

# **Actes du Colloque**

## **Urgence ligne POLT**

14 décembre 2022

Nicolas SANSU (Député de la 2ème circonscription du Cher)

*Mesdames et Messieurs les Députés,  
Mesdames et Messieurs les Sénateurs et Sénatrices,  
Mesdames et Messieurs les élus(es) régionaux, départementaux et locaux,  
Mesdames et Messieurs les représentants des organisations syndicales,  
Mesdames et Messieurs les représentants de la SNCF,  
Monsieur SONCARRIEU du Ministère des transports,  
Mesdames et messieurs les représentants des usagers,  
Mesdames et Messieurs les personnalités qui sont en visioconférence,*

Un petit mot pour vous dire que je suis très heureux de vous accueillir parmi nous à cette réunion d'échanges sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). C'est une ligne que nous chérissons.

Une ligne extrêmement importante qui s'était petit à petit dégradée ces dernières années. Une ligne qui abritait ne l'oublions pas le capitole, ce train merveilleux préfigurateur de la grande vitesse.

C'est la première radiale française qui ne soit pas à grande vitesse de ligne classique et qui a une importance majeure dans le réseau ferré national. Cette ligne a fait l'objet de plusieurs mobilisations et a obtenu un schéma directeur, un certain nombre de travaux d'infrastructures se lassaient depuis quelques années, il suffit de voir comment certains de nos week-ends sont impactés par la fermeture de certains tronçons. De nouveaux matériels sont déjà commandés et bientôt arrivés sur cette ligne. Mais nous avons constaté qu'il y a de gros problèmes, si l'avenir peut éventuellement sourire, le présent nous oblige à quelques mobilisations.

Aujourd'hui nous sommes 35 ou 40 ici, nous aurions dû être deux fois plus. Ce matin nous avons subi une avarie ce qui fait qu'il n'y avait pas de train entre Orléans et Étampes jusqu'à midi. C'était 2 heures de retard hier soir, dimanche soir 5 heures de retard suite à un accident de personne dans le sens Paris/Province avec des trains qui n'ont pu être acheminés faute de conducteurs parce qu'il n'y a plus de réserve et vendredi soir une panne de signalisation. Une ligne qui est en très grande souffrance.

Je sais pour certain de se dire que l'on fait Bordeaux/Toulouse et ensuite on coupe à Brive, cela peut être tentant pour un certain nombre d'institutions, d'organisations et d'organismes donc maintenir l'unicité de la ligne. Et comment fait on aussi pour permettre des dessertes efficaces, utiles et qui répondent au besoin du public ? Je vous le dis car cela fait maintenant une trentaine d'années que je prends le train régulièrement pour venir à la capitale, j'ai rarement vu autant de monde dans les trains ce qui est une bonne chose, ce qui veut dire qu'il faut donner le service à la hauteur des besoins de nos concitoyens.

Le Président FARANDOU a donné un chiffre d'investissement nécessaire sur le réseau de 80 à 100 Milliards d'euros sur 10 ans. Nous sommes très loin de ce chiffre dans les projections financières de l'État. Nous avons besoin d'investissements majeurs et de faire en sorte que cette ligne soit le cœur battant de notre centre de la France avec Paris-

Clermont. Ces deux lignes ont vraiment besoin d'être réhabilitées et permettre une meilleure desserte plus fine du territoire.

C'est l'objet de cette réunion. J'ai souhaité associer tous les Députés le long de la ligne sauf ceux de l'Essonne (c'est une grande ligne mais nous ne nous y arrêtons pas), j'ai choisi du Loiret jusqu'en Haute-Garonne, d'y associer les Sénateurs et toutes celles et ceux qui se battent depuis plusieurs années sur cette ligne. Il faut à la fois être constructif mais aussi ne jamais oublier que nous ne pouvons pas tenir comme ça, je le dis aux responsables, aux décideurs notamment au Gouvernement, à l'État, nous ne pourrions pas tenir comme cela en attendant 3 ans que tout soit fait. Je trouve que la situation s'est dégradée extrêmement vite ces derniers mois et il faut à tout prix retrouver de la fiabilité sur cette ligne ferroviaire.

Vous avez vu que lundi dernier à Limoges il y a eu une grande mobilisation autour de l'Entreprise Legrand qui menace de délocalisation s'il n'y a pas plus de desserte, de fiabilité et plus de vitesse entre Limoges et Paris. Je crois qu'il y a des enjeux stratégiques sur cette ligne qui représente près de 7 millions de personnes concernées par cette ligne ferroviaire.

Merci de votre présence.

Je vais passer la parole à Huguette TIEGNA, Députée du Lot avec qui nous avons convenu de faire ce travail en commun.

### [Huguette TIEGNA](#) *(Députée du la 2ème circonscription du Lot)*

Merci cher collègue.

Mesdames et Messieurs les élus,  
Chers parlementaires réunis dans la salle Lamartine et je salue toutes celles et ceux qui sont connectés avec nous notamment les élus du Lot,  
Monsieur le Président de la ligne POLT,  
Messieurs les représentants du Ministère,  
Chers(es) collègues députés et sénateurs,

C'est aussi un énorme plaisir pour moi de pouvoir participer à cet échange avec vous à distance mais sachez que notre engagement collectif pour la ligne POLT est très important et que c'est l'occasion de pouvoir en parler aujourd'hui en dehors des autres réunions ou moments d'échanges que nous avons.

Aujourd'hui il est nécessaire de rappeler le rôle structurant de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui traverse quinze départements pour 713 km de voies ferrées et dont le premier tronçon Châteauroux-Paris existe depuis 1845, donc c'est en quelque sorte un patrimoine qui traverse nos différentes contrées.

Aux côtés des défenseurs de longue date de la ligne POLT, les parlementaires, le Ministère des Transports et l'État ont ainsi confirmé ces dernières années leur volonté de faire de la ligne, une ligne performante, fiable et de haut niveau de service. Une ligne d'avenir, si je reprends les mots de Monsieur le Président Jean-Claude SANDRIER. C'est pourquoi près de 2,2 Milliards d'euros financés intégralement par l'État ont été sanctuarisés afin de

régénérer la ligne et réaliser des premières améliorations. On peut parler ici de 1,6 milliards d'euros pour régénérer la voie d'ici 2025, de 450 millions d'euros pour les nouveaux trains et 140 millions d'euros inscrits au contrat Plan État Région pour améliorer la fiabilité et la sécurité de la ligne et des 5 millions d'euros pour installer le WIFI à bord des trains existants.

En complément de ces investissements conséquents et historiques, le schéma directeur de la ligne prévoit des travaux de modernisation pour gagner notamment d'ici 2025 vingt-deux minutes de temps de trajet par rapport à aujourd'hui, soit une liaison rapide Paris-Limoges en 2 h 49.

Bien sûr il y a des contraintes quotidiennes comme l'a rappelé Nicolas SANSU, mais cela ne remet pas en cause les projections d'avenir qui sont acquises aujourd'hui. Nos deux ministres des transports consécutifs Jean-Baptiste DJEBBARI puis Clément BEAUNE, ont ainsi confirmé que l'État sera au rendez-vous et abondera à hauteur des deux tiers du montant nécessaire soit 257 millions d'euros sur un total de 385 millions d'euros.

Il s'agit d'un engagement financier au même ratio que pour la Ligne Paris-Clermont-Ferrand comme cela avait été souhaité par les acteurs locaux. La part complémentaire équivalent à 120 millions d'euros sera financée par les collectivités locales et notamment les régions concernées. C'est le cas habituellement sur les opérations de modernisation de voies ferroviaires.

Aujourd'hui je voudrais lancer un appel solennel aux régions. Nous avons une ligne que nous appelons une ligne de vie et cette ligne de vie doit irriguer notamment les métropoles comme la ruralité. Donc, pour une question d'équité, nous les incitons bien sûr eux aussi à apporter leur contribution pour accélérer la rénovation de cette ligne ferroviaire. Après des décennies de manque d'investissement, le gouvernement a fait un choix fort et décisif pour la ligne POLT. Plus largement l'investissement significatif dans le domaine ferroviaire est l'un des piliers de la feuille de route ambitieuse et nécessaire que nous avons tracé dans le cadre du projet de loi de Finances pour 2023.

Ceci, tant pour le quotidien de nos concitoyens que pour les acteurs économiques et l'atteinte de nos objectifs décarbonés. Le mouvement initié sous la précédente législature se poursuit donc ainsi que l'effort de mise à niveau et des modernisations de nos infrastructures. Dans un contexte de pression sur les tarifs énergétiques, la ligne POLT est un enjeu d'avenir, un enjeu de nos territoires, un défi collectif que nous relèverons. C'est tous ensemble, les acteurs de la Ligne POLT, le Gouvernement, les Régions, les Collectivités, les Parlementaires, les Sénateurs, que nous arriverons à relever ce défi.

Je vous souhaite à tous de beaux échanges constructifs parce que cette ligne de vie, nos vies, nos territoires, en dépendent et je ne doute pas que nous y arriverons ensemble. Je vous remercie.

## Nicolas SANSU

Je vous remercie Huguette et je vais passer la parole à Jean-Claude SANDRIER, Président de l'association Urgence ligne POLT et ensuite au Ministère puis à la SNCF.

## Jean-Claude SANDRIER (*Président de l'association Urgence ligne POLT*)

Merci de l'invitation à ce colloque, merci à Nicolas et à Huguette. Vous savez les difficultés que nous avons eu aujourd'hui, je n'y reviens pas. Je devais parler du livre mais pour aller plus vite je n'en parlerai pas. Si quelqu'un souhaite nous interroger sur le livre de notre association il pourra le faire.

