

Rencontre avec M. Le Préfet François Philizot, chargé de mission sur l'avenir des TET et plus particulièrement d'animer le comité de pilotage du schéma directeur de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Paris, le 4 mai 2017.

Lors notre rencontre avec le Préfet Philizot, le 4 mai 2017, notre association a fortement insisté sur un problème lié à la nouvelle grille horaire applicable en juillet 2017. Si le dernier Comité de concertation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse tenu le 17 mars dernier à Limoges a mis l'accent sur une augmentation des arrêts pour plusieurs gares (Vierzon – Châteauroux – La Souterraine – Limoges – Brive – Souillac – Gourdon – Cahors), il apparaît que des dessertes seraient supprimées, d'autres verraient leurs horaires modifiés et dans certains cas ce changement se conjuguerait avec une augmentation du temps de trajet. Ceci n'est pas acceptable. Nous avons donc alerté le Préfet Philizot de cette situation. Il a indiqué vouloir s'en informer rapidement et faire en sorte que la confiance entre la SNCF et les usagers, leurs associations, ne soit pas altérée. **Nous pensons urgent que la SNCF informe avec clarté et précision les usagers et qu'en tout état de cause elle organise une concertation avec les élus, les associations et les usagers, de manière à lever les ambiguïtés et aboutir à des horaires conformes aux besoins des usagers et de nos territoires.**

Nous revendiquons pour nos territoires une vision ambitieuse pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le rapport Duron du 25 mai 2015 énonce avec beaucoup de force l'idée d'avoir « une vision ambitieuse pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Notre association pense que le schéma directeur de la ligne doit être élaboré sur la base de cet objectif. C'est l'intérêt économique et écologique de nos territoires, de nos concitoyens, usagers actuels et potentiels, et la condition d'un maillage efficace du réseau ferroviaire que ce soit avec les TER ou les LGV.

Une ambition suppose de ne pas s'en tenir à effectuer une moitié du chemin.

Une vision, si elle suppose des étapes, doit surtout se fixer un objectif à atteindre.

L'essentiel de nos propositions est inscrit dans le mémorandum élaboré par notre association en 2010 et actualisé en 2013. Mais en quelques points nous voulons exprimer ce que veut dire le mot ambition pour POLT.

- En premier lieu un matériel apte à rouler à **220km/h** et **adapté** à une ligne de 712km. Une réflexion doit s'engager sur la mise en place de rames TGV interconnectables avec la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).

L'hypothèse de rames pendulaires comme pour le Boston-New-York-Washington ne pouvant être exclue a priori.

- En second lieu l'objectif en matière d'infrastructures ne peut se limiter à une remise à niveau, il faut indiquer clairement la **nécessité d'une modernisation d'ampleur de la ligne**. Cela signifie qu'il convient d'aller au-delà du 1,5 milliard d'euros indiqué dans le rapport Duron comme minimum pour la régénération de la ligne. Nous proposons une somme de 2 milliards d'euros comme première étape d'une modernisation significative.

Ces 2 mesures doivent permettre de gagner, par exemple pour un Paris-Limoges sans arrêt, 15 à 20 mn dans un premier temps puis 10 à 15 mn supplémentaires dans un second temps.

- En troisième lieu, nous demandons une **desserte équilibrée de tous les territoires avec un caractère de service public affirmé**, où l'ensemble des gares de Paris à Toulouse seront desservies. Des trains directs avec peu d'arrêts pourraient alterner avec d'autres qui desserviraient un maximum de gares. La rupture de charge à Brive est à limiter, voire à supprimer.
- En quatrième lieu la question de la **cohérence du réseau ferroviaire** et la priorité des choix publics en la matière ne peuvent pas être ignorées. Le rapport Duron invite à réfléchir à cette cohérence. Ce doit être le cas notamment en menant une **étude concernant l'interconnexion entre Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL)**. Etude interdite jusqu'à aujourd'hui. Cette étude a un triple intérêt : la rentabilité socio-économique du réseau ainsi créé, le potentiel économique ouvert par de meilleures liaisons sur pratiquement un quart du territoire national, le gain écologique lié à une croissance de la fréquentation des trains y compris concernant le transport routier. **Cette étude doit prendre en compte à la fois les liaisons radiales et transversales** : de Paris à Toulouse et inversement mais aussi de Bordeaux à Lyon par Limoges et inversement.

Nous voudrions terminer cette synthèse par quelques remarques qui reviennent souvent dans les échanges que nous pouvons avoir.

