



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !



Samedi 24 mars

2018

Le Président : Jean-Claude SANDRIER

Membre honoraire de l'Assemblée Nationale

Chevalier de la Légion d'Honneur

Mesdames, Messieurs les journalistes et correspondants de presse,
Merci de votre présence.

Merci à Monsieur le Maire de Limoges de nous accueillir dans cette
solennelle et prestigieuse salle du Conseil Municipal.

Merci aux membres du Conseil d'Administration d'ULPOLT.

Merci à tous les élus présents ou excusés qui témoignent de plus en
plus nombreux leur intérêt et soutiennent notre action.

LIMOGES-PARIS EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

Telle est la grande conclusion de l'étude dont notre association a décidé la réalisation à
son assemblée générale de Souillac le 7 octobre 2017.

Cet objectif est pour nous la première phase d'une réduction du temps de trajet de 45 mn
entre Paris et Toulouse.

Permettez-moi de rappeler les 4 raisons qui nous ont amené à souhaiter cette étude.

1. Des rapports récents font état de cette possibilité.
2. Le rapport de mai 2015 sur les TET, réalisé par Monsieur Philippe DURON, indique



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

que la ligne POLT doit bénéficier « **d'une attention particulière** » et « **d'une vision ambitieuse** ».

3. Les attermolements et renoncements concernant cette 3^e radiale nationale ont pénalisé pendant de très nombreuses années nos territoires et leurs habitants.
4. Le schéma directeur, que nous avons souhaité et en cours d'élaboration, n'est pas, à l'étape actuelle, à la hauteur des enjeux mentionnés ci-dessus.

Le cabinet ARCADIS qui a effectué cette étude est l'un des plus compétents en France dans ce domaine. Il a notamment réalisé plusieurs études pour SNCF-Réseau notamment sur les nœuds ferroviaires de très grandes villes et sur des schémas de secteurs de lignes transiliens avec des issues positives aux problèmes posés.

Nous avons sollicité les collectivités locales pour qu'elles contribuent, aux côtés de notre association, au financement de l'étude. Leur mobilisation, malgré les difficultés financières actuelles, a été exceptionnelle. **25 d'entre elles** ont décidé de voter une subvention (vous trouverez la liste de ces collectivités dans le dossier qui vous a été remis). Cela concerne 1 président de région, 5 présidents de conseils départementaux, 19 Maires et présidents d'agglomérations ou de communautés de communes.

L'étude fait ressortir clairement la possibilité de mettre Limoges à 2h 30 mn de Paris et à un coût extrêmement modéré.

Elle apporte la preuve que **Limoges-Paris en 2h 30 n'est pas une hypothèse pour demain mais un objectif à poursuivre maintenant et donc à inscrire dans le schéma directeur de la ligne POLT en cours d'élaboration.**

Les questions techniques ont été explorées de façons précises avec des hypothèses hautes et basses.

L'étude part de l'hypothèse inscrite dans le dernier document officiel transmis au comité de concertation du schéma directeur de POLT d'un gain de temps de 16 mn sur un trajet de 3H 02mn, confirmé par le cabinet ARCADIS.

Il convient donc de gagner environ 16 mn pour arriver au total des 32 mn nécessaires à l'obtention des 2h 30.

Le cabinet d'étude indique 4 avancées supplémentaires pour atteindre cet objectif :

- Mise en place de trains sans arrêts (évidemment pas tous les trains car il s'agit de



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

préservé une desserte fine de nos territoires).

- Des élévations de vitesse limitées à 200 km/h
- Une nouvelle diminution des marges de régularité
- Le passage à 220 km/h dans 4 à 5 sections du parcours. (Ce qui suppose un matériel adaptable à cette vitesse).

Les 2 premières permettent d'approcher les 2h 30 mn, éventuellement de les atteindre dans la toute meilleure hypothèse. Les 2 avancées suivantes garantissent les 2h 30 mn et dans le meilleur des cas un peu moins.

Le coût des investissements nécessaires sur les infrastructures lié au relèvement de vitesse est très modéré (300 Millions d'euros maximum).

Ce coût ne peut sérieusement justifier un refus d'investir. C'est ce que souligne de façon judicieuse le rapporteur de l'étude.

Les problèmes de maintenance semblent pouvoir être maîtrisés. Il reste les choix à effectuer sur les sillons de circulation qui ont leur importance sans pour autant être rédhibitoires, ce qui revient à dire, comme le pointe très bien l'étude que **La question essentielle posée est l'engagement de l'Etat.**

Engagement entraînant de facto celui de SNCF mobilité et SNCF réseau.

