

Objet : Contribution au débat public du projet de ligne à grande vitesse POITIERS-LIMOGES.

Les quelques réflexions qui suivent s'adressent davantage aux responsables politiques de la région Limousin qu'à RFF maître d'ouvrage du projet.

Donc :

1: Si, par la suite cette décision de construire est maintenue au détriment de l'ancien projet POLT, nous nous trouvons, sur le plan régional, dans une logique de desserte par HUB (pour emprunter au langage du transport aérien) au détriment d'une desserte par ligne permettant une irrigation en continu.

Il y aura donc, sur la région 2 pôles : Limoges et Brive.

Pour tirer parti de cet investissement, nous sommes obligés d'entrer dans la logique de HUB jusqu'au bout, c'est à dire :

a) Organiser autour de chacun des 2 pôles, une desserte transport (quel que soient les moyens) articulée en cohérence avec les horaires TGV nettement plus étoffée qu'aujourd'hui en profitant de l'unique avantage de la formule, à savoir la moindre dispersion des transports de rabattement sur la ligne. (modification de la ligne 15 - Felletin - La Souterraine par exemple, en la limitant à 2 liaisons Felletin - Guéret et La Souterraine - Guéret n'ayant plus qu'une fonction d'irrigation départementale vers la Préfecture.) Sous réserve évidemment de la nécessité

de telles liaisons.

b) Afin de limiter les inconvénients d'un tel choix, je propose donc que l'on joue la logique HUB jusqu'au bout en prolongeant le parcours de certaines rames TGV vers La Souterraine et Saint Sébastien!

Aberrant pensera-t-on! puisque l'on mettra des gares qui doivent être ~~physi~~ géographiquement à 300/350 kms de Paris à quelque 500 kms de trajet réel. Ce n'est peut être pas si sûr et cela vaut peut être la peine d'être étudié en effet:

- De tous façons il devra y avoir une desserte de ces villes par TER dans le cadre de la logique de HUB évoquée plus haut. Nous sommes donc sur le plan financier dans une logique de dépense de substitution et non pas nouvelle.

- On rétablit une logique de ligne sur la partie ouestoise grande perdante du nouveau dispositif.

- Aujourd'hui encore de nombreuses lignes ont des parcours de rames TGV sur voies classiques beaucoup plus longues que sur voies TGV (Paris - Brest Quimper - La Rochelle - Milan - ...) Le tronçon Limoges - St Sébastien serait un moignon!

- L'impact psychologique pourrait être plus conséquent qu'on l'imagine à la condition que, au moins, le trajet La Souterraine - Paris soit un petit peu plus bref ou peut-être plus étroffé que le précédent d'aujourd'hui.

2<sup>e</sup>: Je crois que devant le choix qui leur est imposé, les responsables politiques de notre région doivent inclure un volet que je baptiserais "accès-sibilité financière au projet" dont le but serait de rendre compatible pour les personnes le coût financier d'accès aux nouvelles conditions physiques de transport avec les moyens dont elles disposent.

Je m'explique:

L'on sait que la SMCF détermine elle-même ce qui est appelé "la distance tarifaire" d'un lieu à un autre, ce qui au mieux de ses intérêts et parfois au sensible débriment de la réalité géographique (ex PARIS - LYON toujours tarifé sur la base

de l'ancienne ligne de 512 kms qui passait par Dijon.)

De plus, tous les TGV à horaires commodes sont à supplément.

Enfin, l'offre de places à tarifs réduits est totalement opaque (en particulier les coûts S.R.M.I.O.R.) Il faut exiger une complète transparence et négocier les contingents.

En résumé, j'ai peur que ce bel outil de modernité conçu pour l'essentiel pour un public aisé ou voyageant aux frais de son institution d'appartenance ne soit, par ses conditions financières d'accès, partement inadapté à une fraction importante du public de notre région en particulier de la partie neuvosaise de celle-ci.

C'est dire que cette question des conditions d'accès financières des personnes à ce projet doit faire partie intégrante de l'actuel débat sur la faisabilité du projet. Cette faisabilité ne pouvant être envisagée sous son aspect technique ou de tracé seulement.

Du coup, Réseau Ferri de France n'est pas le bon interlocuteur par rapport à cet indispensable élargissement de la réflexion qui doit deviner une négociation avec l'Etat, après définition du Cahier des charges tarifaire par la Région.

Pour ouvrir une telle négociation et légitimer une telle demande, la Région pourrait utilement chercher à forger un concept nouveau tendant à mixer les conditions économiques et tarifaires post-Hub (<sup>Brive</sup> ~~Limoges~~ - Ussel ou Limoges - La Souterraine - St Sébastien par ex.) et pré-Hub (Poitiers - Limoges) pour en faire un continuum en tant que produit de transport permettant ainsi à la région de se prévaloir de sa compétence juridique en matière de transport pour ouvrir une négociation avec l'Etat <sup>et la</sup> ~~SNCF~~ SNCF sur la base de leur commune co-responsabilité de la définition des conditions collectives de transport du tronçon Poitiers - Villes terminales.

Si une telle idée était également reprise par d'autres régions cela

pourrait peut-être modifier les rapports de force dans les négociations puisque le TGV national aurait statut de transport régional au delà de chaque Hub.

Bien évidemment, cette question des conditions tarifaires d'accès doit faire l'objet de demandes de subventions européennes au titre des régions.

M. Bouhassane

P.S. Comme je suis un dynosaure en matière d'informatique j'en suis réduit à vous demander pardon de vous avoir obligé de lire un propos manuscrit!