



CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 07 Février 2026 à UZERCHE (19)

PRÉSENTS : Jean-Marc VAYSSOUZE FAURE, Jean-Claude SANDRIER, Jean-Paul GRADOR, Rosine ROBINET, Jean-Noël BOISSELEAU, Georgette LAPORTE, Lionel MAURY, Nathalie DENIS, Philippe RICHERT, Aimé LAMARDELLE, Agnès LAJOINIE, Jacques FARGES, Benoit LEMATELOT,

EXCUSES et POUVOIRS (16) :

- Jean-Jacques LOZACH, Jean-Luc MARX et Claudine DELY (Jean-Marc VAYSSOUZE FAURE),
- Alain LEBRANCHU (Jean-Noël BOISSELEAU),
- Frédéric SOULIER, Pascal COSTES et Daniel CHASSEING (Rosine ROBINET),
- Guillaume CHAUSSEMY, Chantal MONTJOINT, Cédric FORGET, Jean-Marie BRACHET et Jean -Pierre BARRIERE (Jacques FARGES),
- Emile-Roger LOMBERTIE, Yvan ESCRIBE et Franck ARRIVE (Benoit LEMATELOT),
- Corinne OLLIVIER (Jean-Claude SANDRIER)

INVITÉS : Catherine CHAMBRAS, Présidente de la Communauté de Communes du Pays d'UZERCHE, Amandine DEWAELE, Conseillère régionale de NOUVELLE AQUITAINE. Alain TISSEUIL, représentant Christophe PETIT, Président des Maires de la CORRÈZE. Jean-Michel PEYTAVIT et Fabien FARGES, adhérents.

EXCUSES Invités : François HOLLANDE.

Accueil des Participants par le Président, puis mot de bienvenue de nos hôtes du jour :

Jean Paul GRADOR (Maire d'UZERCHE), Catherine CHAMBRAS (Présidente de la Communauté de Communes du Pays d'Uzerche), Rosine ROBINET (représentant le Président du Conseil départemental de CORRÈZE).

1/ **Approbation du compte rendu de l'assemblée générale du 11 octobre 2025** à VIERZON : unanimité

2/ **Changement siège social ULPOLT**

Jean Marc VAYSSOUZE-FAURE évoque la nécessité de changer l'adresse du siège social de l'association, il propose de le situer à CAHORS avec boîte à courrier au lieu suivant :

Association Urgence Ligne POLT

Maison des Associations - Espace Clément MAROT

BL 32 - Place BESSIERES - 46000 CAHORS

Cet emplacement implique de verser 72 € par an et permet d'avoir une petite salle de réunion 1 fois par mois et une grande 1 fois par an. Par ailleurs, il nécessite de demander le transfert du dépôt des statuts de l'association à la préfecture du LOT.

Le CA adopte cette décision.

3/ Nouvelle grille de desserte voyageurs à partir de 2028

Il est décidé, après discussions de :

*Agir pour que le sud de BRIVE soit mieux desservi avec 5 allers et retours sur les 11 AR prévus à la nouvelle grille, avec au moins 6 AR par gare.

*Exiger que les 2 trains rapides quotidiens continuent jusqu'à TOULOUSE et en soient également origine.

*Maintenir la demande des 14 AR avec la commande du matériel nécessaire pour assurer les dessertes + une phase supplémentaire de modernisation permettant d'atteindre les 2h40 entre PARIS et LIMOGES et gagner 45 minutes entre PARIS et TOULOUSE.

4/ Loi cadre des mobilités

Elle doit refléter une volonté politique pour l'entretien du réseau ferré classique. La « dette grise » SNCF, conséquence de plusieurs décennies de manque d'investissement sur ce réseau, a généré un cumul déficitaire d'entretien de 60 milliards d'€. Ces points essentiels devront faire l'objet de rappels au ministère lors de rencontres et par courrier au Ministre dans lequel il faut faire des propositions d'amendements aux Parlementaires sur le projet de loi cadre Transport.

5/ Suivi opérationnel trimestriel

Lors de la dernière réunion par visio du suivi opérationnel, nous avons abordé la qualité du service et le suivi des travaux.

Concernant la qualité du service, celle-ci est très dégradée, seulement 70% des trains en retard de moins de 5 minutes, alors que le nombre de circulations est moindre, surtout avec la période de travaux sur la section Les Aubrais-Boisseaux avec 3 AR en moins. ULPOLT a demandé la mise en place de plus de moyens humains et matériels pour le respect de la qualité.