Nous souhaitons que toutes les collectivités, leurs élus, les forces économiques et sociales de nos départements, les usagers, s'emparent de cette étude et se mobilisent autour d'un défi à la hauteur de l'attente de nos territoires et des usagers. **Un défi que cette fois il faut gagner !**

Cela devient aujourd'hui possible pour 2 raisons majeures :

- Ce qui est proposé s'inscrit dans une ambition raisonnable telle que le souhaitait le rapport DURON de mai 2015.

- Le consensus retrouvé autour de POLT. Consensus illustré à l'automne dernier par la déclaration commune signée par 26 parlementaires, 10 présidents de conseils départementaux, 23 maires dont ceux de Paris et Toulouse... Le rôle des parlementaires sera bien sûr essentiel et nous sommes à leur disposition pour leur présenter l'étude et échanger avec eux.

- **Nous venons de demander audience auprès de Madame la Ministre des Transports**



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

et auprès de Mrs PHILIZOT et CLARISSOU, responsables de l'élaboration du schéma directeur de POLT, ainsi qu'auprès de la direction « Inter-cités » de SNCF-Mobilités et de la DGITM. Tous se sont dits intéressés par notre étude.

Après abandons et reculs, et même un temps oublié, il existe désormais pour l'Etat une obligation morale, vis-à-vis de nos territoires et de leurs habitants, de prendre en compte un axe ferroviaire qui dessert directement et indirectement près du quart du pays.

Le moment est venu de franchir le pas qui permettra de passer d'une vision «petit-bras» à une vision ambitieuse, raisonnable et, surtout, respectueuse de tous nos territoires.

Association Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

2, rue Galilée - 18 100 VIERZON

@ : contact@urgencelignepolt.info

Site : www.urgencelignepolt.fr



Arcadis 3/18 - Paris-Limoges en 2 heures 30 - Note de synthèse de l'étude

L'objectif

Urgence POLT s'est donné l'objectif la mise en œuvre de services entre Paris et Limoges de 2 heures 30. Elle ne se fixe pas d'objectif de nombre de ces services, mais veillera à ce que le projet n'entraîne pas une dégradation des dessertes des gares intermédiaires.

Les avancées en cours

Elles sont au nombre de quatre :

1. Un grand programme de renouvellement des infrastructures, chiffré à 1 milliard d'€ entre 2015 et 2025,
2. Un programme d'achat de matériel roulant neuf,



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

3. La volonté affichée de SNCF Réseau d'abaisser les marges de régularité des marches de trains, ce qui est justifié par la modernisation conjointe des infrastructures et du matériel roulant,
4. Le récent rapport du conseil d'orientation des infrastructures, qui réaffirme les points 1 et 2, et évoque un engagement (supplémentaire ?) de 340 M€ pour des actions d'élévations de vitesse.

Mais il ne précise pas les sections concernées, ni si certains vont au-delà de 200 km/h ('V200') ; sans doute pas.

...et leurs conséquences

La concomitance d'une importante modernisation de l'infrastructure et de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant est une opportunité pour réduire notablement les temps de parcours sur POLT. Selon SNCF Réseau, le meilleur temps de référence actuel est de 3 heures 2 minutes et ½, avec deux arrêts.

L'étude montre que les avancées en cours pourraient permettre d'abaisser ce temps à 2 heures 46.

Cependant, ces avancées, pour significatives qu'elles soient, modernisent le système ferroviaire sans en faire évoluer la structure : on n'a pas souhaité dépasser les V200 actuels, peut-être par manque d'ambition.

Or, le saut entre V200 et V220 n'est guère coûteux, ni pour le matériel roulant, ni pour l'infrastructure (alors que le franchissement des niveaux V220/230 est coûteux pour l'un et pour l'autre). Le futur matériel roulant sera apte à circuler à V200 ; il pourra sans doute être adapté à la vitesse de 220 km/h à assez peu de frais, à condition toutefois qu'il s'agisse de matériel automoteur non-dérivé d'un matériel V160.

