

Assises de la mobilité

Déclaration commune des élus de la ligne POLT

Ouvertes par le Premier Ministre le 19 septembre dernier, les Assises de la Mobilité vont permettre de préciser, à l'issue d'une large consultation, la stratégie nationale en matière de transports pour les 10 à 20 prochaines années.

Cette stratégie sera matérialisée, début 2018, par une loi d'orientation des mobilités.

Les territoires desservis par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) souhaitent, à cette occasion, apporter leur **contribution** au débat qui s'est engagé.

La ligne POLT répond, en effet, aux principaux défis fixés par le gouvernement :

- Réduction des « inégalités devant la mobilité »
- Renforcement de l'attractivité de certains territoires ruraux et/ou éloignés des métropoles
- Organisation de la complémentarité des différents modes de transport
- Obligation, enfin, de « sincérité » face aux coûts que représentent les nombreux projets inscrits et dont on sait qu'une partie n'est aujourd'hui pas financée

Desservant plus de 5 millions d'habitants, le POLT irrigue directement ou indirectement 32 départements.

Pour l'ensemble de ces raisons, il a été retenu par l'Etat comme **une des trois grandes lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET)**. Il doit bénéficier, en conséquence, de la modernisation et des financements à la hauteur des enjeux qu'il représente.

Principale ligne desservant le centre et le sud ouest du territoire national, le POLT est aussi **au cœur d'enjeux d'aménagement du territoire ignorés ou repoussés** depuis trop longtemps et qui doivent être traités impérativement :

- Celui de « l'accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes », comme l'a récemment rappelé le rapport Delebarre (juillet 2017).
- Celui de la desserte des villes du grand centre dans le cadre du raccordement du POLT à la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).

Convaincus que le POLT reste leur trait d'union et leur avenir commun, les élus desservis par la ligne **demandent avec force l'inscription de trois grandes priorités** dans la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) :

1°. Améliorer le temps de parcours et la régularité de l'accès à Paris grâce à la modernisation de la ligne

Conformément aux déclarations du Président de la République le 9 juin dernier à Limoges, il convient de confirmer la faveur donnée aux lignes classiques. Une tranche supplémentaire de modernisation doit être engagée sans délai afin d'améliorer ses performances et réaliser des gains de temps significatifs.

Ces travaux compléteront les opérations déjà inscrites : suppression des passages à niveaux, renouvellement des matériels roulant permettant d'atteindre la vitesse de 250 Km/h et modernisation de la signalisation.

L'objectif reste d'atteindre des gains de temps de 40 à 45 minutes de Paris à Toulouse dont 20 à 30 minutes sur la section Paris-Limoges mettant ainsi Limoges à 2h30 de Paris. Le projet de construction de nouvelles rames Intercités doit être poursuivi avec un objectif de **mise en service d'ici 2022.**

2°. Inscrire définitivement l'unité et la cohérence de la ligne sur l'ensemble du parcours

Le POLT compte 6 carrefours ferroviaires et traverse un territoire où la grande vitesse ferroviaire est, aujourd'hui, absente. Il constitue le seul lien direct vers Paris et les métropoles intermédiaires pour de nombreux départements caractérisés par un risque d'enclavement et l'importance de la ruralité. Son aménagement doit répondre à ces problématiques du Nord au Sud :

- **En région Centre Val de Loire** (Orléans, Vierzon, Issoudun, Châteauroux, Argenton-sur-Creuse...) où il doit rétablir la qualité de desserte en conservant les fréquences indispensables aux acteurs économiques tout en mettant Paris et l'espace francilien à moins de 2 heures.
- **En région Nouvelle Aquitaine** (La Souterraine, Limoges, Brive...) où il doit conforter la desserte de la Creuse, renforcer les étoiles de Limoges (vers Guéret, la Dordogne et la Haute Corrèze) et de Brive (vers Tulle et la haute Corrèze, le Cantal, l'Aveyron...).
- **En région Occitanie** (Cahors, Montauban, Toulouse...) où il doit permettre une desserte des gares intermédiaires, une liaison performante des chefs lieux de départements avec la métropole toulousaine tout en continuant à proposer une solution alternative et moins onéreuse à de nombreux voyageurs de Paris à Toulouse.

Parallèlement, il devra offrir une articulation optimisée avec les réseaux TER qui garantissent la desserte des petites gares et assurent un cabotage complémentaire. Il conviendra enfin, de veiller à ce que les projets d'infrastructures nationaux auxquels il pourrait être jumelé à l'avenir renforcent son potentiel de clientèles en évitant les effets de fuite.

3°. Affirmer la complémentarité du POLT avec les autres lignes nationales

Comme l'a récemment rappelé le rapport Delebarre, **l'accessibilité du Limousin** reste une question centrale. En bénéficiant des moyens nécessaires à sa modernisation, le POLT mettra **Limoges à 2h30 de Paris**.

Pour autant **l'amélioration des liaisons de Limoges avec Poitiers et Bordeaux ainsi qu'entre Brive et Bordeaux**, nouvelle capitale régionale, reste un enjeu de premier plan et notamment pour la nouvelle Région qui construirait ainsi sa nouvelle identité. Ces liaisons offrirait, à terme, des connexions possibles à la ligne Atlantique et donc au réseau européen.

Au Nord de l'axe, **le raccordement à la future LGV POCL** améliorera encore le temps de parcours vers Paris tout en offrant de possibles retournements vers Clermont-Ferrand et Lyon.

Ces objectifs complémentaires assureraient enfin **une réponse concrète au désenclavement de l'espace central français** qui reste, hélas, d'actualité.

Des études sont à mener d'urgence afin de mettre Limoges à 2h30 de Paris par POLT d'ici 2025, et gagner 15 à 20 minutes dès les 3 à 5 prochaines années. Elles seront aussi nécessaires pour intégrer le potentiel du POLT dans le choix du futur scénario du POCL en permettant un trajet de Limoges à Paris en 2h10 et en améliorant la rentabilité socio-économique des deux lignes.

Dans l'immédiat, la remise en service du TGV Brive-Lille prolongé jusqu'à Cahors ainsi que le réemploi d'anciennes rames TGV sur le POLT dans l'attente des nouveaux matériels roulant qui font l'objet d'un appel d'offres en cours, présenteraient des améliorations sensibles pour les voyageurs.