Les trois choses que je voudrais dire rapidement, c'est d'abord en ce qui concerne le schéma directeur dont il faut tenir les délais. La fin de ce schéma directeur est prévu pour 2025. Notre association ne veut pas entendre parler de 2027 comme on l'entend parfois. Cela veut dire les nouveaux trains à partir de 2025, donc seize rames, la nouvelle régénération complète de la ligne, et l'on sait combien nous en avons besoin car l'on voit tous les incidents qui existent aujourd'hui et sont très nombreux.

La modernisation de cette ligne qui doit être menée selon la loi Mobilité, concomitamment à la régénération et cela est une inquiétude car pour l'instant la modernisation n'est pas totalement financée puisque les régions, en particulier la région Nouvelle Aquitaine a répondu négativement. Les autres sont prêtes à financer. Ce qui fait que lors de notre entrevue avec le Premier Ministre le 25 novembre, nous avons demandé qu'il rencontre les présidents de régions pour avancer sur cette question et ne pas passer par le Contrat de Plan Etat/Région, mais par une convention spécifique, parce qu'un contrat Plan Etat/Région nous savons quand ça commence mais jamais quand ça finit. Cela serait à rapporter la modernisation aux calendes grecques d'une convention spéciale Etat/Région. Evidemment, les onze allers-retours au lieu de neuf aujourd'hui avec deux trains rapides Paris-Limoges en 2 h 49. C'est la première chose : La mise en œuvre du schéma directeur.

La première chose est de franchir en même temps ou dans la foulée une deuxième étape de cette modernisation. C'est-à-dire d'aller vers 14 allers-retours, parce que si nous voulons atteindre l'objectif de Monsieur FARANDOU de multiplier par deux le nombre d'usagers d'ici 2030, il va falloir mettre davantage de dessertes, de trains et aussi gagner du temps.

Quatorze allers-retours, le Ministre nous a dit que ce n'était pas prévu et que cela coûtait plus cher. Nous avons compris ! Mais ce qui est important, c'est qu'il faudrait trois rames supplémentaires par rapport au marché qui est en cours d'exécution, c'est 10 % de ce marché. Donc c'est urgent de commander ces rames supplémentaires avant que les prix augmentent et de les mettre dans le marché actuel et l'on pourra atteindre les 14 allers-retours. Ce qui veut dire satisfaire l'ensemble des dessertes demandées par les gares et par les usagers et au bout de compte, permettre d'aller plus vite sur un certain nombre de sections.

La deuxième chose est d'aller au bout de la modernisation. C'est-à-dire gagner du temps. Je me rappelle que le Premier Ministre de l'époque Jean CASTEX et le Ministre des transports Jean-Baptiste DJEBBARI avaient dit de fixer le cap pour Paris-Limoges à 2 h30.

Il est possible d'aller aujourd'hui aux 2h40 sans coût faramineux supplémentaire. Il faut vraiment l'examiner. Sur les tarifs, il faut simplifier, harmoniser et réduire.

Enfin la troisième question qui est d'actualité. Il est impossible d'attendre 3 ou 4 années la mise en œuvre du schéma directeur dans les conditions actuelles. Ces conditions s'aggravent de jour en jour. Il y a le givre, les travaux, ce sont des contraintes dont certaines peuvent être levées mais il y a les locomotives et les pantographes qui tombent en panne. Presque tous les jours il y a des trains supprimés ou avec des retards considérables. Ce n'est pas tenable. Il faut que les techniciens nous disent ce qu'ils ont besoin et s'il y a un coût il faut s'adresser au Ministre pour qu'il puisse permettre que la SNCF Mobilité, la SNCF Réseau et l'autorité organisatrice aient les moyens de faire circuler des trains sur la ligne POLT. Aujourd'hui cela devient de plus en plus catastrophique. Il ne faut pas nous dire que le schéma directeur est mieux car cela n'est que dans 3 ou 4 ans. Donc que fait-on aujourd'hui ? Ce sont les trois points que je voulais soulever et sur lesquels il nous faut absolument des réponses.

## Nicolas SANSU

Merci monsieur le Président. Je vais maintenant passer la parole à Monsieur SONCARRIEU.

## Pierre - Christophe SONCARRIEU (*Adjoint à la cheffe de mission à la DGITM*)

Je suis adjoint à la cheffe de l'autorité organisatrice du territoire, adjoint technique et notamment j'ai été en charge de mener l'étude demandée par la loi d'orientation sur les mobilités, l'étude sur le développement de nouvelles dessertes de TET qui a été transmise aux deux chambres du Parlement en mai 2021 et concernait aussi bien les trains de jour que les trains de nuit.

Ce que je peux rappeler aujourd'hui et c'est ce qu'a affirmé Clément BEAUNE le 25 novembre, d'une part devant les parlementaires de la majorité mais également devant l'association Urgence ligne POLT où il y avait également des parlementaires, rappeler les engagements de l'État qui seront tenus. Ces engagements sont à la fois sur le schéma directeur mais également sur la vie de cette ligne d'ici la mise en place du schéma directeur dont 2 milliards d'euros sont prévus, 1,6 milliard pour la régénération de la ligne et 450 millions d'euros pour le matériel roulant et pour les installations de maintenance. Ce sont des sommes qui sont engagées et qui seront tenues. Il y a également la modernisation des 2 tiers de la somme totale pris en charge par l'État soit 257 millions d'euros.

Au niveau opérationnel, et comme cela se fait dès le mois de novembre sur la ligne Paris - Clermont-Ferrand, il y aura la mise en place d'un groupe de travail associant les collectivités, les parlementaires, les associations, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et la DGITM. Il y a un certain nombre de problèmes sur la qualité de service dans le vécu de cette ligne aujourd'hui. Il faut qu'il y ait des objectifs sur la qualité de service, des engagements qui soient tenus et des retours d'expérience. Ce que j'ai réclamé hier lors de la réunion évoquée par Jean-Claude SANDRIER, j'ai dit qu'il fallait travailler avec de l'anticipation et un dialogue avec les territoires sur ce qui est projeté de faire sur la ligne et la mise en place de ce groupe

de travail tous les trois mois, permettra justement de suivre avec vous ce qui est mis en place et l'atteinte de ces objectifs.

Après je vais répondre à quelques questions de Jean-Claude SANDRIER. Je ne peux que redire ce que j'ai eu l'occasion de dire à l'Assemblée Générale Urgence Ligne POLT à Cahors au mois d'octobre. Effectivement, le schéma directeur a conclu sur la mise en place de 11 allers-retours sur la ligne POLT. Cela fait avec la ligne Paris - Clermont-Ferrand 16 rames pour la ligne POLT. Le dimensionnement de ces rames est associé aux 11 allers-retours. Avoir plus d'allers-retours et en particulier 14, cela nécessite plus de rames. Monsieur Jean-Claude SANDRIER indique 3 rames supplémentaires, je suis très réservé sur ce chiffre. Je pense que c'est un peu plus. Cela représente un investissement supplémentaire.

Je rappelle que chaque rame, c'est 25 millions d'euros. C'est un chiffre assez conséquent pour ceux qui connaissent le coût d'un matériel ferroviaire. C'est un matériel qui coûte assez cher parce que l'État l'a souhaité confortable et avec des services qui soient associés à des trajets qui sont assez longs. Aujourd'hui je n'ai pas le budget pour acheter des rames supplémentaires. Le COI travaille dessus. Je rappelle également que dans la programmation du COI il ne faudra pas oublier les autres investissements pour les TET et en particulier la ligne Bordeaux-Marseille et surtout les trains de nuit. Il faut des décisions à cette occasion.

En tant que responsable de la partie technique du service, je dois quand même affirmer l'honneur que j'ai de travailler aujourd'hui avec un budget conséquent. Jusqu'à présent l'État a dépensé 3,5 milliards d'euros sur le renouvellement du matériel roulant des TET et avec Bordeaux-Marseille, avec les trains de nuit, nous devrions approcher les 5 milliards d'euros. C'est une somme conséquente que je n'imaginai pas lorsque que j'ai pris les fonctions au sein de la MAOT Nous aurons aussi des propos à la fois sur les installations de service, parce qu'il y a des choses positives qui sont en train de se réaliser. Nous aurons l'occasion de présenter avec SNCF Voyageurs ce qui va se faire sur les installations de service. Je parlerai des rames parce que je pense que la plupart d'entre vous savent qu'il y a du retard sur leur livraison ; j'aurai l'occasion d'y revenir.

## Nicolas SANSU

Merci Monsieur SONCARRIEU. La SNCF va faire une présentation.

## Loïc MESSNER *(Directeur Finance Contrat Juridique SNCF Intercités)*

Je me présente. Je suis Directeur Finances contrat et juridique SNCF Intercités. Je représente aujourd'hui Amandine THOMAS-COMMIN que certain parmi vous ont rencontré récemment et je représente également la direction SNCF Intercités. J'ai eu l'occasion de croiser certaines et certains parmi vous notamment Urgence Ligne POLT notamment lors de notre visite sur le site industriel de Périgueux au printemps 2022. C'était dans le cadre de la rénovation des voitures de nuit.

