



Association Urgence Ligne POLT
2, rue Galilée - 18100 Vierzon
@ : contact@urgencelignepolt.info

Vierzon le 14 mars 2018

Le Président

Jean-Claude SANDRIER

*Membre honoraire de l'Assemblée nationale
Chevalier de la Légion d'Honneur*

A Madame Elisabeth BORNE
Ministre des transports

Madame la Ministre,

Le 28 septembre dernier vous avez reçu les principaux élus concernés par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Vous avez bien voulu inviter notre association à cette rencontre ce que nous avons particulièrement apprécié. L'objet de cette réunion était de recueillir les avis suite à la publication du rapport DELEBARRE concernant la desserte du Limousin et du Sud-Ouest. Vous avez alors conclu en constatant le très large consensus des élus et collectivités autour de la ligne POLT et la demande unanime de sa rapide modernisation.

Depuis, à l'initiative du Conseil départemental de l'Indre et avec le concours de notre association, une déclaration commune réunissant, **26** parlementaires de la ligne, **10** Présidents de Conseils Départementaux, **20** Maires dont les communes sont desservies par POLT, y compris ceux de Paris et Toulouse, **1** Président de Région, de nombreuses associations, demande une prise en compte de la modernisation de POLT à la hauteur de l'ambition qu'exprimait le rapport DURON de mai 2015.

A la veille de la discussion d'un projet de loi sur les mobilités et de la définition d'un Schéma Directeur pour la ligne POLT, nous venons vous exprimer notre souhait que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, bénéficie, comme le mentionnait le rapport DURON précédemment cité : « **d'une attention particulière** » avec « **une vision ambitieuse** qui serait de nature à apporter une réponse aux besoins exprimés par l'ensemble des agglomérations et territoires traversés par la ligne » précisant : « *de ce point de vue, elle peut constituer une alternative au projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges* ».

Les raisons objectives qui justifient cette ambition et cette attention particulière sont multiples :

- En premier lieu un **consensus politique** jamais atteint autour de cette ligne.
- Une ligne reconnue par l'Etat comme **axe structurant et d'intérêt national**, à ce titre, placée avec 2 autres lignes TET, sous sa responsabilité.
- Il existe désormais une **obligation morale**, d'engager un effort d'envergure, vis-à-vis de territoires et d'habitants qui ont subi une succession de promesses et d'abandons concernant cet axe, et cela depuis plusieurs décennies. De plus nous parlons ici d'une épine dorsale de 712 km qui dessert, directement et indirectement, presque un quart du territoire français métropolitain.
- Dans ces conditions, et conscients des efforts déjà accomplis ou envisagés, nous demandons un Schéma Directeur à la hauteur des exigences d'aménagement du territoire et de développement économique que méritent nos régions, à la hauteur du respect dû à leurs habitants, frustrés par tant d'atermoiements et de renoncements.

Cela signifie pour nous :

- Le choix **rapide** d'un matériel neuf et **adapté à une ligne de 712 km qu'il est hors de question de tronçonner**. Que ce matériel puisse rouler à **220 km/h** minimum, condition pour assurer des gains de temps de trajet pertinents (ce qui est aussi une suggestion du rapport DURON précédemment cité). Ces trains existent, des constructeurs en disposent. Des rames TGV pourraient éventuellement convenir. Il n'y a d'autre part aucune raison pour que les performances des nouveaux trains soient limitées à celle des trains Régionaux. Nous mettons également en garde contre des offres qui, sous prétexte de « casser » les prix, contribueraient à « casser » la ligne tout en n'offrant pas le confort et la vitesse souhaitables. Nous nous inquiétons d'un éventuel choix au rabais avec des trains, copies à peine améliorées de TER.

- Nous demandons que **la priorité** de la livraison des premiers trains, entre 2019 et 2022 comme le précise le conseil d'orientation des infrastructures, soit réservée à la ligne POLT car elle est la plus longue des lignes TET concernée par l'appel d'offres en cours, elle comporte le plus grand nombre de carrefours ferroviaires (6), elle dessert le plus grand nombre de territoires comprenant le plus grand nombre d'habitants. Enfin nous rappelons qu'elle a subi une suite de promesses non tenues et de projets abandonnés.
- Nous demandons que l'objectif de gains de temps retenu, à mettre en œuvre dans les 5 ans, soit de **30mn** de Paris à Limoges (**2h30** de trajet) et **45mn** de Paris à Toulouse. Ces potentialités sont indiquées dans les rapports DURON et DELEBARRE.
- Conformément à l'étude que nous avons fait réaliser, nous demandons un investissement complémentaire sur les infrastructures et une réorganisation du service permettant les gains de temps mentionnés ci-dessus.
- Pour ces objectifs, il nous semble que le scénario numéro 3 du rapport du conseil d'orientation des infrastructures se rapproche le mieux des ambitions rappelées plus haut. **TOUTEFOIS IL MAINTIENT DES IMPRECISIONS REGRETTABLES** sur les caractéristiques indispensables que doit avoir un matériel nouveau pour une ligne de 712 km et les gains de temps induits. De même il ne prévoit pas d'investissements sur les infrastructures au-delà de 2025, alors même que ceux prévus jusqu'à cette date sont insuffisants, y compris pour une régénération complète et ceci au moment où les problèmes se multiplient en lien avec la vétusté de ces infrastructures.
- Le rapport SPINETTA nous préoccupe et appelle de votre part des précisions. Nous n'évoquerons qu'une question : il propose « *de recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine, et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises* ». Où placez-vous la ligne POLT dans cette vision, alors que l'Etat l'a reconnue depuis plusieurs années déjà comme un axe structurant du territoire et d'intérêt national ?
- D'autre part, il avait été indiqué que le choix du tracé de la future LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) devait intervenir en **2018** ; si tel était encore le cas, il est indispensable d'inscrire dans le schéma Directeur de POLT la réalisation d'une étude socio-économique sur l'intérêt d'une interconnexion de POLT à POCL et sur la pertinence, dans ce cas, du tracé Ouest pour POCL. Nous pensons qu'il s'agit là d'une simple question d'efficacité pour le maillage du réseau ferroviaire et l'équilibre socio-économique des 2 lignes concernées, le report envisagé de la réalisation de la ligne POCL ne pouvant effacer cette question essentielle pour l'avenir.
- Enfin nous sommes attentifs à ce que le service public soit plus performant, ce qui suppose d'effectuer les travaux sans **pénaliser** les usagers et la fréquentation des trains, de diminuer **fortement** les retards, d'améliorer la **communication** en interne et **l'information** des voyageurs en cas d'incident ou d'immobilisation des trains, d'adapter les **grilles horaires** aux réels besoins des utilisateurs et d'avoir le personnel suffisant pour faire fonctionner un service public dans des conditions de confort, de régularité et de sécurité conformes aux possibilités offertes en ce 21^e siècle.

Merci, Madame la Ministre, de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes. Nous souhaitons une rencontre avec vous afin d'échanger sur nos propositions et celles qui seront contenues dans l'étude que nous avons commandée. Nous souhaitons que cette rencontre puisse se tenir dans un délai compatible avec la définition du schéma directeur de l'axe POLT et avec les choix essentiels que vous serez amenés à faire.

Dans l'attente, je vous adresse, au nom de notre conseil d'administration et de tous nos adhérents, mes très respectueuses salutations.

Jean-Claude Sandrier

