

Le 13 février 2013.

**Madame, Monsieur le Maire,**

Nous vous transmettons une lettre du Directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

Cette lettre semble avoir été adressée uniquement aux membres du Comité des financeurs du projet LGV Limoges-Poitiers. **Elle remet en cause le principe constitutionnel de participation qui aurait dû conduire à consulter l'ensemble des communes concernées sur la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT).** En effet, le ministère propose d'augmenter artificiellement la rentabilité du projet de LGV en sacrifiant la ligne traditionnelle par une réduction drastique du nombre de trains qui y circuleraient. Ce jeu de vases communicants modifie, sans concertation, les bases de l'étude socio-économique du projet, au détriment de la ligne classique.

**L'avenir de la desserte ferroviaire de nombreuses villes et territoires est clairement en jeu.**

Certes, le taux de rentabilité du projet de LGV Limoges-Poitiers s'avérait trop faible pour être économiquement acceptable. Le comité des financeurs a donc demandé à RFF de réaliser une contre-expertise du dossier socio-économique afin de déterminer les pistes possibles d'optimisation. La réponse de RFF est claire : la seule solution pour rentabiliser la LGV est de diminuer la fréquence des trains sur l'axe POLT, au point de n'y laisser que **4 allers-retours Limoges-Paris, (déjà réduit à 7 dans le dossier d'études) contre 11 actuellement.**

RFF s'appuie pour cette proposition sur ses propres conclusions de fin d'étape 2 (p.44 dossier E – évaluation socio-économique) : "*si on supprime 1 AR POLT, le trafic augmente de 2,3% sur la LGV LP et diminue de 8,3% sur le POLT*". Aujourd'hui, si les membres du Comité des financeurs approuvent ce transfert de rentabilité, il sera inscrit dans le dossier d'enquête publique et il sera bien tard pour réagir ensuite..

La régression de la qualité du service sur le POLT est clairement actée par le ministère dont la lettre déclare : "*il conviendrait de modifier l'économie des trains qui circuleront sur l'axe POLT .../... ces trains ne pouvant plus assurer de desserte semi directe comme cela était envisagé*". **Les 4 allers-retours qui resteraient sur la ligne POLT deviendraient donc exclusivement des omnibus, pour des « voyageurs résiduels ».**

La lettre se termine en demandant l'avis formel des seuls membres du comité des financeurs (moins de 10 décideurs) afin de permettre l'établissement de la décision ministérielle préalable au lancement de l'enquête publique. Nous pensons néanmoins que les enjeux dépassent très largement le cercle restreint de ces financeurs.

Evitons une rupture totale du service public ferroviaire pour les populations du Nord de la Corrèze, du Lot, de la Creuse, de l'Indre, du Cher...

Nous sommes à l'heure d'un choix définitif et crucial :

- soit la LGV Limoges Poitiers se réalise mais condamne toutes les populations irriguées par le POLT au tarissement ferroviaire.
- soit on confirme la ligne POLT et le maintien des 11 allers-retours / jour, conformes aux besoins de l'ensemble des populations.

Puisque le **ministère oblige à faire un choix entre LGV et POLT**, optimisons cette ligne existante, celle qui dessert votre ville, et abandonnons le projet inadapté de LGV Limoges-Poitiers. Nous pensons que le courrier susmentionné ne peut vous laisser insensible et nous vous invitons vivement à faire remonter vos inquiétudes aux instances concernées, à **Monsieur Bernard Combes conseiller Conseiller technique auprès du Président Chargée des relations avec les élus 23 avenue de Marigny, Paris, 8ème**

Recevez, Madame, Monsieur le Maire, nos salutations distinguées.

Stéphane Lafaye, président de la CRI  
Les Combes 87 270 Chaptelat  
[stephane-lafaye.sl@wanadoo.fr](mailto:stephane-lafaye.sl@wanadoo.fr) – 06 83 41 21 10