

POITIERS-LIMOGES :

70,4 MILLIONS € POUR ÇA ?

33 KM À 40 KM/H... QUELQUES MOIS APRÈS LA RÉGÉNÉRATION !



Déformations de voie constatées
sur la section Poitiers - Montmorillon

UNE RÉGÉNÉRATION ANNONCÉE À 70,4 M€

La première phase de régénération de la ligne Poitiers-Limoges, entre Saint-Benoît et Le Dorat, a représenté un investissement annoncé de 70,4 millions d'euros.

AU PROGRAMME :

- ✓ 20 km de renouvellement des constituants de la voie
- ✓ rails, traverses et ballast renouvelés
- ✓ 35 km de travaux d'assainissement, d'hydraulique et de plateforme
- ✓ un objectif affiché de 20 ans de durabilité

UN FINANCEMENT MAJORITAIREMENT PUBLIC



Une opération lourde, techniquement importante et financée très majoritairement par la collectivité.

ET POURTANT...

AUJOURD'HUI : 33 KM À 40 KM/H !

Des zones supplémentaires nécessitant des limitations de vitesse ont été détectées entre Poitiers et Montmorillon. Les ordres portés à notre connaissance regroupent ces zones entre le PK 352+00 et le PK 385+00, soit environ 33 km.

- ➔ Et ce n'est pas un simple défaut ponctuel.
Des déformations de voie sont également constatées sur le terrain.

COMMENT EN EST-ON ARRIVÉS LÀ ?

- ✓ Après la remise en exploitation, la circulation s'est déroulée pendant plusieurs mois dans des conditions globalement normales.
- ✓ Puis un conducteur signale des défauts constatés en circulation.
- ✓ À la suite de ce signalement, des investigations sont engagées.
- ✓ L'Infrapôle Poitou-Charentes identifie alors d'autres zones nécessitant des limitations à 40 km/h.

UN CONDUCTEUR ALERTE → DES INVESTIGATIONS SONT MENÉES → DES DÉFAUTS SUPPLÉMENTAIRES SONT DÉTECTÉS

Pour SUD-Rail, une question est incontournable :

LES CONTRÔLES AURAIENT-ILS DÙ DÉTECTER CES DÉFAUTS AVANT ?

Et surtout :

Que vaut une régénération annoncée pour 20 ans si, quelques mois après, la voie doit déjà être ralentie sur plusieurs dizaines de kilomètres ?



UNE SECONDE PHASE : 126,2 M€

Pendant que les problèmes sont constatés sur la première phase, SNCF Réseau engage une nouvelle phase de travaux entre Lathus-Saint-Rémy et Limoges :



57 km

de renouvellement
complet de la voie



47 km

de travaux hydrauliques,
d'assainissement
et de plateforme



126,2 M€

d'investissement
annoncé



20 ans

de durabilité
affichée

Avec un financement très majoritairement public :

50 %

Région Nouvelle-Aquitaine

41,5 %

État

8,5 %

SNCF Réseau

ALORS, QUELLES GARANTIES ?

SUD-Rail exige que les anomalies constatées sur la première phase servent immédiatement à renforcer :

- ✓ les contrôles pendant les travaux
- ✓ les contrôles avant réception
- ✓ les critères de conformité
- ✓ le traitement des réserves
- ✓ le suivi des corrections
- ✓ les contrôles après remise en exploitation

**PAS QUESTION
DE REPRODUIRE
LES MÊMES ERREURS
SUR 57 KM !**

POITIERS - LIMOGES : UN AXE STRATÉGIQUE À DÉFENDRE

Cette ligne est essentielle pour les cheminots, les usagers et les territoires. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, nous refusons que les défaillances du système ferroviaire historique servent à alimenter la défiance envers le service public.

**LA RÉPONSE À LA CONCURRENCE,
C'EST UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE FIABLE,
PAS LA DÉGRADATION DU RÉSEAU !**

LES ÉLUS ET LES RÉGIONS DOIVENT AVOIR DES RÉPONSES !

Ce sont l'État et les collectivités qui financent massivement la régénération du réseau. Les élus ont fait le choix politique d'investir des dizaines de millions d'euros dans cette ligne. Ils doivent pouvoir obtenir des réponses précises :

- ➔ OÙ EST PASSÉ L'ARGENT ?
- ➔ QUELS RÉSULTATS ?
- ➔ QUELLES GARANTIES POUR L'AVENIR ?



La confiance des collectivités
dans le ferroviaire est indispensable
pour obtenir les investissements
de demain.



Des infrastructures fiables,
c'est des territoires dynamiques !

ET LES ENTREPRISES EXTÉRIEURES ?

La première phase a notamment été réalisée avec ETF comme mandataire du groupement intervenant sur l'opération.

➤ SUD-Rail ne dit pas que le recours aux entreprises extérieures est, à lui seul, responsable des désordres.

MAIS NOUS EXIGEONS LA TRANSPARENCE SUR TOUTE LA CHAÎNE :

- ➔ QUI RÉALISE ?
- ➔ QUI CONTRÔLE ?
- ➔ QUI RÉCEPTIONNE ?
- ➔ QUI ASSUME LORSQU'IL Y A UNE NON-CONFORMITÉ ?

L'argent public ne doit pas servir à financer une succession de travaux, de reprises et de ralentissements sans que les causes soient établies.

ET LIMOGES - ANGOULÊME ?

Depuis 2018, une partie de la ligne Limoges-Angoulême est fermée. Avant sa fermeture :



80 000
voyageurs/an



21 TER/jour

Des millions d'euros ont déjà été consacrés aux travaux d'urgence et aux études.

**SUD-RAIL DEMANDE UNE DÉCISION
ET UN CALENDRIER POUR LA RÉOUVERTURE !**

NOS REVENDICATIONS

- ➔ DES INFRASTRUCTURES FIABLES
Pas des ralentissements permanents.
- ➔ DES CONTRÔLES RENFORCÉS
Avant, pendant et après les travaux.
- ➔ LA TRANSPARENCE SUR LES TRAVAUX
Marchés, contrôles, réception, réserves et responsabilités.
- ➔ L'UTILISATION EFFICACE DE L'ARGENT PUBLIC
70,4 M€ doivent produire une voie durable.
- ➔ LA PÉRENNISATION DE POITIERS-LIMOGES
Pour les cheminots, les usagers et les territoires.
- ➔ LA RÉOUVERTURE DE LIMOGES-ANGOULÊME
Il est temps de sortir de l'attente.

SUD-RAIL DIT STOP !

**33 KM À 40 KM/H APRÈS 70,4 M€ DE RÉGÉNÉRATION :
CE N'EST PAS NORMAL.**

**NOUS AVONS ALERTÉ SNCF RÉSEAU. NOUS AVONS ALERTÉ LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS.
NOUS DEMANDONS DES RÉPONSES. NOUS DEMANDONS DES GARANTIES. NOUS DEMANDONS DES RÉSULTATS.**



Ensemble, défendons un service public ferroviaire de qualité !

**SUD-Rail
Limoges**