En avant-propos, comme l'a évoqué monsieur le Député, je souhaite revenir avec vous sur les regrettables incidents de ce matin avec des conséquences très fortes pour la SNCF Intercités et pour la ligne POLT. Pour rappel des intempéries très tôt ce matin en région Centre Val de Loire avec pour conséquence 2 trains de fret non protégés bloqués depuis 6 h du matin entre les Aubrais et Toury suite à un problème de captage courant. Je laisserai le soin au besoin à SNCF Réseau à mes côtés de vous apporter les éléments techniques à ce sujet ainsi que les conséquences qui ont amenées à un stop de la circulation.

Les conséquences sont très lourdes sur les circulations voyageurs. La circulation des TER a été impactée et également des impacts lourds pour les trains Intercités avec des rétentions à Vierzon ou à Paris-Austerlitz nos trains de jours, aux Aubrais pour les trains de nuit voire des suppressions. Certaines et certains parmi vous en subissent les conséquences et nous en sommes sincèrement désolés.

Nous faisons de meilleurs efforts actuellement pour informer, prendre en charge, ravitailler l'ensemble des voyageurs qui sont impactés. En lien avec la salle de crise nationale qui a été ouverte par SNCF Réseau, nous espérons pouvoir rétablir les circulations dès que possible quand le réseau le permettra.

Chaque jour, quel que soit le contexte, la SNCF Intercités travaille à améliorer la qualité de service avec les leviers dont nous disposons. Nous sommes mobilisés. Des progrès ont été réalisés ces derniers temps sur la régularité 5 minutes, sur la durée, mais hélas avec un recul parfois constaté ces derniers mois. Nous en sommes conscients et nous allons redoubler d'effort sur notre périmètre. Nous avons des objectifs et des engagements. L'Etat par la voix de monsieur SONCARRIEU l'a rappelé, nous avons une convention qui nous engage avec des objectifs de qualité de service et donc nous allons redoubler d'effort. Nous avons été moteur et allons prochainement contribuer un groupe de travail sur la qualité de service qui vient d'être évoqué par monsieur SONCARRIEU pour identifier des actions nouvelles, complémentaires, pour progresser sur cette qualité de service.

Nous avons dû engager cette démarche sur d'autres lignes très récemment, nous pensons que cela permettra certainement d'identifier de nouvelles pistes pour améliorer la qualité de service sur la ligne du POLT. En étant tout à fait conscient qu'il y a besoin.

Au-delà du professionnalisme et de l'engagement des équipes SNCF Intercités au quotidien, nous sommes aussi mobilisés pour réussir l'avenir de l'exploitation ferroviaire de POLT sous le pilotage et le financement de notre autorité organisatrice. Cela a été évoqué dans les propos introductifs. Il y a un nouveau schéma directeur à mettre en œuvre. Il y a du matériel plus moderne qui est attendu. Davantage de services que nous envisageons avec ce nouveau matériel. Cela passe aussi, et c'est important que nous soyons conscients collectivement, par des travaux importants.

Ce sont des travaux qui seront menés sur le réseau bien entendu mais également sur nos sites industriels de maintenance et tout cela alors même que nous exploitons le service actuel.

Je vais laisser la parole à Isabelle GALLARDO, Directrice du programme nouvelle offre Paris-Clermont et de l'arrivée du nouveau matériel oxygène pour partager avec vous cela en image, en vidéo et vous montrer très concrètement où nous en sommes aujourd'hui. Merci.



[Isabelle GALLARDO \(Directrice Programme Nouvelle Offre Paris-Clermont / Paris-Limoges-Toulouse SNCF Intercités\)](#)

Bonjour à tous. Je vais vous faire un petit état des lieux sur l'avancement des travaux pour les installations de maintenance du futur matériel oxygène. Quelques visuels pour dire ce que l'on fera et vous montrer les visuels actuels car les travaux ont commencé sur le site Masséna où nous ferons un atelier et un bâtiment. L'ensemble des installations logistiques dureront jusqu'en 2024. L'atelier va se construire avec Paris-Austerlitz dans le fond. A Brive-la-Gaillarde nous avons également des travaux à réaliser sur le côté de la gare. Nous avons demandé le permis de construire la semaine dernière et nous devons réaliser les travaux l'année prochaine. Ce sont les deux sites majeurs. Je vais vous montrer la vidéo sur le matériel et les étapes de la construction. C'est pour vous montrer un réel avancement et vous allez voir le site du constructeur. Pour l'instant, les premières rames sont faites en Espagne et vous allez voir l'avancement de la construction du matériel qui s'appelle oxygène. C'est une usine dans laquelle tout est fait. Tout est monté par le constructeur. Il y a aujourd'hui 3 rames en construction. Les plus nues ce sont les châssis de la troisième, voici la deuxième que l'on appelle des rames de pré-série et la première a déjà roulé avec sa propre traction. Elle est en période d'essai. Certains d'entre vous ont peut-être vu des maquettes à Brive la semaine dernière, là vous avez la présentation succincte des trois premiers trains.

[Benoît CHEVALIER \(SNCF Réseau – Directeur délégué à la stratégie du réseau\)](#)

Bonjour à tous. Je sais que c'est le quotidien qui doit être traité pas seulement faire rêver pendant 5 ans. Je confirme que l'on met 1,6 milliards de fonds propres de régénération sur 8 ans, de 2018 à 2026. Il y a le projet de 257 millions d'euros que nous réalisons. Actuellement la modernisation de la caténaire est en phase étude pour que le courant soit plus fort et plus fiable et pour permettre de tirer tous les bénéfices des nouveaux trains qui vont tirer dessus en nombre.

Ce sont des travaux qui impactent les trains de nuit de passagers et de fret. Nous essayons aussi de trouver des façons innovantes de faire passer des trains de nuit à côté des travaux. C'est un peu compliqué car la sécurité pousse au contraire à fermer les 2 voies lorsque l'on fait des grosses opérations. Je suis parfaitement transparent et j'assume les critiques qui pourront nous être faites. En parallèle il faut avoir en tête qu'il y a un gros projet qui s'appellent les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux qui se réalisent à peu près dans le même temps et consomment énormément de capacité du réseau la nuit et il peut y avoir des difficultés par rapport à cela. C'est temporaire mais pendant 8 ans ce n'est pas tout à fait temporaire.

Je vais revenir sur les incidents récents. Il y a eu ce déraillement d'Issoudun d'un train de fret qui a eu un énorme impact. C'est un peu compliqué avec ce genre de train. Il faut aspirer les céréales pour pouvoir déplacer les rames. L'enquête est en cours. Je ne connais pas les causes et la part éventuelle d'infrastructure ou de matériel roulant. En tout cas la conséquence vous la voyez sur votre vie quotidienne. Ce matin des pluies verglaçantes qui

n'ont rien à voir avec le givre mais qui fait une gangue de glace autour de la caténaire qui n'arrive plus à avoir de courant et le train est bloqué, c'est ce qui s'est passé ce matin.

Je conclus en disant deux choses importantes :

- D'abord, pour réussir nous voyons bien qu'il y a plusieurs composants, la régénération, la modernisation, l'accessibilité des gares, la livraison du matériel roulant ; tout cela doit s'emboîter et le plus tôt possible. Nous avons nommé Robert MATEVET, pour être le responsable de la coordination de tous les composants pour réussir l'arrivée de nouveaux services à l'horizon 2026. Je voudrais redire, vous prenez le train tous les jours, vous vivez aujourd'hui une situation qui n'est pas acceptable même si la régularité au long terme s'améliore mais à court terme il se dégrade. Il faut que nous soyons d'abord au service de nos clients et du ressenti de celui-ci, quand bien même nous ferions de savants calculs pour lui dire que ce n'est pas si mal que cela, c'est ce qu'il vit au quotidien qui compte pour nous. C'est pour cela que l'on est là pour vous écouter et pour vous expliquer ce que l'on fait pour que ça ne dure pas.

### Jean-Jacques LOZACH (*Sénateur de la Creuse*)

Il est évident que pour nous il ne s'agit pas de remettre en cause aux uns et aux autres d'agir et d'améliorer la situation sur cette ligne. Le problème est qu'il y a une réalité et particulièrement douloureuse et en particulier pour les usagers. Je crois que la réunion de ce matin est tout à fait symptomatique de ce délabrement concernant cette ligne et la montée en puissance de tout un ensemble de mobilisations que je n'ai jamais connues aussi fortes, aussi diverses, que ce soit les forces politiques, économiques, syndicales, les associations d'usagers, l'association Urgence POLT, etc. Il y a une convergence de ces mécontentements jamais connus depuis des dizaines d'années. C'est pour ces raisons que nous vous demandons d'agir avec le plus d'efficacité possible.

Hier j'ai donné l'exemple du plan du massif central parce que c'est un train essentiel pour la majeure ; Nous allons bientôt fêter le cinquantenaire et la priorité était justement le désenclavement sous toutes ses formes. Je constate que l'on a progressé de manière significative partout sauf en matière de ferroviaire. Sur le plan routier et autoroutier par exemple avec l'autoroute A20 qui est un peu notre POLT autoroutier si je peux dire et avec en plus la mise en hors péage du tronçon Vierzon – Brive.

Avancées sur le plan aérien, routier et autoroutier et malheureusement pas d'avancées majeures en ce qui concerne le désenclavement ferroviaire. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit très fort notre président Jean-Claude SANDRIER, mais vous avez bien compris que pour nous l'année 2025 est fatidique, que ce soit pour le matériel, pour l'infrastructure ou encore le nombre d'allers-retours. Nous avons encore vérifié hier en ce qui concerne cette visio avec la SNCF, il faut arrêter avec cette confusion terminologique entre régénération et modernisation. C'est-à-dire que pour la modernisation indispensable c'est aller au-delà de ce schéma directeur avec en particulier la nécessité de mettre dans un premier temps Limoges à 2 h 40 et dans un deuxième temps à 2 h 30 de Paris.

