



Cahier d'acteur n°164

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

POCL, un projet central et européen

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Chambre de commerce et d'industrie
Limoges et Haute-Vienne

Chambre de commerce et d'industrie de
Limoges et de la Haute-Vienne

16, place Jourdan
BP 403
87011 LIMOGES cedex

- Sortir des anathèmes et des imprécations qui caractérisent certains cahiers d'acteurs,
- Chercher les voies de la complémentarité entre les différentes dessertes concernant le Massif central et les territoires connexes,
- Substituer un langage apaisé à des discours de fractures,
- S'inscrire dans une démarche européenne et pas seulement régionale,

Telles sont les ambitions de ce cahier d'acteur qui cherchera successivement à :

- I. rappeler le nouveau standard qu'est la grande vitesse ferroviaire,
- II. mettre en exergue la fonctionnalité transversale du POCL,
- III. redynamiser les infrastructures ferroviaires existantes,
- IV. recadrer le débat POCL dans sa vraie dimension,
- V. ne pas remettre en cause les projets ferroviaires du Limousin,
- VI. formuler un choix clair et constructif.

La grande vitesse est devenue un standard de base

Les standards changent avec les époques, en matière ferroviaire comme dans les autres domaines, où les progrès technologiques permettent des gains de productivité et de performance.

Le train à vapeur a été le standard du XIX^{ème} siècle.
La traction électrique a été celle du XX^{ème} siècle.
Le TGV est celui du XXI^{ème} siècle.

Au même titre que le haut débit numérique, tous les territoires ont vocation à être accessibles aux TGV, qui pour le siècle à venir au moins, sera le moyen de transport pertinent pour les déplacements d'une durée de 1 heure à 3 heures.

Le Limousin, la Dordogne, le Lot, le Cantal, l'Aveyron ont fait ce choix plusieurs fois réaffirmés par leurs responsables politiques et les instances gouvernementales en choisissant la desserte SEA par la branche Poitiers-Limoges qui concerne 3 millions d'habitants et un million d'emplois.

C'est toute la façade atlantique du Massif central qui trouve de la sorte un accès à la grande vitesse ferroviaire.

Il apparaît tout à fait légitime que la façade orientale du Massif central accède ainsi à ce type de desserte par grande vitesse, étant entendu que le raccordement de Toulouse à la SEA par Bordeaux condamne toute chimère de traversée directe du Massif central par une LGV.

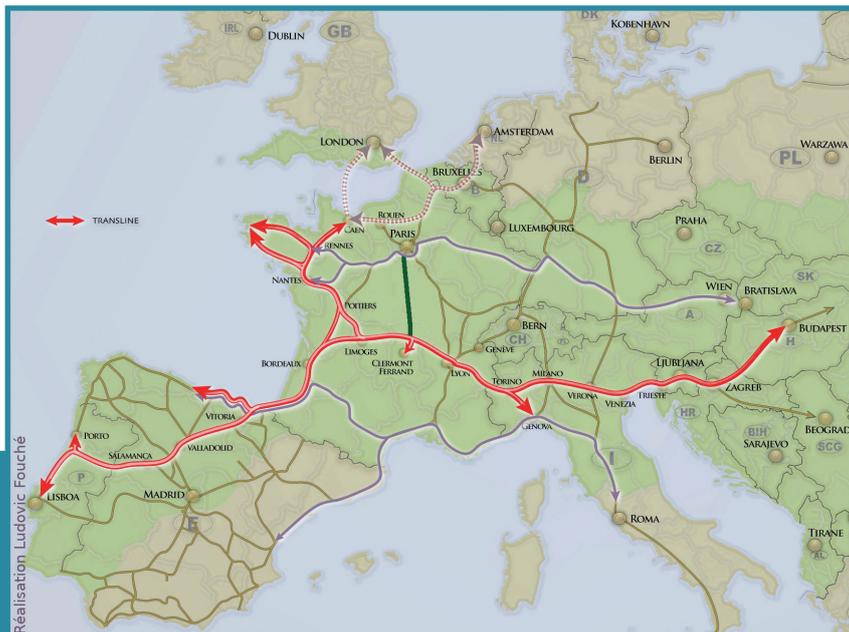
En effet, le Massif central représente un obstacle naturel tel à l'implantation d'une LGV centrale que seule sa desserte par deux axes tangentiels est financièrement et socialement opportune.

En mettant un maximum de villes significatives sur son itinéraire pour permettre, suivant les rythmes d'utilisation, à la fois une traversée rapide de Paris à Lyon, mais aussi une desserte affinée des territoires traversés, le POCL a toute sa légitimité dans son principe.

TGV



Une fonctionnalité supplémentaire



Traverser à grande vitesse un territoire ou faire s'y arrêter des TGV dans les villes d'importance ne sont pas les seules finalités d'un investissement considérable de cette nature.

L'importance même du projet et son coût (environ 14 milliards d'euros) en font un projet de dimension, non seulement nationale, mais internationale (en comparaison la ligne LGV Poitiers-Limoges coûte presque dix fois moins cher).

Il faut donner à ce projet une dimension européenne qui, seule, peut en justifier l'importance et le coût.

Carte Ludovic Fouché

Il s'agit d'aménager le finistère de l'Europe que constituent aujourd'hui la France et les pays riverains, au regard de ce que sera l'Europe de l'est avec les perspectives d'élargissement vers d'autres pays de l'ex-URSS.

La transversalité de Genève à Bordeaux doit impérativement être prise en compte comme une priorité conjointe dans la justification de ce projet et pour doter la France pour la première fois d'une ligne ferroviaire transversale performante permettant :

- une desserte innovante et attractive des territoires,
- des économies d'énergie,
- le désengorgement des gares parisiennes,
- une répartition harmonieuse des activités et des populations sur l'ensemble des itinéraires.

