



Le Président

Jean-Claude SANDRIER

Membre honoraire de l'Assemblée nationale

Chevalier de la Légion d'Honneur

Monsieur Alain VIDALIES
Secrétaire d'Etat chargé des Transports
de la Mer et de la Pêche

Hôtel de Roquelaure
246, bd Saint-Germain
75007 Paris

Affaire suivie par : Mounire LYAME

Réf. 1601-05

Vierzon • le 20 janvier 2016

Monsieur le ministre, *Cher Alain,*

En vous remerciant de votre décision de créer un comité de concertation en vue d'élaborer un schéma directeur de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nous souhaitons évoquer le sujet du matériel roulant.

Cette question est posée au moins depuis 3 ans, nous savons qu'elle est complexe, mais nous pensons que le choix devient désormais urgent.

J'ai eu l'occasion de rappeler lors de l'installation du comité de concertation à Limoges, le 18 décembre dernier : « que rapidement soit donné aux usagers et à nos concitoyens un signe visible, important, que la modernisation de la ligne est tangible ; de ce point de vue la mise en place d'un matériel neuf, adapté à une ligne de 713 km, est le plus pertinent. »

Lors du comité de concertation, M. Guillaume Karakousian, responsable de la mission autorité organisatrice des TET au sein de votre ministère, a indiqué que le gouvernement s'était engagé à renouveler le matériel dans la feuille de route du 7 juillet 2015. Il a précisé les 2 options à l'étude.

L'une de nos préoccupations à ce sujet est le délai de mise en service. Le rapport Duron évoquait jusqu'à 10 ans. Nous refusons cette perspective trop lointaine et donc pas très respectueuse de l'attente de nos concitoyens concernant la modernisation de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; 3 à 5 ans nous paraissent raisonnables.

Toutefois la SNCF et le représentant du ministère indiquent qu'entre les 2 options à l'étude la mise en service varierait de 12 à 18 mois c'est-à-dire entre 2020 et 2022 maximum.

Nous considérons que nous restons dans des limites encore raisonnables. Dans ces conditions, nous pensons que cela ouvre le choix pour un matériel vraiment adapté à une ligne de 713 km, ce qui est essentiel notamment en terme de confort, et apte à des vitesses de 200 km/h, 220 km/h voire 250 km/h. Nous rappelons que le dernier rapport Duron



suggère « une vision ambitieuse » pour la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; l'occasion est donnée de la mettre en œuvre pour le plus grand intérêt de nos territoires.

Nous sommes à votre disposition pour tout échange que vous jugeriez utile sur ce point.

Enfin, nous voulons attirer votre attention sur certaines conditions de réalisation des travaux sur la ligne. Des pertes de temps estimées entre 30 minutes et 2 heures, des fermetures de plusieurs jours et même semaines sont totalement inconcevables.

La réduction de la fréquentation de la ligne essentiellement due aux travaux serait nettement aggravée mettant l'existence de la ligne en péril, éloignant pour longtemps de nombreux usagers ; la concurrence, aujourd'hui illégale, des cars, venant renforcer le phénomène de désertion de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Pourtant, les techniques actuelles permettent d'opérer différemment.

Le coût peut éventuellement être plus élevé, cela reste à démontrer, mais il faut mettre en rapport ce coût éventuellement plus élevé avec une baisse beaucoup moins importante de la fréquentation, voire une amélioration rapide grâce à un nouveau matériel et une infrastructure plus performante.

En vous remerciant de votre attention, nous vous adressons, monsieur le Ministre, nos très respectueuses salutations.

Bien à toi,
JC


Jean-Claude SANDRIER