Ce que l'on souhaite c'est d'aller au-delà de la simple remise à niveau du simple rattrapage. Je terminerai par un élément de contexte parce que la politique publique c'est aussi s'adapter à l'évolution de notre société. Depuis 2 ou 3 ans il y a quand même une nouvelle

attractivité qui se manifeste en direction des territoires ruraux et des villes petites et moyennes. Je crois que les pouvoirs publics doivent en tenir compte et les accompagner.

L'une des attentes essentielles de ces gens qui viennent et qui sont susceptibles de s'implanter sur notre territoire, c'est la question de l'offre ferroviaire. Nous vous demandons que ce soit l'État ou au niveau de la SNCF de tenir compte de cette nouvelle demande de la population.

Sur le plan budgétaire, nous sommes un certain nombre de parlementaires ici, nous faisons des propositions d'amélioration de la situation et forcés de constater en ce qui concerne le budget des transports, nous n'avons pas été entendu il y a quelques jours. Merci.

### Loïc COUDERT (CGT SNCF Transport)

Merci de votre invitation. Nous sommes aujourd'hui réunis pour aborder l'avenir du POLT mais plus largement pour parler de l'avenir du ferroviaire comme cela a été retracé par les différentes interventions et de la prise en compte de la transition écologique nécessaire et de celle qui est faite aujourd'hui pour les usagers et nos concitoyens.

La ligne POLT pour nous est une priorité mais surtout elle est symptomatique des choix politiques qui ont été déclinés ces dernières décennies. Le constat que l'on peut partager est que la résultante de ces choix politiques qui ont été pro-libéraux qui nous ont amené à ce déclin du réseau ferroviaire.

Nous pourrions trouver dans l'urgence des solutions les plus adaptées, en tout cas en fonction des moyens qui sont donnés à la DGITM ou à l'activité Intercités. Quoi qu'il en soit le résultat est là, la gestion par activité n'a apporté aucune amélioration pour les usagers et les concitoyens, dans la gestion du réseau quotidien et dans le maillage ferroviaire. Le POLT irrigue nos territoires et aussi les lignes qui ont été appelées ces dernières années des dessertes fines du territoire, importantes pour les mobilités de chacun et qui viennent en appui et en renforcement de cet axe POLT tout comme le font les trains de marchandises et nous comprenons bien que le système ferroviaire doit être homogène. C'est toutes ces activités qui doivent être considérées dans un même temps et pas de manière dissociée.

Les difficultés aujourd'hui sont liées à la production, mais aussi à des choix de l'entreprise et aux politiques publiques, des privatisations imposées par des choix européens mais qui ont amené à un effondrement du système ferroviaire que l'on doit aujourd'hui relancer.

Nous sommes à l'Assemblée Nationale au cœur de notre démocratie, il est donc temps de prendre des choix politiques et revoir la planification qui nous a été portée, notamment ces dernières années avec les réformes ferroviaires qui nous ont impactées directement sur deux réseaux structurants comme l'axe POLT.

Il va falloir de manière urgente remettre au débat la nécessité d'engager une nouvelle réforme ferroviaire pour le service public et en réponse aux besoins des usagers. Il y a des éléments qui ont été portés ce matin, qui en tant que représentant des salariés du ferroviaire, nous exaspèrent. Pendant de nombreuses années nous avons alerté la situation sur les besoins nécessaires, notamment la régénération du réseau, que ce soit en termes de moyens industriels, de personnels et sur la gestion de ces travaux qui aujourd'hui sont

imposés avec des fermetures prolongées sur des week-ends, sur des nuits alors que si nous étions restés dans une gestion intégrée où l'externalisation à outrance n'aurait pas été imposée par des choix politiques, puisque les plans de performance qui nous ont été imposés pour faire des économies sur la production, font que nous devons travailler sur des chantiers fermés. Faire des chantiers en même temps que faire circuler des trains, nous ne savons plus faire.

Pour autant, si nous donnions des moyens à l'entreprise pour fonctionner, et j'en appelle au Gouvernement et encore une fois ce sont les choix de l'État, donnons les moyens à SNCF Réseau de fonctionner, mettons les moyens en personnes pour pouvoir assurer les chantiers, et nous serions en capacité d'augmenter et de régénérer le réseau. Aujourd'hui nous faisons des choix dans les calendriers, de prioriser certaines lignes à d'autres et donc nous ne pouvons pas faire en même temps plusieurs régénérations de lignes et donc nous nous retrouvons avec un réseau qui s'affaisse et s'effondre.

Dans certains pays européens des centaines de milliards d'euros ont été débloqués pour régénérer le réseau ou pour électrifier son réseau, ces quelques milliards d'euros en France sont mis sur la table et ne suffisent pas à assurer la production.

Il est urgent mais aujourd'hui avec quels moyens ? Quels moyens vont être donnés sur l'axe POLT pour rassurer nos territoires, nos concitoyens qui seront considérés de manière équitable avec les autres de notre pays. Aujourd'hui, nous n'avons aucune réponse. Nous attendons beaucoup du Gouvernement et il est temps de faire de la politique.

### Damien MAUDET (*Député de la 1ère circonscription de la Haute Vienne*)

Je vais être très bref car Loïc COUDERT a déjà donné quelques éléments sur les moyens qui seront donnés. J'ai une question sur les arrêts dans les petites gares, je pensais à la gare de la Souterraine qui donne le sentiment d'être de moins en moins desservie. Il y a eu récemment une mobilisation à Argenton-sur-Creuse où les gens se mettaient sur la voie pour prouver que le train pouvait s'arrêter et il s'est bien arrêté. Nous nous posons la question de savoir si le gain de vitesse ne va pas être fait sur le dos des plus petits arrêts et qu'il n'y aurait pas une stratégie consistant à ne plus s'arrêter pour gagner de la vitesse, alors qu'à mon sens il faudrait rénover les lignes.

Si ces événements avaient eu lieu sur des lignes Bordeaux-Paris ou Paris-Marseille qui sont en meilleur état, nous avons le sentiment que les choses auraient été un peu plus vite. L'autre sentiment est celui de la communication POLT. Il y a des désagréments et c'est aussi être très souvent mis devant le fait accompli. Nous apprenons par voie de presse que du jour au lendemain il n'y a plus de ligne POLT jusqu'au jeudi parce qu'il y a eu un accident mais aussi des travaux plusieurs week-ends de suite durant lesquels elle était fermée et nous n'étions pas nécessairement au courant. Quand on ajoute tous les désagréments du quotidien, les personnes peuvent avoir un sentiment de déclassement. Est-ce que cela va être du bricolage ou est-ce une ligne structurante pour traverser la France, pour permettre aux gens de Vierzon, La Souterraine, d'Argenton-sur-Creuse de rejoindre Paris, Toulouse ou Limoges.

## Adjoint au Maire de Limoges

Je ne suis pas là pour poser des questions, c'est juste un constat. Aujourd'hui la parole de l'État et celle de la SNCF sont démonétisées. Des promesses sont faites mais l'on repousse en permanence un planning et des investissements qui doivent être faits. Tous les acteurs ne sont pas là mais la Région Aquitaine ne veut pas mettre de l'argent et pendant ce temps-là nous avons une grande entreprise qui risque de quitter Limoges parce que ces cadres et son fonctionnement sont complètement problématiques parce que la SNCF ne tient pas ces horaires, qu'on nous enlève des trains, qu'on ne régénère pas la ligne comme il faudrait et que les rames tardent à venir.

J'attends des arbitres. J'entendais un représentant de la CGT qui disait qu'il était temps de faire de la politique, moi je dis il faut arrêter d'en faire, il est temps d'arrêter de faire des groupes de discussions, il est juste temps d'agir. Il est inadmissible qu'une ville comme Limoges qui est presque la capitale de la diagonale du vide, soit de plus en plus esseulée et éloignée de Paris.

On nous dit que peut être dans quelques années nous allons avoir Limoges à 2 h 40 de Paris. Je vous rappelle que c'était une distance il y a plus de 30 ans avec le capitole en termes de temps. On nous dit que ça va être une amélioration, mais c'est juste un retour normal des choses et pendant ce temps-là on construit des lignes de TGV pour d'autres villes comme le disait tout à l'heure le Député de Haute-Vienne qui a tout à fait raison. J'ai l'impression qu'il y a deux sens, celle des grandes métropoles et puis il y a les autres et Limoges en fait partie. Nous attendons des actes et de véritables engagements.

## Angèle PREVILLE (Sénatrice du Lot)

Je vais porter la voix du territoire du Lot pour deux mots : urgence et priorité. Priorité, parce que comme d'autres qui se sont exprimés avant moi, je ne vois pas où la priorité sur notre ligne est mise en avant. J'entends parler d'aménagements autour de Bordeaux et de Toulouse je me doute de quoi il s'agit.

J'ai une inquiétude très forte que nous ne soyons pas à la hauteur de ce qui est devant nous. C'est la conjugaison de deux choses pour tous les citoyens. Le coût des carburants, le fait que l'on ait l'impératif de diminuer les gaz à effet de serre, et donc de se reporter sur le ferroviaire. Très clairement l'offre ne sera pas là. Il est temps qu'il y ait plus de volontarisme, plus d'agilité, plus d'ambition et que nous soyons au rendez-vous indispensable avec un choc de l'offre, qui visiblement ne sera pas là et principalement pour nous.

