire fermées).

3 - Un suivi renforcé de la ligne, avec notamment :

a) le retour effectif de la tenue du comité trimestriel de suivi de la ligne ;

b) la mise en œuvre d'un programme pérenne de maintenance et d'entretien des voies, de prévention canicule, givre, dégâts dus au changement climatique et intrusions sur les voies ;

c) une action conjuguée de la SNCF et des services de police pour prévenir les actes récurrents de malveillance et de vol constatés sur les infrastructures ;

d) la planification à court terme de la modernisation de la signalisation et de rénovation des matériels d'alimentation dans les gares et tout au long de la ligne, (risques d'obsolescence de certains postes d'aiguillage informatisés -PRCI- et urgence de remplacement de nombreux supports de caténaires très dégradés et oxydés).

4 - <u>Une extension du schéma directeur</u> intégrant :

a) La poursuite de la modernisation de la ligne permettant de nouveaux gains de temps pour tendre vers les 2h30 entre Paris et Limoges (2h40 dans 1er temps) et un gain de 45 min entre Paris et Toulouse ;

b) La prise en compte des 14 allers-retours quotidiens et une meilleure et plus nombreuse desserte de la ligne au sud de Brive jusque Toulouse, pour répondre à l'accroissement de la demande en transport ferroviaire et permettre le développement économique de nos territoires trop longtemps délaissés ;

c) la commande de 7 à 8 rames supplémentaires, afin de couvrir l'augmentation des dessertes qui découlera de la mise en service des nouveaux trains.

Cette extension du schéma directeur nécessitera la création d'un groupe de travail multipartite permettant la relance de ces objectifs d'avenir pour POLT.

Et pour donner l'ambition que mérite notre réseau national ferroviaire, dont POLT est partie intégrante et structurante vitale, nous demandons :

- des investissements conséquents à la mesure des autres pays européens ;

- une vraie politique de relance du ferroviaire, tant pour les trains de voyageurs diurnes et nocturnes que pour l'activité fret, telle qu'annoncée par le président de la République,

- le recours à des nouvelles voies de financement du ferroviaire en plus de celle prévue a/c 2032 sur les futurs péages d'autoroutes, comme par exemple : un fonds public européen et un livret d'épargne dédiés aux investissement ferroviaires déclarés "cause écologique prioritaire", une taxe sur les transports routiers longue distance et aériens internes, la baisse de TVA à 5,5 % sur le transport conventionné régional et local (cf.rapport Duron 07/2021), une adaptation plus réactive de l'offre à la demande et une meilleure diversification du maillage ferroviaire.

Nous pensons en outre que l'examen par le Gouvernement, de la perspective d'annulation de la "dette grise SNCF" en tant que dette publique, telle que le préconisent de nombreux économistes, est devenu inéluctable. Le manque d'investissements depuis des décennies dans le ferroviaire classique, estimé à 60 milliards d'euros, est en majeure partie responsable de cette "dette". Alors, STOP !

POUR BLOQUER LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE, POUR NOS TERRITOIRES ET LEUR ÉCONOMIE, POUR LES USAGERS,
IL EST GRAND TEMPS DE PLACER LES INVESTISSEMENTS DANS LE FERROVIAIRE À LA HAUTEUR DES DÉFIS QUI SONT POSÉS À NOTRE PAYS ET À LA PLANÈTE