Concernant les travaux, nous entrons dans une phase de renouvellement des voies de la section Lothiers-La Souterraine qui a lieu la nuit, avec suppression d'un AR. Nous avons fait remarquer et protesté contre le fait qu'il y a un non respect des engagements pris par le Président Matthieu CHABANEL lors du GTT du 28/11/2024 à LIMOGES selon lesquels ces travaux seraient les premiers avec un retour à une voie de travaux et une voie pour la continuité du service.

6/ Mouvement Colère des sans train :

Plusieurs proposition d'amendements de leurs documents sont émises par Jean-Claude SANDRIER

- SUR LA CHARTE :

Proposition : « Chaque structure participante s'engage à participer et à contribuer, **après consultation de leur CA**, aux actions, **collectivement décidées**, en fonction de ses moyens ».

Interrogation sur la mention des 10 personnes décideuses. Il est suggéré : « **les initiatives de « la colère des sans trains » seront proposées par un groupe de personnes volontaires déterminé après approbation des parties prenantes** ».

- SUR LA PÉTITION :

Les points 2, 4, 5 et 6 sont bons. Pour les autres points, il est proposé les rédactions suivantes.

« Nous demandons aux parlementaires

1 / D'inscrire, dans une loi cadre de développement du transport ferroviaire, des financements à la hauteur des enjeux : écologiques, territoriaux, économiques, sociaux, au moins égaux à la moyenne des principaux pays européens.

3/ Un renforcement de la modernisation des infrastructures, des dessertes et de la régularité des TET.

5/ Un engagement, a minima, de 8 milliards d'euros par an pendant 10 ans pour le maintien et la modernisation des infrastructures. »

- SUR LA LETTRE AUX DÉPUTÉ(E)S ET SÉNATRICES-TEURS :

Faire un seul courrier, comprenant les propositions d'amendements. Ces propositions doivent être adressées aux parlementaires. Ce sont eux qui décideront de leur utilisation, de leur rédaction et transmettront à leurs collaborateurs après discussion et décision collective dans leur groupe respectif.

MODIF au 2^e paragraphe : « ...entre l'Etat, les Régions et SNCF, **liée à un abandon général du réseau classique**, ont conduit... »

SUR LES PRIORITÉS :

- 1 « ... un financement immédiat ainsi qu'une programmation pluriannuelle **à la hauteur des enjeux écologiques et territoriaux, pour la régénération et la modernisation.** (« contraignante » ne sert à rien dans la mesure où les budgets sont annuels) »
- 2 Bon
- 3 « Reconnaître les liaisons transversales **comme des lignes TET structurantes...** »
- 4 « Sécuriser, **renforcer et moderniser** les TET... »
- 5 Bon
- 6 « ... des objectifs clairs de report modal **et en augmentant les financements à la hauteur des enjeux c'est-à-dire au moins au niveau de la moyenne de l'UE.** »
- 7 Bon
- 8 « Refonder la politique ferroviaire française **en accordant la priorité au transport ferroviaire voyageurs et fret.** »

AMENDEMENTS :

1/ Constat. « ... sans aucune garantie d'un financement d'urgence dès 2026 et un besoin mentionné dans l'exposé des motifs bien en-dessous des besoins qui peuvent être estimés à près de 3 fois le chiffre indiqué. »

Amendements proposés :

- « **1 plan de rattrapage de 2026 à 2031 entre 7 à 8 milliards d'euros par an.** »

b/ « **Une priorité sera accordée aux lignes TET radiales et transversales et aux lignes de dessertes fines des territoires de nos 4 Régions.** »

2/ « Reconnaître les liaisons transversales comme lignes TET transversales structurantes. »

Amendement : « ...lignes ferroviaires structurantes d'aménagement du territoire **national et régional.** »

Rappel utile : les lignes POLT et Paris-Clermont sont classées comme lignes structurantes d'intérêt national et à ce titre bénéficient déjà d'une priorité.

Donc tout ne peut pas être classé comme prioritaire, sauf à supprimer la priorité à ceux qu'ils l'ont, sans forcément un intérêt concret pour ceux qui pourraient l'acquérir, au moins dans les mots. Il faut donc insister sur des financements à la hauteur des besoins, quelles que soient les lignes concernées.