J'ai bien entendu les arguments de Limoges, mais nous nous sommes encore bien moins lotis puisque la partie de la ligne à partir de Brive est déplacée car il n'y a pas assez de voyageurs, Est-ce que l'on tient compte de l'équité, que ce soit une ligne de vie qui traverse tous nos territoires ? Ce déclassement de la ligne est pour nous quelque chose de terrible puisque cela ne permettra pas d'avoir moins de trains, moins de voyageurs. Or il faut bien avoir en ligne de mire que l'on vise à ce qu'il y ait de plus en plus de voyageurs.

Dernière chose, ce sera sur les trains de nuit et vous me direz si je ne suis pas dans le vrai. Le train de nuit Paris – Rodez puis prochain train de nuit Paris – Aurillac. Dans les faits, c'est la chose suivante : le train part à 19 h 39 de Paris, arrive à Brive à minuit, donc certaines voitures sont des trains de nuit. Il y a des voyageurs assis et quelques wagons de trains de nuit qui sont accrochés. A minuit, arrêt pendant 4 h et demies puis redémarrage pour aller à Rodez. Arrivé à 7 h 06 avant que le train de Millau parte. Est-ce que le futur train de nuit Paris-Aurillac sera identique et est-ce que l'on peut appeler cela un train de nuit, vu l'heure de départ et son cheminement ?

### Frédéric GINESTE (*Vice-président du département du Lot*)

Il y a le train avec 2 h de retard. J'ai l'impression qu'il n'y a pas de réaction. Un mécontentement presque total de tous les lotois à l'égard de la SNCF. Je lance un appel solennel. Agissez. Une question sur l'unicité de la ligne se transforme Brive – Cahors, c'est l'euthanasie de notre département, premier point. Apportez-nous des réponses à cela. Où est l'équité géographique ? Second point, la desserte. Nous entendons parler d'un 11ème train. On a l'impression que ce sera une solution mais jusqu'où ? Jusqu'à Brive ?

### Jean-Pierre SUEUR (*Sénateur du Loiret*)

Je partage totalement ce qui est dit. Je suis interpellé constamment, pourtant nous sommes la dernière station avant Paris mais quand je vais aux Aubrais, dans le train tout le monde me parle des retards, des problèmes, etc. Je sais tout ce qui est fait et je ne méconnais pas ce qui est fait par la SNCF.

Cela fait à peu près vingt ans que l'on en parle. Je me souviens du moment où j'étais très heureux parce qu'il y avait eu un accord, y compris un accord financier entre l'État, les régions Midi-Pyrénées Limousin Centre, ça s'appelait comme cela à l'époque. Je me souviens le jour où Gilles de ROBIEN a dit que ça ne marchait pas. Or ça marche très bien en Italie. Soudain ça s'est arrêté et c'est un effet de l'aménagement du territoire. C'est tellement plus simple de dire il y a Paris-Lyon-Marseille, Paris-Bordeaux-Toulouse, puis plus rien et il y a cette ligne qui irrigue je ne sais pas combien de départements, une part importante du territoire. Si on croyait à l'aménagement du territoire on devrait dire que c'est une ligne prioritaire sinon on a une France avec des endroits qui vont peut-être mieux, qui sont plus rentables et puis une France qui est délaissée. C'est un enjeu très important et je suis solidaire de tout ce que vous dites.

### Christophe BEX (*Député de la 7ème circonscription de Haute-Garonne*)

Je suis un usager du train au quotidien parce que tous les matins je vais au travail avec le TER et maintenant je prends l'Intercités et la ligne POLT qui est vraiment un symbole de ce qui ne fonctionne pas au niveau du train en France. Chaque semaine je suis en retard dans le train car il y a toujours des incidents de régulation. Soit il manque du personnel, soit il manque du matériel. Mais comment en est-on arrivé là ? Qu'un grand service public de la

SNCF, du train, du transport, j'utilise le terme usager parce que ça a un sens. Je ne suis pas un client du train je suis un usager, comme on est un usager de la Poste. Le terme usager renvoi à un service public. Client, je suis dans une démarche commerciale et c'est cela le problème. On a transformé la SNCF en un outil commercial.

Quand on se compare avec les autres pays, vu les milliards qui sont investis en France, on aime bien se comparer avec l'Allemagne, c'est le modèle, et bien l'Allemagne dépense 124 euros par habitant, en France c'est 45 euros. Voilà le problème. La France est un pays plus grand. On a moins de ligne en France qu'on en avait il y a 50 ans. Il y a un vrai problème et on parle de transition écologique. Le train est une des solutions au lieu d'utiliser la voiture ou nous vanter le covoiturage. Attention lorsque nous vantons le covoiturage, on supprime des lignes de trains, des lignes de bus et ce sont les gens qui privatisent leurs déplacements. J'alerte là-dessus, le train qui relie les gens et la diagonale du vide est vraiment la colonne vertébrale de la France dite périphérique qu'on appelle la France des territoires. C'est important de regarder ce qui se passe dans cette France-là.

Ce n'est pas un sentiment d'abandon, c'est l'abandon de la population et seul le train peut raccorder les gens entre les différents centres d'activités de la France, entre les grandes capitales économiques, c'est primordial et il faut que la SNCF prenne conscience de cela et il faut investir énormément et pour moi c'est une nouvelle bataille du rail. La révolte est au niveau des usagers, faites bien attention de préserver cet outil que l'on a qui s'appelle le train.

### Sophie SUBERBERE (*Comité de défense de la gare d'Argenton-sur-Creuse*)

J'excuse notre présidente Martine IRZINSKI et Clément SAPIN qui devaient être là aujourd'hui. Je remercie Damien MAUDET d'avoir parlé des gares intermédiaires parce qu'à Argenton-sur-Creuse nous faisons partie des gares intermédiaires. Que l'on nous explique pourquoi nous ne pouvons obtenir les 5 dessertes allers-retours nécessaires aux habitants du sud de l'Indre qui prennent le train en gare d'Argenton-sur-Creuse ?

Nous faisons partie sur la ligne POLT des trains d'équilibre du territoire, les TET, trains qui assurent des missions d'intérêt national. Comme dans d'autres gares de la ligne POLT nous sommes écartés de cette mission. Les 14 allers-retours sur la ligne POLT qui permettent 5 allers-retours dans les gares intermédiaires sont indispensables. Pour assurer l'égalité de tous, le désenclavement et l'essor économique de nos territoires, sans oublier le respect, voir le renforcement du plan climatique qui a été évoqué à plusieurs reprises. Appelons à la responsabilité de l'État. Rappelons que l'État est la haute autorité organisatrice des TET. Je l'ai lu sur le Gouvernement, c'est sur [ecologie.gouv](http://ecologie.gouv.fr). C'est à l'État que nous nous adressons.

Pour assumer ses responsabilités de propriétaire des infrastructures et pour remplir ses engagements auprès des habitants de ces territoires dit ruraux. Liberté, égalité, fraternité, ce n'est pas une vaine devise, c'est aussi un objectif à mettre en œuvre dans chaque décision du service public.

## Nicolas FORISSIER (*Député de la 2ème circonscription de l'Indre*)

Je pense qu'il y a un enjeu majeur qui n'est pas exempt de difficulté. Nous avons une contradiction qui peut surgir à différents moments, entre la nécessité de différentes villes, de certaines agglomérations d'avoir des liaisons directes, rapides et la nécessité à l'inverse d'irriguer nos territoires. C'est typiquement le problème que l'on a sur Argenton-sur-Creuse où nous avons besoin d'avoir des arrêts suffisants pour pouvoir faire des allers-retours dans la journée, pour pouvoir avoir des touristes qui viennent, des hommes d'affaires, des entrepreneurs, des commerciaux, pour pouvoir développer l'installation loin des grandes métropoles, dans les territoires ruraux. C'est le souhait de centaines de milliers de nos concitoyens. Des personnes vont utiliser le télétravail mais aller à Limoges, à Toulouse et évidemment à Paris travailler un jour ou deux. Il faut de la souplesse et le bon équilibre avec la nécessité d'avoir des arrêts suffisants dans une gare comme Argenton-sur-Creuse (cela représente 70 à 80 000 personnes) dans le bassin de vie immédiat, ce n'est pas rien. Nous ne sommes pas en train de parler de la ville de La Châtre et ses 10 000 habitants ! Il faut que l'on retrouve cette nécessité-là, l'outil de développement du territoire et de l'autre côté je comprends aussi que Limoges en particulier, a besoin d'aller vite et avoir des liaisons directes.

Cela suppose une grande solidarité dans notre association, qu'on puisse se parler, s'épauler mutuellement. On a besoin à Argenton du soutien d'Urgence POLT et de toutes les associations y compris en ce qui concerne POCL, puisque je suis secrétaire général de cette association de réflexion sur le long terme depuis des années, il faut qu'on travaille en solidarité.

La deuxième chose qui me semble nécessaire est qu'il faut que l'on maintienne la pression à l'égard de l'État certes, mais l'État ne peut pas tout, de la SNCF certainement. Nous avons une discussion en ce moment concernant les horaires d'Argenton-sur-Creuse avec les stops-trains qui ont fonctionné qui nous permettent d'obtenir un certain nombre de choses. Nous sommes loin d'avoir terminé, tout le monde est mobilisé quelles que soient nos origines et il faut continuer ce combat, ce n'est pas anodin de le dire sur Argenton et d'être tenu informé et coordonner avec tout ce qui peut se passer dans les autres portions de cette ligne qui sont toutes importantes.

