



Le Président

Jean-Claude SANDRIER

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

Monsieur Michel DELEBARRE
Sénateur
Casier de la Poste
15 rue de Vaugirard
75291 Paris Cedex 06

Affaire suivie par : Mounire LYAME
Réf. 1701-00JCS

Vierzon • le 30 janvier 2017

Monsieur le Ministre,

Notre association « Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse » vous remercie de votre invitation et celle de Monsieur le Préfet de Haute-Vienne. Nous y sommes très sensibles.

Je voudrais en premier lieu me féliciter de l'initiative du Président de la République marquée du sceau de la sagesse pour : « remettre l'ensemble du sujet au clair », ce sujet étant la question de la desserte de Limoges et au-delà celle des territoires du Centre-Ouest de notre pays, sans oublier, nous le pensons, ceux d'une grande partie du Sud-Ouest.

Dès l'annonce d'une nouvelle approche de ce dossier par le Président de la République nous lui avons adressé un courrier le 5 décembre dernier. Nous avons, le 10 janvier de cette année, rencontré l'un de ses conseillers. Vous trouverez un communiqué, suite à cet entretien, dans le dossier que nous allons vous remettre.

En second lieu, nous pensons souhaitable et urgent de sortir par le haut de 30 ans d'attentes, d'atermoiements et même d'erreurs.

Sortir par le haut c'est trouver une solution qui allie :

- Le choix politique de desservir TOUS les territoires, sans exclusion. De le faire de façon cohérente, c'est-à-dire en veillant à la pertinence du maillage ferroviaire.
- La rentabilité socio-économique.
- Le gain de temps substantiel avec confort et sécurité.

Quatre éléments nouveaux sont intervenus depuis l'idée d'un barreau LGV Poitiers-Limoges, il y a 15 ans ; ils nous invitent incontestablement à une nouvelle réflexion :

1. Evidemment l'annulation de la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'Etat (qui pointe les aspects financiers mais aussi la dégradation potentielle des dessertes sur une grande partie d'autres territoires.)

2. La volonté de la SNCF de doubler la LGV Paris-Lyon, liée à la saturation confirmée à échéance de 10 à 15 ans de la ligne actuelle.

3. L'existence des deux rapports DURON. Le premier confirmant que la saturation de Paris-Lyon n'était « pas une hypothèse » mais une « certitude ». Le second, en date du 25 mai 2015 qui indique clairement (page 45) : « qu'une vision ambitieuse pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse serait de nature à apporter une réponse aux besoins de mobilité exprimés par l'ensemble des agglomérations et territoires traversés par la ligne. De ce point de vue, elle peut apporter une alternative au projet de LGV Poitiers-Limoges ».

4. Enfin dernier élément il est lié à la décision du Président de la République de conforter et sauvegarder l'usine d'Alstom par des commandes de rames TGV supplémentaires pour les affecter, pour une part, sur des lignes classiques ayant une perspective de connexions avec des LGV, ce qui est le cas de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, que ce soit au sud ou au nord de la ligne.

La prise en compte de ces quatre éléments permet d'envisager une solution conforme aux objectifs rappelés ci-dessus. Ils lèvent, de fait, le sentiment de désaveu ou d'échecs qui pourrait être ressenti concernant une proposition émise il y a plus de 15 ans. Sur ces bases et en ayant pour critère premier, l'intérêt général, nous formulons quatre propositions :

1. Faire le choix politique clair de la desserte de TOUS nos territoires sans aucune exclusion. (ce serait une première réponse positive au Conseil d'Etat).

2. Se fixer comme objectif d'associer : cohérence du maillage, rentabilité socio-économique, gain de temps et confort.

3. Utiliser comme base de travail les deux rapports DURON, demandés par le gouvernement lui-même, avec les deux conclusions concernant directement nos territoires, à savoir : une véritable ambition pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et la réalisation de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

4. Prendre la décision politique d'engager le travail de coordination entre ces deux projets : LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans son tracé Ouest et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse avec une modernisation ambitieuse.

5. Que l'Etat rédige un cahier des charges permettant d'aller dans ce sens ; éventuellement en fixant les étapes.

Par exemple pour le temps de parcours :

1^{ère} étape : gain de 20 mn d'ici 2 à 3 ans.

2^{ème} étape : gain de 10 à 15 mn supplémentaires dans les 5 ans.

3^{ème} étape : gain de temps de 50 mn à 1h à échéance de la connexion avec la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans son tracé Ouest.

Précisons que la coordination de ces deux projets, qui intéresserait un maximum de territoires, permettrait d'accroître les potentialités de financement et donc éventuellement de raccourcir les délais de réalisation de jonction de ces deux axes. La rentabilité socio-économique se trouvant au total améliorée.

Nous avons toujours pensé que l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, troisième radiale nationale de 712km, reconnue par le gouvernement comme ligne nationale structurante, était une colonne vertébrale autour de laquelle pouvait s'articuler des dessertes efficaces et modernes à condition, comme l'indique le rapport DURON d'en avoir l'ambition surtout lorsque le résultat de cette ambition débouchera sur une réalisation à la rentabilité socio-économique avérée et une desserte telle que recherchée par tous les acteurs économiques et les usagers concernés.

En vous remerciant de votre écoute et de votre invitation à cet échange, nous vous exprimons, Monsieur le Ministre, notre profond respect.

Jean-Claude SANDRIER