- La nécessité de réellement moderniser l'infrastructure de la ligne POLT **ne doit pas constituer un prétexte** pour limiter les ambitions concernant le renouvellement du matériel roulant et donc l'ambition de modernisation de la ligne dans tous ses aspects. Le choix est ici typiquement d'ordre politique. Si la priorité est accordée au réseau classique, comme les pouvoirs publics l'ont affirmé ; si parmi l'ensemble des lignes TET l'Etat a souhaité en conserver 3 sous son autorité directe dont POLT, avec la définition d'un schéma directeur ; si comme le précise le rapport Duron l'intérêt général commande d'avoir une vraie ambition pour POLT, il ne peut être mis en avant des prétextes pour ne pas faire mais, au contraire, travailler sur les hypothèses permettant de faire... une modernisation ambitieuse.
- Sur le matériel. Nous n'avons pas voulu nous opposer au processus d'appel d'offres lancé pour son renouvellement. Mais **nous ne cachons pas notre inquiétude** (qui n'est pas que la nôtre) pour un choix qui porterait sur des trains inadaptés à une ligne de 712 km qui doit être desservie par des trains aptes à permettre un trajet de cette longueur dans des conditions de confort maximum pour une telle distance. Il est indispensable de faire un choix respectant les usagers de cette ligne. De plus **nous demandons que les premiers trains soient mis en service sur la ligne POLT**, en raison de la longueur de la ligne notamment. Par ailleurs nous insistons sur la **cohérence** indispensable « sur les

conséquences qu'auraient sur le schéma de dessertes, l'offre et les caractéristiques du matériel roulant TET à acquérir » dans le cas de projets de LGV à venir (page 45 du rapport Duron). C'est ce même rapport qui nous incite à proposer des trains pouvant aller à 220 km/h et qui donne en exemple l'Allemagne avec la priorité qu'elle accorde à des trains pouvant rouler à 240 km/h. Il en est de même avec le Boston-New-York-Washington. Une vraie vision d'avenir doit prévaloir aussi dans ce domaine ainsi que beaucoup d'effort de cohérence.

- Sur **les aspects financiers**, là aussi nous sommes sur des choix politiques. Il faut rappeler, comme le fait également le rapport Duron, que le coût des travaux à effectuer à minima sur la ligne POLT est à ajouter à celui des travaux d'un barreau LGV Poitiers-Limoges si l'idée en était maintenue coûte que coûte. L'addition serait alors de 4 milliards d'euros. Sans parler de rentabilité dans la gestion de ce barreau. Il convient donc de réfléchir sur la pertinence des investissements à réaliser et le rapport qualité-efficacité-prix. Avec les 2 milliards d'euros que nous suggérons, beaucoup peut être fait et de manière rentable en faveur de la ligne POLT. D'autres sources de financement peuvent être mobilisées, nous les avons rappelées lors de notre Assemblée Générale du 24 septembre 2016
- La question des **tarifs** est également importante pour un schéma directeur efficace. Trop compliqués, trop chers est ce qui revient le plus souvent. Tout doit être fait sur ce plan pour favoriser l'utilisation du train. Réunir les meilleures conditions pour que la fréquentation augmente est à coup sûr plus efficace qu'augmenter les prix pour réduire les déficits dont il ne faut pas oublier qu'une part importante de ceux-ci est due actuellement aux travaux.
- Dans le prolongement du point précédent, le **sondage** que nous avons réalisé auprès des usagers de POLT et des concitoyens de nos territoires est éclairant sur leurs attentes. Avec la question des tarifs reviennent celles des horaires et dessertes, des infrastructures, des temps de trajet, celle de l'information d'une manière générale et plus particulièrement à propos des retards ou pannes...

Notre association s'est mobilisée depuis sa création pour la pleine reconnaissance de la ligne POLT notamment par la création d'un comité de concertation et l'élaboration d'un schéma directeur. Nous sommes actuellement dans cette phase de travail. Notre sentiment est que malgré l'effort enclenché en matière d'infrastructures et de renouvellement de trains, les objectifs et les leviers proposés pour la définition de ce schéma directeur restent très **en deçà de l'ambition proposée par le rapport Duron**. L'enjeu pour POLT est bien de **dessiner une réelle ambition** pour un axe reconnu désormais comme structurant et d'importance nationale sur toute sa longueur de Paris à Toulouse.

Composition de la délégation : Jean-Jacques Lozach, sénateur de la Creuse ; Chantale Monjoint, conseillère départementale de l'Indre ; Jean-Noël Boisseleau et D. Geneste, vice-présidents ; Jacques Farges membre du conseil d'administration et Jean-Claude Sandrier, président.