## Nicolas SANSU

Merci Nicolas. Juste pour souligner l'enjeu de 14 allers-retours. Si nous restons à 11 allers-retours nous n'allons jamais satisfaire les besoins de tous nos concitoyens, sachant que les trains sont pleins car il ne faut jamais oublier qu'aujourd'hui cette ligne fonctionne.

## Jean-Noël BOISSELEAU (*expert ferroviaire, vice-président de l'association Urgence Ligne POLT*)

Par rapport à ce qui a été dit, quelques précisions au niveau infrastructure. On a un investissement de 1,6 milliards d'euros sur la ligne pour la période 2015-2025. Je voudrais attirer l'attention de vous tous que c'est une somme qui est très insuffisante. Nous avons une vétusté d'infrastructure moyenne en France d'une quarantaine d'années contre une



vingtaine d'années sur nombre de pays frontaliers. Nous sommes complètement en retrait c'est-à-dire que l'investissement devrait être doublé. Nous allons rattraper 5 ans mais nous n'allons pas remettre la ligne à niveau, je ne parle même pas de la modernisation ..

L'appel du Président SANDRIER, et je le rejoins, c'est un appel au secours malgré qu'actuellement il y a des choses positives. On a refait des renouvellements de voies -ballast, mais sur de courts tronçons de 30, 35, 40 kilomètres. Or la ligne en fait 712 et lorsque l'on refait une voie ballast tout le monde est satisfait mais il y a des caténaires , des supports qui sont rouillés , des pannes de signalisation et de courants. C'est un tout. Nous avons des locomotives qui atteignent 10 millions de kilomètres. Il n'y a eu aucune locomotive qui a été achetée en France hormis les rames automotrices du type Coradia Liner , il n'y a pas eu de nouvelles locomotives voyageurs depuis 1998. Nous avons des locomotives qui ont 30 à 40 ans d'existence, voilà la situation. Maintenant, nous tombons en panne de compresseurs, de pantographes, d'alimentation électrique, etc.

Hier avec mon collègue Vice-Président du département, il y avait déjà 2 h 30 de retard à Limoges, puis une demie heure d'attente, c'est-à-dire que nous avons fait Limoges-Paris en 3 H 30. Il y a de la marge pour arriver à 2 h 30...

Sur les dessertes des gares intermédiaires, monsieur SANSU nous disait très justement, Urgence Ligne POLT défend des trains express qui desservent des gares intermédiaires et vous aviez raison, il faut passer de 11 à 14 pour que l'on desserve davantage des gares intermédiaires, mais il faut aussi des trains rapides pour les métropoles. Il faut que Cahors, Brive- Limoges, -Châteauroux, soient reliés d'une manière plus rapide à Paris et à Toulouse . Nous ne voulons pas de déclassement de ligne cité. Actuellement nous sommes à 9 allers-retours Paris-Brive, il y en a 5 qui descendent jusqu'à Cahors dont 3 à Toulouse. Nous avons déjà un handicap dans le sud de Brive sur le nombre de trains, en matière de desserte et maintenant en matière d'«UCL », c'est-à-dire de l'unité de classement de la ligne. Lorsque l'on déclasse une ligne, cela veut dire que les maintenances sont plus espacées avec des limitations temporaires de vitesse et on mettra un peu plus de temps pour aller à Toulouse ou à Paris. Voilà le constat...

### Frédérique MEUNIER (députée de la 2<sup>ème</sup> Circonscription de la Corrèze)

Monsieur le représentant de l'État et mesdames et messieurs de la SNCF, votre discours nous l'entendons depuis 10 ans, 15 ans. Votre discours nous dit que vous souhaitez améliorer la qualité de la ligne mais vous ne vous en donnez pas les moyens. Lorsque j'étais conseillère régionale il y a 10 ans, on parlait de la ligne TGV Paris – Poitiers – Limoges et ensuite vous n'avez plus fait de travaux sur la ligne pour la tenir en état. Elle s'est dégradée petit à petit. Vous avez tout laissé dans un état catastrophique. Aujourd'hui, c'est systématique, c'est la chaleur, les feuilles, le givre. Demain je ne sais pas ce que se sera. Vous n'avez pas la volonté politique pour prendre le vrai problème et de dire on se donne les moyens.

Il y a un sujet que vous n'avez pas abordé, c'est la sécurité des voyageurs. Personne n'en a parlé. Il y a quelques temps il y a eu un grave accident à Brétigny où il y a eu des morts et des blessés. Mais qu'est-ce qu'il vous faut pour qu'à un moment vous puissiez réagir et dire cette ligne est prioritaire car son état est tellement catastrophique qu'elle met en danger

la vie des voyageurs et je vais donner la parole à mon binôme Francis DUBOIS pour qu'il puisse s'exprimer en continuité.

### Francis DUBOIS (député de la 1<sup>ère</sup> circonscription de la Corrèze)

En 1983 je suis militaire à Orléans, je prends le train à Ussel pour Orléans les Aubrais, les trains partent et arrivent à l'heure. 40 ans après le train Paris-Ussel n'existe plus depuis un moment. Il faut prendre la ligne de Brive. Je suis député aujourd'hui, je dois prendre le train sinon je ne peux pas faire mon travail. Je m'adresse à l'État, c'est plus qu'indécent, c'est l'inégalité des territoires, c'est inacceptable. Vous nous parlez de représentants de l'État sur 11 allers-retours. Je voudrais m'adresser à l'ensemble des personnes. Vous nous dites qu'il y a des retards sur la construction. Il faudrait poser un calendrier correctement, que l'on tienne, avec 11 allers-retours ensuite nous verrons pour 14. Quand nous avons des financements pour un projet, il ne faut pas exagérer, car l'État a toujours des excuses ou la SNCF pour dire que les 14 ils ne peuvent pas les financer. Donc faisons les 11, ce serait préférable, et obligeons l'État et la SNCF à tenir ses engagements.

Que ce soit SNCF ou SNCF Réseau, la presse m'a défini comme un terrien pragmatique. Quand je vous entends c'est le monde de « oui-oui », ça ne me fait pas rire ni aucun des concitoyens des 13 départements qui sont traversés par cette ligne. Vous nous faites voir la photo et la vidéo. J'aurais préféré en nous disant il y a une maquette en gare de Brive.

Arrêtez de dépenser de l'argent sur cette communication la SNCF, et dépensez de l'argent utilement. Vous avez dit que peut-être dans 15 jours le permis de construire sera déposé. J'aurais préféré un slide avec telle date : dépôt de permis de construire, telle date : début des travaux, telle date : avec des objectifs, fin des travaux, cela est plus probant. Puisqu'ils engagent des travaux, je comprends que la SNCF Réseau puisse avoir des contraintes sur les lignes existantes.

Vous nous dites que vous êtes en phase étude pour la modernisation. Passons à la phase action et travaux. Il faut savoir sortir de la phase étude et rajouter peut-être un peu d'argent sur la modernisation des réseaux.

En ce qui concerne le problème qui aujourd'hui nous rassemble, nous sommes à peu près la moitié à être présent. J'ai lu la note technique du Syndicat CGT. Cela ne paraît pas compliqué. Tous les hivers vous aurez les mêmes problèmes. Faites les investissements suffisants. Plutôt de communiquer avec l'ensemble de la population, écoutez les hommes et les femmes de terrain. Discutez concrètement avec les syndicats et les gens qui travaillent, pour que ceux qui voyagent puissent partir et arriver à l'heure. Merci

### Nicolas SANSU

Merci cher collègue. Juste un mot pour ne pas faire croire qu'il n'y aurait que la responsabilité de l'opérateur historique. Il y a des choix politiques derrière. La représentation générale a largement contribué en coupant la SNCF en deux en 1997. Je veux bien que la SNCF ait le dos très large mais je sais qu'il y a aussi la responsabilité du législateur, qui doit savoir ce qu'il veut faire du service public ferroviaire.

## Alexandre GALLO (Président de l'AFRA (Association Française du Rail))

Je suis ravi que l'on est parlé de ce problème de givre ce matin parce qu'hier c'est la dégivreuse qui a été passée après mon train, et ce matin c'est moi qui aie porté secours avec une machine diesel. On marche sur la tête avec SNCF réseau.

Je ne parlerai pas de budget car je laisse les politiques s'en emparer. Je parlerai de performance. Les politiques mettent de l'argent à disposition de la SNCF Réseau, ce qui fait que maintenant on paie un réseau dégradé, mais aucun contrôle n'est fait aujourd'hui sur la performance intrinsèque de la SNCF. Les parlementaires doivent nommer une commission pour vérifier ce qui est fait en ce qui concerne l'ordonnancement des travaux, la performance opérationnelle, l'harmonisation des pratiques entre les différents COGC parce que ça ne fonctionne pas aujourd'hui. La ligne POLT est perdue pour le fret puisque vous avez savamment scié la branche sur laquelle le fret était, pourtant un vecteur naturel sur cette ligne qui, je le rappelle, est la plus courte de Valenton à Perpignan, 914 kms via Limoges, 980 kms via Avignon et 1036 kms via Bordeaux. Cela paraît naturel de passer par cette ligne, qui je le rappelle voyait circuler le train des primeurs Perpignan-Rungis, il y a quelques années mais qui ne passe plus par-là du fait de la déshérence de cette ligne.

