

Aux Partis politiques de la Haute-Vienne

Copie :

- Secteur fédéral CGT Cheminots de Limoges
- Union Locale CGT Limoges Nord
- Union Départementale Haute-Vienne
- Renaud LAGRAVE, Vice Président aux transports
Région Nouvelle Aquitaine

Limoges, le 07 mai 2021

Objet : Perspectives ferroviaires en Haute Vienne.

Mesdames, Messieurs,

Nous vous avons alerté à plusieurs reprises sur la situation de l'emploi cheminot, de la consistance, de l'état du réseau et sur la qualité de service. Nous vous présentons quelques perspectives pour l'étoile ferroviaire de Limoges dans le contexte électoral.

Limoges est à la croisée de 2 axes nationaux structurants :

Paris-Limoges-Toulouse

Vous le savez l'Etat a confirmé le financement de la LGV Bordeaux Toulouse. Ce projet ne doit pas avoir pour conséquence le déclassement de l'axe POLLT et à travers lui tout notre territoire.

L'Etat doit poursuivre l'effort de modernisation de cet axe pour viser une vitesse supérieure à **200 km/h entre Paris et Limoges** avec des installations permanentes de contre-sens sur l'ensemble du parcours.

A la suite des travaux de régénération, les trains de primeurs **Perpignan-Rungis** doivent recirculer sur leur axe direct et naturel passant par Limoges et Toulouse.

La desserte voyageurs Paris-Limoges doit être maintenue, celle entre Limoges et Toulouse améliorée. Les matériels automoteurs commandés par l'Etat doivent faciliter la création de nouvelles dessertes principalement vers le sud.

Le retour annoncé des trains est une opportunité pour le POLLT ; Toulouse, Rodez, la Tour de Carol, Barcelone, Montpellier peuvent être desservis par notre axe avec un arrêt à Limoges.

Bordeaux-Limoges-Lyon

La portion Nexon Périgueux est à voie unique, la deuxième voie déferrée dans les années 80. Nous pourrions lancer un grand projet de double voie électrifiée entre Coutras et Limoges avec une vitesse moyenne de 140 km/h. qui générerait une forte activité de travaux.

Côté voyageurs, le triplement de la capacité du tronçon ne manque pas d'intérêt :

- dessertes rapides bas carbone Bordeaux Limoges ;
- trains directs Périgueux Limoges Paris ;
- dessertes Bordeaux Limoges Lyon.

Côté Fret, Un axe performant permet d'inclure réellement Limoges dans l'Hinterland du port de Bordeaux, les installations de transfert modal créées sur le site de Limoges Puy Imbert permettraient la desserte terminale en Haute-Vienne.

Pour alimenter ces 2 branches principales notre territoire compte d'autres atouts.

Un réseau de **tram train** basé sur les lignes dites de dessertes fines du territoire existantes interconnecté serait un atout formidable pour le développement d'une métropole à la campagne dont la crise sanitaire a montré qu'elle aurait de nombreux atouts.

Nous adhérons entre autres au collectif BSP qui porte ce programme. D'ailleurs un certain nombre de collectivités de la Haute-Vienne y adhère également.

Ce réseau pourra toujours accueillir du fret ferroviaire :

Les granulats d'Ambazac et de Verneuil ou le bois de la montagne limousine pourrait par exemple rejoindre la base de Limoges puis le port de bordeaux ou les papeteries de Saillat pour le bois.

Des **automotrices mixtes** peuvent être conçues pour transporter les usagers, les vélos et de la messagerie avec pourquoi pas des prises de rechargement électrique pour les vélos.

Des palettes conditionnées depuis la région parisienne (une solution au retour à vide des Perpignan Rungis) ou depuis le port de Bordeaux pourraient arriver à Limoges et être transbordées à bord des navettes sur le site de Puy Imbert.

Sur la reprise de compétences de gestionnaire d'infrastructure (GI) par les régions.

L'idée d'agir et de faire au niveau local ou régional peut apparaître séduisante. Nous voulons vous alerter sur plusieurs aspects :

Vous connaissez l'état général du réseau avec des ralentissements et des lignes fermées.

Comment ne pas faire le parallèle avec la vétusté des ponts route que la loi **Didier** vient de restituer aux gestionnaires d'infrastructure nationaux du fait de la difficulté faite aux collectivités territoriales de les maintenir ; il en sera de même pour les ouvrages d'art, les ouvrages en terre et les installations de signalisation ferroviaire, du fait de la difficulté de maîtriser l'ensemble des compétences nécessaires.

Nous vous rappelons également que depuis la loi **Bussereau de 2008**, pour qu'une ligne puisse réintégrer le RFN, ses passages à niveau doivent être supprimés avec un coût de 4 à 15 millions l'unité. La reprise de cette compétence de GI par une région nous semble donc très délicate et la seule difficulté à dialoguer avec SNCF Réseau ne pourrait être une raison sérieuse de ce choix.

Quelle énergie pour propulser nos trains ?

Dominique de Villepin ironisait « Le pétrole est une ressource inépuisable qui va se faire de plus en plus rare. »

Pour diminuer notre consommation d'énergie fossile, il faut planifier son remplacement.

Les trains électriques alimentés par caténaire bénéficient d'un retour d'expérience environnemental et financier approuvé, il convient de le privilégier pour les axes principaux.

Là où il apparaît difficile d'électrifier le choix de l'énergie utilisée ne doit pas être déconnectée de son mode de transport et de production.

Il ne faudrait pas plus d'énergie pour produire le carburant qu'il n'en restitue.

Là encore, les transports guidés présentent un avantage pour tester les solutions, celui de la sécurité et de la maîtrise des rotations pour le réapprovisionnement.

Sur les transports dits autonomes

Les outils numériques sont de plus en plus performants et permettent désormais de guider des véhicules sur rail de manière robuste et efficace (cf lignes de métro).

Ces technologies présentent encore la fragilité de ne pas être interopérables avec la conduite humaine et des services divers. Elles imposeraient de déconnecter l'ensemble des éléments en produits isolés dont aucun ne s'avèrerait rentable pour le territoire (Desservir Nexon et Saint Yrieix La Perche sans aller à Limoges, faire circuler le TER sur une autre voie que le train de grande ligne ou de marchandises...).

Nous sommes à votre disposition pour échanger sur ces perspectives stratégiques comme sur tout autre sujet plus immédiat

Veillez agréer l'expression de notre considération.

Hervé SIX



Secrétaire Général

CGT Cheminots Limoges

Benoît LEMATELOT



Secrétaire Général

UFCM-CGT Cheminots Limoges