Un premier palier d'avancées supplémentaires

Prenant acte de cette orientation de progrès limité, l'étude s'est d'abord attachée à examiner la possibilité d'atteindre l'objectif tout en ne dépassant pas V200. Deux leviers sont ici disponibles :

1. Le premier est celui de la mise en place de trains sans arrêts. L'étude montre que cela est a priori possible sans dégrader les dessertes des gares intermédiaires, à condition de ne pas dépasser deux allers-retours sans arrêts par jour. Ce qui implique logiquement que les autres services comporteront un peu plus d'arrêts.



2. Le second est celui des élévations de vitesse de l'infrastructure, sans donc dépasser V200.

L'étude montre que la combinaison de ces deux avancées supplémentaires permettrait d'abaisser le temps de parcours (direct) Paris - Limoges à 2 heures 33 dans la meilleure des hypothèses.

Un second palier d'avancées supplémentaires

L'atteinte de l'objectif de 2h 30 entre Paris et Limoges nécessite donc d'aller plus loin. D'autant que, çà et là, les calculs d'une étude préliminaire de ce type se heurtent régulièrement à des difficultés locales non anticipables : il est rare que 100% de la performance visée soit atteignable dans les faits.

C'est pourquoi l'étude s'est penchée sur deux nouvelles avancées supplémentaires :

1. Une nouvelle diminution des marges de régularité. Si ce point a été évoqué par d'autres, sa faisabilité nous semble incertaine. SNCF Réseau avait déjà l'intention de diminuer significativement ces marges, et aller encore plus loin constituerait une première en France. L'étude s'est toutefois attachée à évaluer l'enjeu de cette nouvelle diminution, qui est de l'ordre de 3 minutes. On atteindrait donc tout juste les deux heures trente de l'objectif, mais - insistons - dans la meilleure des hypothèses.
2. Le réflexe de prudence sur la concrétisation de 100% des gains déjà évoqués conduit à considérer que l'action précédente est encore insuffisante. C'est pourquoi il faut franchir le palier V200 là où cela s'avère pertinent, soit dans quatre ou cinq sections du parcours, sans toutefois dépasser V220.

Le gain supplémentaire par rapport à tout ce qui précède est de l'ordre de 5 minutes.

L'objectif serait alors probablement atteint avec ces passages à V220, ce qui confirme la pertinence de disposer de matériel apte à cette vitesse. Il vaut mieux cependant assurer définitivement les 2 heures 30 en pratiquant aussi une nouvelle diminution des marges de régularité.

Les coûts

Ce diagnostic une fois établi, l'étude a évalué les investissements nécessaires sur l'infrastructure. Il est important de souligner qu'ils sont relativement modérés car ils bénéficient d'un effet d'aubaine. Au sens où plusieurs actions nécessaires aux aménagements d'élévation de vitesse seront de toute façon réalisées lors de la



Conférence de presse : Limoges - 24 mars 2018 - LIMOGES-PARIS
EN 2H 30 mn, par l'axe POLT, c'est possible !

modernisation programmée de l'infrastructure : interventions sur les dévers, ouvrages d'art...

De sorte que les investissements relevant strictement des actions d'élévations de vitesse ne s'élèveraient qu'à quelque 200 M€, peut-être 300 M€ pour prendre en compte des aléas sur des situations particulières : cantonnements, zones de triage, entraxes, etc.

Vers l'engagement de tous les acteurs du système ferroviaire

Il n'est pas certain que le principal écueil se dressant devant l'objectif 2 heures 30 soit l'identification des ressources des 2-300 M€. En effet, deux autres sujets doivent être fermement abordés en parallèle :

a) D'une part, et au-delà de la maintenance du matériel roulant, point sans doute mineur, il faut prendre en considération les impacts des augmentations de vitesse sur la gestion du réseau, sous ses deux composantes de la maintenance et de la capacité.

La criticité quant à la maintenance se concentre sur les installations de traction électrique, notamment les caténaires ; il s'agit d'un thème important, mais contenu. Pour la capacité, SNCF Réseau se montrera vigilant sur l'impact des élévations de vitesse sur les sillons de circulation qu'il pourra offrir.

b) Mais le point le plus important est sans doute l'engagement de l'AOT (l'Etat) et de son exploitant (SNCF Mobilités) à mettre réellement en service des trains directs d'un temps de parcours de 2h 30, le cas échéant. En effet, on a connu plus d'une fois sur le Réseau Ferré National des investissements engagés pour diminuer des temps de parcours (ou en vue d'autres améliorations de fonctionnalités), et qui sont demeurés inopérants car les services de transport qui en auraient bénéficié n'ont pas suivi.