

Concertation POLT Orléans le 13 mai 2016

Extraits de l'intervention de J.C. Sandrier

A l'attention de M. Pascal Paradis DREAL, service déplacements infrastructures transports

« Je salue la qualité du travail ayant permis d'élaborer le cahier des charges sur les fonctionnalités du futur matériel roulant pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Il me convient dans beaucoup de ses grandes lignes : accessibilité, confort et aménagements, services et espaces particuliers. Sur l'empreinte environnementale, je suis bien obligé de souligner la contradiction entre la préoccupation justifiée du document et l'encouragement par ailleurs à multiplier la circulation des cars.

Il serait souhaitable également que toutes les indications minimalistes qui figurent dans ce cahier des charges, à savoir : « si possible meilleur », « au moins équivalent », « au plus égaux » qui ne témoignent pas d'une grande dynamique, soient remplacées par des expressions un peu plus positives comme : meilleur, supérieur, etc.

Mais mon propos essentiel portera sur les « données techniques » et plus spécialement le problème de la vitesse. Nous avons l'obligation de porter une autre ambition qu'un matériel roulant à 200 Km/h et ceci pour au moins 2 raisons :

La 1^{ère} est inscrite dans le rapport DURON de mai 2015 (TET : Agir pour l'avenir), qui souligne 3 choses :

- « - la ligne POLT requiert une attention particulière
- la nécessité d'étudier le relèvement de tronçons à une vitesse de 220 Km/h
- une vision ambitieuse pour POLT peut constituer une alternative au projet de LGV Poitiers-Limoges. »

La 2^{ème} raison qui justifie une telle ambition et qui, de fait, donne une responsabilité nouvelle à l'Etat, c'est l'annulation de la DUP pour la LGV Poitiers-Limoges. Cela appelle une accélération du processus de modernisation de l'axe POLT, avec 3 objectifs :

- que les nouvelles rames soient livrées prioritairement sur l'axe POLT et dès 2020, comme cela est possible. La lettre du Préfet le confirme.
- que les trains soient adaptés au parcours de 712 Km de Paris à Toulouse, sans tronçonnage, et avec une vitesse de 220 Km/h minimum.
- que les infrastructures ne soient pas seulement régénérées mais modernisées afin de permettre des gains de temps significatifs.

Il restera à étudier le meilleur raccordement possible de POLT à la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

En tout état de cause, nos territoires et le pays tout entier ont besoin d'une 3^e radiale performante. »