Vous avez un problème de performance, de savoir-faire. Il y a eu beaucoup de perte de personnels, des aiguilleurs qui sont partis en masse et qui n'ont pas été fidélisés et l'on comprend que dans une entreprise, c'est difficile de fidéliser du personnel, mais vos pratiques sont à remettre au goût du jour. Je vais donner un exemple. Pourquoi on ne circule pas aujourd'hui ? Comment voulez-vous que l'on fasse circuler des trains de fret sur la ligne Paris - Limoges alors que les travaux sont désalignés.

## Jean-Claude SANDRIER

Tout ce qui a été dit est très pertinent, mais je pense que l'on a du mal globalement à se hisser à la hauteur des enjeux tels qu'ils sont aujourd'hui. Ce sont les enjeux climatiques, territoriaux et sociaux. Cela veut dire que ce que l'on a réfléchi il y a 5 ou 10 ans notamment pour élaborer le schéma directeur d'aujourd'hui pour être mis en œuvre et qui avait déjà peu d'ambition, tout ce qui a été réfléchi à cette époque doit être revu. On a l'impression que lorsque l'on dit cela on demande la lune. Non.

Monsieur FARANDOU, PDG de la SNCF craint que le manque d'investissement suffisant pour le ferroviaire en France le fasse décrocher en Europe. C'est-à-dire qu'il constate que par rapport à l'essentiel des pays européens, nous sommes en déficit d'investissements. C'est une chose très importante ce décalage entre la hauteur des enjeux et ce que l'on nous propose aujourd'hui.

Il ne faut pas réduire le schéma directeur qui propose 11 allers-retours qu'il faut mettre en œuvre. Mais c'est trop peu. Il faut les 14 allers-retours. Cela existait avant 2015 et si l'on veut qu'il y ait davantage d'usagers pour obtenir l'objectif fixé par Monsieur FARANDOU de multiplier par 2 nous savons qu'il faut plus de dessertes, plus de trains, plus de fiabilité et plus de gain de temps et en n'opposant pas le gain de temps et le nombre d'arrêts. Si nous ne faisons pas cela nous n'y arriverons pas. Lorsque l'on dit que ça coûte de l'argent, oui mais nous n'avons jamais vu qu'investir dans un pays ça ne coûtait pas d'argent.

Le problème est que ceux-là aujourd'hui ne savent plus calculer combien ça rapporte. Quand on démultiplie le nombre d'usagers par 2, il faut calculer ce que cela veut dire. On a mis un budget de 2,8 milliards, il est en augmentation sauf que le PDG de la SNCF ce n'est pas 2,8 milliards qu'il demande mais c'est 6,5 milliards. Les allemands sont entre 7 et 8 milliards, les italiens à 11 milliards. Il faut arriver à comprendre, pour les enjeux qui sont les nôtres, il faut changer des chaînes, c'est indispensable. Il faut nous dire quels moyens il faut mettre en œuvre pour avancer, quels moyens il nous manque et combien ça coûte et les parlementaires et les associations s'adresseront au Gouvernement pour qu'ils les mettent en œuvre.

### Valérie RABAULT (*Députée de la 1ère circonscription du Tarn-et-Garonne*)

En 2013 nous avons initié une première réunion sur la Ligne POLT dans un format équivalent à celui-ci qui avait permis de lancer les premiers investissements qui sont nécessaires. Je voudrais m'adresser aux représentants de l'État plutôt sur la région Occitanie. Nous avons été la dernière région sur tout, sur les autoroutes, sur les investissements et d'après les données de l'INSEE nous sommes la première région en dynamique démographique. Il faut que vous réajustiez vos plans d'investissements. Même si vous ne faisiez qu'une règle de 3 vous verriez que nous sommes très en retard sur les investissements.

### Catherine COUTURIER (*Députée de la Creuse*)

Nous avons eu hier une visio-conférence qui a rassemblé une cinquantaine de participants. Le débat portait essentiellement sur la problématique du plan de circulation au regard du plan givre et des travaux. On nous a présenté des schémas avec des horaires, des trains qui circuleraient de telle date à telle date. Certains étaient supprimés. J'ai besoin d'apporter une réponse à nos habitants du territoire. D'abord sur les nouveaux horaires et l'heure dans chacune des gares au regard de la situation immédiate. Il y a cette réalité du moment. Ensuite il y a les schémas directeurs et je crois qu'il faut insister sur la nécessité des 14 allers-retours pour répondre à la question de la correspondance avec les TER sur nos territoires. Si nous ne les avons pas nous n'arriverons pas à satisfaire ces correspondances avec les gares comme par exemple Saint-Sébastien ou d'autres.

J'ai une proposition à faire au Gouvernement. Nous avons, lors du débat budgétaire, noté 3 milliards qui ont été voté malheureusement suite au 49.3 nous ne les avons pas retrouvés. Demain, il y a la lecture définitive du budget donc je me tourne vers ce Gouvernement et les représentants de l'État ici présents, de réfléchir très rapidement parce que tout le monde ici est d'accord pour dire qu'il y a urgence à mettre des moyens. Rétablissons ces 3 milliards, je ne dis pas qu'il faut qu'ils soient consacrés à l'intégralité sur la ligne POLT, mais déjà si une partie pouvait être engagée pour répondre aux besoins matériels et d'organisation car la capacité aujourd'hui de pouvoir faire circuler et en même temps mener des travaux, c'est la question de la sous-traitance de certains travaux qui entraînent cette situation. Voilà une proposition concrète et nous attendons une réponse car vous l'avez tous compris il n'y a jamais eu une telle mobilisation sur l'ensemble de cette ligne depuis des années. Si rien n'est fait, nous allons vers un mécontentement de plus en plus fort et imaginez quand on est en gare d'Austerlitz et que nous n'avons plus de train pour repartir ça pourrait peut-être mal se passer.

### Elisabeth MATAK (*Membre du collectif ferroviaire Occitan*)

Le collectif soutien l'engagement des élus, des associations pour la ligne POLT. Je vais rester dans le sujet tout en abordant l'aspect transversal. La POLT irrigue nos territoires. Monsieur FARANDOU a parlé de multiplier par 2 le nombre des usagers. Le mois dernier, lors du colloque ferroviaire à Bordeaux axé sur la question relation client, l'ancien Président de SNCF Réseau a dit en conclusion du colloque, « quand il y a de l'offre, la demande suit ». Le CEREMA qui est un organisme d'État, fait des propositions pour optimiser les coûts d'exploitation du ferroviaire, essentiellement constitué de coûts fixes. Il fait des propositions pour remplir les heures creuses. L'Occitanie a signé une convention hier pour une voie verte sur la voie ferrée Cahors-Capdenac. Lorsqu'une voie ferrée n'a plus d'aiguillages et de rails, il n'y a pas de retour possible sur le ferroviaire.

Pourquoi il n'a pas été accepté la proposition du collectif de faire un moratoire sur cette convention. En attendant un rééquilibrage des financements entre le rail et le routier aérien. J'ai ici les chiffres d'un travail des journalistes d'Investigate Europe sur les normes différentielles entre financement ferroviaires, routiers, aériens etc.

Dans un contexte d'enjeux climatiques et de pollution, nous pensons que le département du Lot et la région Occitanie peuvent porter un autre projet ferroviaire sur cette voie. Nous demandons à nos parlementaires de réfléchir à des moyens pour aller plus loin que la charte de 2006 entre les associations « vélo » et la FNAUT pour empêcher ce démantèlement de dessertes fines du territoire qui se fait avec la complicité de SNCF Réseau. Nous sommes favorables au développement du vélo mais pas au détriment du rail.

### Christine ARRIGHI (*Députée de la 9ème circonscription de la Haute-Garonne*)

J'ai été étonnée, lorsque je suis arrivée dans ce débat, que l'on puisse s'en « prendre » à la SNCF, la portant responsable de toutes les difficultés qui sont rencontrées. Une entreprise a besoin de moyens, de financements et je voulais insister sur le fait que cette entreprise n'en dispose pas suffisamment. En Italie, 126 milliards pour le financement ferroviaire sur 15 ans, en Allemagne, 86 milliards sur 10 ans, en Autriche 6100 kms de voies, 3 milliards et en France 29000 kms de voies et nous avons 2, 8 milliards.

Je ne vois pas comment cette entreprise pourra poursuivre et s'engager dans un plan ferroviaire ambitieux tel que nous le souhaitons au regard des enjeux climatiques, de pouvoir d'achat et sur la question des mobilités si l'on veut éviter de prendre la route.

La ligne POLT est le reflet symbolique de la déshérence de la SNCF et de ses budgets. Je regrette que lors de la loi de Finances de 2023, les amendements que nous avons déposés ont été tous rejetés.

### Pierre TROUFFLARD (*Représentant association « tous ensemble pour la gare Gourdon Souillac »*)

Je voudrais revenir sur un interlocuteur qui a fait part de la montée en puissance de la mobilisation et du mécontentement des voyageurs. C'est le point aujourd'hui que je

représente. Je suis un actif et j'habite dans le Lot. J'ai énormément de mal à facturer, à me rendre dans mes pôles d'activités. Pour le voyageur, on s'oriente à chaque fois vers la SNCF Voyageurs ou SNCF Réseau lorsque l'on a des problèmes. Sur le temps qui m'a été donné dans les échanges avec eux, j'approuve ce qui a été dit ici, c'est-à-dire que le regard est posé dans la mauvaise direction. Il faut remettre en légitimité nos interlocuteurs que l'on a au Ministère des Transports parce que ce n'est pas qu'un problème de transport.

