

Le Président : Jean-Claude SANDRIER
Membre honoraire de l'Assemblée Nationale
Chevalier de la Légion d'Honneur
Le Conseil d'Administration d' « Urgence Ligne POLT »

A Monsieur Didier LALLEMENT
Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine
4 B esplanade Charles de Gaulle
33077 BORDEAUX

Monsieur le Préfet,

Suite au comité de concertation de l'axe ferroviaire POLT tenu le 16 juillet dernier à Limoges vous avez souhaité disposer d'éléments écrits concernant les propositions de chacune et chacun des présents. Voici, résumées, les propositions de notre association « Urgence Ligne POLT », suivies de quelques remarques sur le projet de schéma directeur présenté.

NOUVEAUX TRAINS. Ce dossier est lancé depuis 3 ans, il convient désormais de passer commande de ces nouveaux trains avant fin 2018. Ils doivent impérativement être **adaptés** à une ligne de 712 km. Leur capacité à rouler à 220km/h est une nécessité si l'on ne veut pas hypothéquer la modernisation de l'axe POLT pour plus de 30 ans. **La priorité de livraison** doit être accordée à POLT et intervenir dès 2022-2023.

TEMPS DE PARCOURS. L'objectif que nous proposons, en accord avec une très large majorité d'élus de la ligne, et comme le démontre notamment l'étude commandée par notre association avec le soutien financier de 27 collectivités, est de relier Limoges à Paris en 2h30 et de gagner 45mn minimum de Paris à Toulouse.

INFRASTRUCTURES. Il convient d'ajouter 300 M€ aux chiffres mentionnés dans le projet de schéma directeur afin de créer les conditions d'un trajet Limoges-Paris en 2h30 et de prévoir, pour le second objectif, soit un gain de 45mn minimum pour Paris-Toulouse, une somme de 200M€. Les financements pouvant être prévus sur 5 à 7 années. L'Etat, qui doit conserver la responsabilité et la maîtrise de l'utilisation de cet axe, doit assumer au moins les deux tiers du financement de ces infrastructures.

Association Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

2, rue Galilée – 18 100 VIERZON
@ : contact@urgencelignepolt.info
Site : www.urgencelignepolt.info

DESSERTES. L'objectif doit être un retour à 14 AR par jour comme cela était le cas il y a environ 15 ans, dont 2 AR Limoges-Paris sans arrêt.

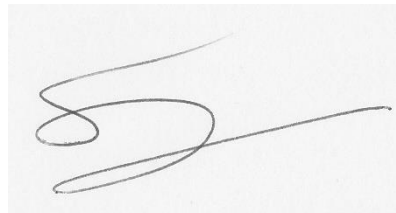
La couverture Wifi de l'axe semble acquise pour 2019, elle ne saurait pour autant se substituer aux efforts de modernisation importants à effectuer en urgence dans tous les domaines évoqués ci-dessus.

Nous demandons instamment que soit inscrit dans le schéma directeur l'engagement de commencer, dès maintenant, les études sur les objectifs que nous venons de rappeler et la mise en œuvre sans attendre de ceux dont l'incidence budgétaire est quasiment nulle.

Dans le document annexé, vous trouverez les raisons de cette demande, l'expression de certaines interrogations après le comité de concertation et notre conception de ce que doit être un schéma directeur pour la ligne POLT.

En vous remerciant de votre attention, et en espérant que cette réunion du 16 juillet à Limoges permette une vision un peu plus ambitieuse de la desserte de nos territoires que celle qui nous a été présentée, nous vous adressons, Monsieur le Préfet, nos très respectueuses salutations.

Pour le conseil d'administration, le Président
Jean-Claude SANDRIER

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JC Sandrier', written on a light-colored background.

QUELQUES POINTS DE REFLEXIONS ET D'INTERROGATIONS.

Sur le Schéma directeur. La qualité des services de l'Etat n'est pas en cause mais force est de constater que ce document ne porte pas une vision de développement pour ce qui constitue une grande partie du territoire national. Il est insuffisant pour impulser une dynamique de développement de l'économie de nos départements, il n'ouvre donc pas de perspectives y compris par rapport à la volonté exprimée par le Président de la République récemment de « rééquilibrage de nos territoires ». Plus inquiétant, certains choix exprimés dans le projet présenté risquent d'hypothéquer toute modernisation conséquente de l'axe POLT pour 30 ans, (C'est le cas au moins pour la limite de vitesse imposée aux nouveaux trains). Ainsi nous pouvons nous retrouver dans un cercle vicieux bloquant tout progrès pendant plusieurs décennies au prétexte qu'aujourd'hui l'état de l'infrastructure ne permettrait pas l'ambition des 220 km/h sur le matériel roulant et que demain, on nous expliquera l'inverse à savoir que le matériel choisi à 200 km/h n'exige pas de modernisation supplémentaire des infrastructures. L'économie de nos territoires a besoin d'un saut qualitatif qui pour l'instant n'est pas inscrit dans ce schéma directeur. Tel est l'enjeu et il faut reconnaître que le schéma directeur proposé n'est pas à la hauteur de cet enjeu.

La voix des élus de terrains. Les Présidents de départements, les Maires, les Présidents d'agglomération et de communauté de communes se sont fait entendre sur la base de propositions qui rejoignent celles de notre association. Une déclaration commune, à l'initiative du conseil départemental de l'Indre, a été signée en octobre 2017 par 26 parlementaires de la ligne, 10 présidents de Conseils départementaux, 23 maires et présidents d'agglomérations et de communautés de communes ... 29 collectivités ont voté des délibérations soutenant l'essentiel de nos propositions et la nécessité d'accorder la priorité à POLT. Récemment, le maire de Cahors a obtenu la signature de 16 maires de la ligne sur les mêmes bases. **Nous ne voulons pas croire que cela ne compte pas.** Ces élus posent avec pertinence, et toutes sensibilités réunies, la question du niveau de l'ambition pour cet axe, artère de vie et atout incontournable pour une grande partie du territoire national. Il faut entendre les élus de terrains, véritables relais des aspirations des populations de territoires qui ont le sentiment d'être délaissés.

A propos des élus nous avons bien noté le soutien clair au scénario 2 de la région Nouvelle-Aquitaine, affirmé par son Président et sa représentante au comité de concertation, ce qui corrige un paragraphe de la page 22 du document présenté dont la rédaction était pour le moins ambiguë.

Enfin pour ne pas être trop long et **s'agissant du « bilan économique »**, je voudrais rappeler le caractère très aléatoire de ce type d'études dont beaucoup sont démenties par la réalité. On peut ainsi discuter du volume des recettes alors que l'on sait qu'elles dépendent notamment de la politique de prix, de la fréquence des dessertes, du confort offert, de la régularité... Quant aux charges, un seul exemple : le prix des péages est-il intangible ? Combien de pays pour relancer une desserte diminuent le prix des péages, il a même été divisé par 2 sur certaines lignes en Italie !

Surtout un élément essentiel manque à cette analyse, c'est ce que rapporterait le développement à l'économie de nos territoires, donc à la richesse de leur population et de leurs entreprises, une liaison ferroviaire performante et moderne ! Voilà l'élément fondamental à prendre en compte pour effectuer une véritable évaluation économique.

Petit rappel : en matière de gains de temps et de dessertes, le schéma directeur proposé nous ramène à peine aux années 60. Ce ne peut pas être une perspective de revenir 40 ans en arrière !