3/ Rétablir, « sécuriser et moderniser les TET. »

Amendement :

a/ « Pérennisation des conventions TET, **avec accroissement de leurs moyens financiers.** »

5/ Amendement :

b/ ce point peut avoir sa place dans le volet routier. Le ferroviaire doit se fixer ses propres objectifs de croissance (qui doivent avoir une incidence sur d'autres modes, mais il y a des paramètres autres, et importants, pour déterminer la réduction de la voiture et des camions qu'il paraît compliqué de demander une mesure précise. Dans ce domaine, la première des mesures est au niveau de la production des véhicules polluants et des sources d'énergie. Les premiers objectifs à fixer se situent à ce niveau. Il ne faudrait pas que demain, sous prétexte que le trafic routier diminue trop peu, on nous explique que cela ne sert à rien d'investir dans le ferroviaire. Le ferroviaire est un élément pour favoriser, il n'est pas l'élément déterminant à lui seul.

7/ Réaliser... depuis 1997 (Etat, Régions, SNCF).

- SUR LES FICHES AMENDEMENTS :

N°1 - Justification.

3 Md€/an sont insuffisants. Il faut demander de 7 à 8 Md€, soit la moyenne des pays européens, sachant que l'ex PDG de la SNCF, Jean-Pierre FARANDOU avait demandé 6,5 Md€. On parle ici de régénération et de modernisation. Nous n'avons pas intérêt à dissocier les deux.

Formulation.

« ... régénération prioritaire **et la modernisation du réseau ferroviaire classique.** »

Ce plan **doit prévoir un financement suffisant d'investissement annuel, dédié à la régénération et à la modernisation**, incluant les lignes à faible trafic et les liaisons transversales, **au moins à la hauteur de la moyenne des pays européens, soit 7 à 8 Md€ par an et ceci dès 2027.**

N°2

Formulation :

Sont reconnues comme **lignes TET structurantes les liaisons transversales...** à l'aménagement du territoire **national et régional...** Elles bénéficient d'une priorité, **comme les autres lignes structurantes TET.**

N° 3

Justification :

... sont essentiels pour les liaisons **nationales et** interrégionales.

Formulation :

Créer un article additionnel : « L'Etat **s'engage à accroître leurs moyens financiers par des conventions TET pluriannuelles** et présente chaque année au parlement un rapport sur l'évolution de l'offre, des dessertes et des besoins de modernisation. **Ce rapport doit être suivi d'un débat dans chacun des hémicycles.** »

N°5

Formulation :

Compléter l'art. 1^{er}. La première partie de la phrase suffit, c'est-à-dire ... objectifs chiffrés de hausse du trafic ferroviaire voyageurs et fret. »

La question prioritaire et décisive est de promouvoir le rail. On sait ce que cela peut produire en terme de réduction de gaz à effet de serre. Vouloir des chiffres de réduction de la voiture (en plus sans mentionner les camions) est très difficile à évaluer et pourrait même s'avérer contre-productif. C'est dans le chapitre des transports routiers qu'il faut se fixer des objectifs et plutôt en termes de baisse d'émission de gaz à effet de serre qu'en termes de nombre de véhicules, dans la mesure où l'électrique est en train de se développer.

N°7

Formulation : reprise du N°3

... **Ce rapport doit faire l'objet d'un débat annuel au parlement.** »

7/ Projet de rencontre avec l'association Objectif Capitales de CLERMONT-FERRAND :

Un contact devra avoir lieu pour organiser cette rencontre. Il est à noter que cette association n'a pas été sollicitée par le collectif de la colère des sans train. Nous devons faire remonter cette anomalie.

8/ Bilan définitif des adhésions 2025 :

Conseil régional (1), Conseils départementaux (5), Intercommunalités (9), Villes (14), Parlementaires (9), CCI (4), Syndicats (6), Associations (10), Individuels (54). Nous avons récolté 3 120 € de subventions ou de soutiens pour l'organisation du train de la colère en avril 2025.

Adhésion 2026 :

Conseil départemental (1), Intercommunalités (2), Syndicats (2), Associations (3), Individuels (15).

La lettre annuelle est en cours de préparation pour la relance des adhésions 2026, elle sera envoyée avec le bulletin d'adhésion, aux Référents départementaux dès qu'elle sera prête avec la nouvelle adresse postale de l'association.

9/ Choix du lieu de la prochaine assemblée générale :

Cette question sera réexaminée après les élections municipales.

10/ Prochain CA :

Le 30 mai ou le 06 juin à BRIVE.