Actuellement, dans le Lot nous sommes le deuxième département le plus âgé de France. C'est nos grands-mères, nos grands-pères, c'est les familles qui ont du mal à se réunir quand un train ne roule pas.

En tant qu'association de voyageurs, nous allons faire en sorte que ça devienne un problème social. Nous avons aussi beaucoup d'actifs, des personnes dans la Mécanique Vallée à Figeac qui est représenté par Huguette TIEGNA, députée, et nous allons faire en sorte qu'ils participent à l'appel du PDG Legrand. Le Lot c'est aussi Rocamadour avec 1,5 million de touristes par an. Nous allons faire en sorte que cette ligne structurante ne soit pas qu'un problème de voyageurs mais un problème national.

### Jean-Luc GIBELIN (*Vice-président de la Région Occitanie*)

C'est bien une question de choix politique. Je sais que le Ministre a reçu une délégation importante de l'association, il a pris des engagements mais en même temps il n'a rien fait pour le déclassement de la ligne. Sur l'Occitanie nous avons les 3 lignes du Massif Central. Elles se considèrent comme des lignes de vies et elles vivent la même situation d'être totalement oubliées de l'État. Nous sommes avec les 3 terminus de ces lignes. Nous savons ce que cela représente et nous sommes sur cet engagement.

Nous nous sommes engagés pour une partie des travaux pour la SNCF réseau pour la région et c'est 1,6 milliard qu'il faut, nous en finançons 800 millions et 50 équivalents temps pleins parce que nous savons qu'il y a un problème d'emplois. Je crois que nous sommes la seule région à les financer.

Concernant les écarts d'investissement, il y a des présidents de régions qui ont demandé 10 milliards par an pendant 10 ans, c'est indispensable.

### Manon MEUNIER (*Députée de la 3<sup>ème</sup> circonscription de Haute Vienne*)

Déjà je voudrais commencer par te remercier Nicolas pour l'organisation de cette réunion, on peut voir que cela mobilise quand même beaucoup de personnes même si on aurait pu en espérer plus. Merci à toi pour cette initiative qui était nécessaire étant donné l'état actuel de la ligne POLT et les récents événements qui se sont enchaînés.

Juste une parenthèse avant d'entamer mon propos sur la ligne POLT. On va avoir une mission d'information, à priori en commission développement durable, qui va être sympathique puisque ce sera l'évaluation des trois dernières années de la loi « pacte ferroviaire ». Donc il y aura déjà des parlementaires qui pourront prendre en main par l'intermédiaire de cette mission, ce qui a été fait ces trois dernières années.

Sinon je ne vais pas revenir sur les questions d'investissement matériel, qui ont été dites et redites et que je rejoins. Nous sommes une majorité autour de la table à revenir sur le besoin d'investissement matériel.

Je voudrais revenir sur la logique de la SNCF et notamment sur la question des effectifs parce c'est aussi une question centrale. Si nous observons tous ces problèmes, c'est parce qu'on manque de conducteurs par exemple pour les dégivreurs, des difficultés à assurer le repli en cas de retard, de problème sur la voie, etc. C'est parce qu'il y a des manques d'effectifs pour assurer des travaux et une circulation normale.

C'est ce qui devrait se refléter dans notre projet de Loi de Finances, car si l'on veut être à la hauteur de la crise écologique et énergétique, il faut investir massivement dans le ferroviaire qui semble être une solution qui répond à tous nos problèmes avec le faible carbone qui est émis et en même temps un service public dont on connaît les qualités d'accessibilité à l'ensemble de nos citoyens à échelle égale. Il est tant d'investir.

Les 3 milliards supplémentaires qui étaient pour le fret, les trains de nuit, l'entretien des lignes et les petites gares qui sont le plus à l'abandon, ont été balayés par le 49-3 alors que la majorité des parlementaires le souhaitait. C'est bien une question de volonté du Gouvernement. L'enjeu écologique et énergétique par rapport au prix de l'essence, à la nécessité de donner à chacun un mode de déplacement accessible. Ce n'est permis que par un service public fort. On n'ouvre pas à la concurrence car cela veut dire desservir de manière inégale le territoire parce qu'on va aller vers le plus rentable. Nous voulons un modèle qui couvre l'ensemble du territoire selon le besoin des citoyens.

## Nicolas SANSU

Je proposerai à mes collègues une délégation de parlementaires auprès de Clément BEAUNE afin que l'on puisse porter les propos qui ont été tenus ici. Je proposerai de lui remettre les actes de ce colloque car je pense que s'est important, l'idée de l'unicité de la ligne, les investissements nécessaires, des choses essentielles qui lui permettront d'avancer et d'ouvrir de l'espoir.

## Pierre-Christophe SONCARRIEU

Ce n'est pas mon rôle de prendre des engagements, mais le seul que je peux faire c'est de rapporter au ministre la teneur des propos pendant ces 2 heures de débat. Je rappelle que les investissements concernant les TET sont inclus dans la programmation pluriannuelle. Nous avons beaucoup parlé des trains de jour mais il ne faut pas oublier les trains de nuit qui vont irriguer tout le Sud-Ouest et l'utilisation de la ligne POLT. C'est un enjeu que je souhaite rappeler.

## Loïc MESSNER

Je voudrais revenir sur 3 points :

- Nous avons entendu votre colère sur la qualité de service actuel et vos attentes. Nous aussi nous ne sommes pas satisfaits de la qualité de service actuel sur la ligne POLT. Nous sommes dans l'action avec les leviers dont nous disposons, sans attendre le renouvellement du matériel roulant.
- J'ai bien noté votre demande d'une communication plus large à l'ensemble des voyageurs et nous allons y travailler.
- Concernant l'avenir de la ligne POLT, nous avons l'intention de vous présenter des éléments précis et concrets mais nous n'avons pas eu l'opportunité de le faire. Nous disposons d'éléments concrets sur la présentation des maquettes, les permis de construire, les dates engagées et nous sommes à disposition pour vous les présenter.

## Benoît CHEVALIER

Quelqu'un a demandé si c'était une ligne structurante. C'est une ligne prioritaire pour Jean-Pierre FARANDOU. Une personne a parlé de déclassement. Ce n'est pas le bon terme. C'est un système qui va de 1 à 9 et 7, 8 et 9 sont des lignes de dessertes fines du territoire. Des segments de lignes sont en fonction du trafic, mais nous maintenons le programme de régénération. 1,6 milliards d'euros sur 2018-2026 est sans doute insuffisant, c'est le message de Monsieur FARANDOU de doubler le trafic et d'investir.

Pour la sécurité, nous avons pris toutes les mesures et nous n'avons pas d'inquiétude.

Sur la ligne POLT nous sommes sur l'étude environnementale pour faire des relevés de biodiversité selon les saisons.

## Catherine COUTURIER

Je voudrais revenir sur une information qui a été donné hier concernant les conséquences du délestage en matière d'énergie qui a été évoqué sur la possibilité de plusieurs départements sur cette ligne nous aurions des périodes où il y aurait interruption du trafic, donc cela se rajoute à la situation. On nous a précisé que nous étions dans l'incapacité de nous dire quel département serait concerné, et que l'information se ferait la veille de la coupure. Donc vous imaginez les conséquences et les mécontentements !

## Huguette TIEGNA

Je remercie de la part à toutes les personnes qui ont pu participer aux échanges. Je m'excuse concernant l'intempérie qui ont empêché un certain nombre de personnes de faire le déplacement à Paris, mais je sais que Nicolas et toute la ligne POLT, nous pourrons



renouveler cet exercice. Il y a un réel enjeu c'est l'avenir de nos territoires en termes de transport et je pense que c'est cela qui nous unit et qui fait que l'unicité de la ligne reste importante. Une collègue a abordé tout à l'heure qu'il va y avoir une mission d'information en commission de Développement durable et comme je suis membre, nous pourrions discuter pour pouvoir affiner la réponse que l'on donnera lors de cette mission d'information.

Je remercie les Députés et les Sénateurs, au-delà des appartenances politiques, de parler des intérêts de nos territoires. Merci

## Nicolas SANSU

Je proposerai avec Huguette une délégation parlementaire chez Monsieur Clément BEAUNE pour présenter les actes de la réunion d'aujourd'hui parce les demandes d'investissements supplémentaires et de dessertes ont été abordés, les demandes d'un schéma directeur qui avance ainsi que les délais. Je remercie Monsieur SONCARRIEU, la SNCF Intercités et SNCF Réseau de leur présence et de leurs interventions.

Nous sommes des amoureux du service public et je suis persuadé que c'est la seule façon l'aménagement du territoire reprenne de la vigueur dans notre pays. C'est important de garder l'unicité de la ligne et de l'entreprise pour que notre service ferroviaire se développe.

A ce titre, j'ai le bonheur de vous dire que mon assistant peut vous vendre le livre de l'association Urgence Ligne POLT. C'est l'histoire de l'association qui est née de plusieurs associations puisqu'au départ, lorsque je travaillais avec Jean-Claude SANDRIER, nous avons créé non pas Urgence Ligne POLT mais c'était l'association POLT. Et comme il y en a plusieurs sur la ligne nous avons fait le choix de fédérer ces associations en Urgence Ligne POLT et aujourd'hui cette association a montré sa capacité à rassembler, à fédérer, peut-être même à être une aiguillon pour le Gouvernement et la SNCF et nous pourrions peut-être travailler ensemble et faire en sorte qu'en 2025-2026 un saut qualitatif soit réalisé, mais qu'avant on ne sombre pas. Merci à tous.