A ce titre, les recommandations de l'association ALTRO dans son projet TRANSLINE doivent être impérativement prises en compte.

L'émergence de projets connexes

L'arrivée d'une LGV est toujours l'occasion de moderniser les lignes affluentes qui vont s'irriguer mutuellement et bénéficier de l'effet réseau résultant de la mise en œuvre d'une infrastructure et de matériel ferroviaires performants.

Aussi, il n'est pas à douter que le POCL génèrera des études nouvelles, notamment pour le renforcement et

l'électrification de lignes existantes, comme c'est le cas pour la LGV Poitiers-Limoges avec les démarches concernant l'électrification de certaines lignes structurantes de notre territoire, en particulier Limoges – Périgueux et Limoges – Guéret – Montluçon.

Ces projets n'auraient jamais été à l'ordre du jour sans une infrastructure LGV de proximité.

Un vrai débat nouveau sur un vrai projet nouveau

Opposer la LGV Poitiers-Limoges au POCL est un non-sens qui mérite d'être dénoncé à plusieurs titres.

- 1 ■ Opposer les projets est vain par nature et assure à terme l'échec de tous.
La LGV Poitiers-Limoges et POCL ont besoin d'alliés et non pas d'adversaires.
- 2 ■ Chaque projet, chacun avec son calendrier et en privilégiant les complémentarités, a sa totale légitimité.
- 3 ■ Le débat public concernant le POCL a vocation à faire se dégager un vrai itinéraire consensuel comme la LGV Poitiers-Limoges l'a déjà montré lors du débat public qui a eu lieu en 2006 – 2007.
- 4 ■ Comme pour le Poitiers-Limoges, la pertinence du projet retenu devra être relayée par des enquêtes d'opinion et par des démarches conjointes des parlementaires et des chefs d'exécutifs territoriaux concernés.
- 5 ■ Les calendriers différents tant législatifs que pratiques, Poitiers-Limoges comme pour POCL, doivent prendre en compte les multiples engagements gouvernementaux (y compris au sommet de l'Etat) qui sont venus renforcer le projet de desserte occidentale du Massif central.

Nous ne pouvons admettre que des élus d'autres régions, qui n'ont aucune légitimité pour décider de l'avenir du Limousin, cherchent à opposer les territoires entre eux en remettant en cause la pertinence d'un projet déjà acté. Pour nous, responsables socio-économiques, ce n'est pas acceptable quand on sait que 80 % des populations concernées par la LGV Poitiers-Limoges se sont prononcées en faveur de cette réalisation structurante pour le développement du territoire.

En rappelant également que le Poitiers-Limoges est soutenu dans le département de la Haute-Vienne par 98% des collectivités. La question de revenir sur cette réalisation ne se pose donc pas.

Le cahier d'acteur a pour seul objectif de renforcer la démarche de l'opportunité de la ligne POCL dans le cadre de sa complémentarité avec la branche de la SEA Poitiers-Limoges.

Quand un opérateur ferroviaire remet en cause un projet déjà voté

Lorsque la SNCF propose, dans le débat POCL, de faire une nouvelle LGV Bourges-Limoges, nous sommes consternés de voir que l'opérateur historique contribue à remettre en cause la LGV Poitiers-Limoges, décidée par l'Etat, son actionnaire unique, qui a rappelé, à plusieurs reprises, sa détermination à la réalisation de la branche SEA Poitiers-Limoges avant 2020.

Les étapes pour aboutir au projet de tracé

- 2004 : premières études
- 2006 : débat public
- 2007 : décision de RFF de poursuivre les études et convention de financement
- 2008 : lancement de la concertation
- 2009 : choix d'une zone de passage de la ligne
- 2010 : proposition du tracé au comité des financeurs
- 2011 : finalisation des études et du dossier d'enquête

A venir :

- 2012 : lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- 2013 : déclaration d'utilité publique
- 2014 : études de réalisation de la ligne
- 2015 : début des travaux

Source RFF

La préconisation de la SNCF, à partir du tracé médian, d'un "raccordement de POCL à l'axe classique Paris-Châteauroux-Limoges entre Bourges et Issoudun" et de préciser en conclusion "la création d'un raccordement vers Châteauroux pour prolonger les dessertes TGV POCL jusqu'à Limoges et Brive" est en tous points inadmissible.

D'autant plus que cette proposition ne respecte en rien l'engagement politique et financier des collectivités décidé par les élus.

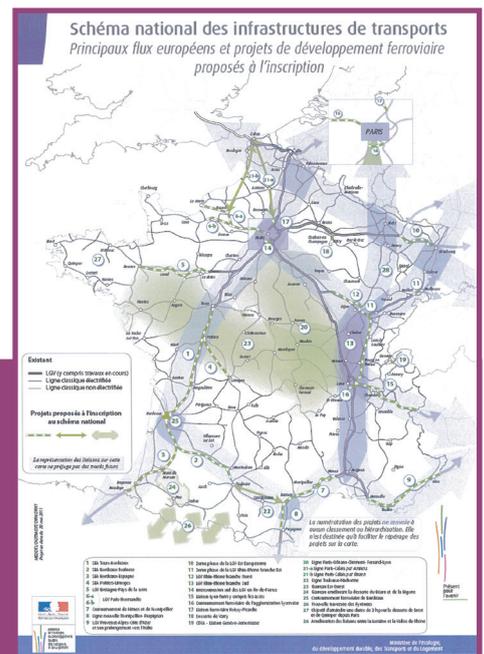
Il est à rappeler que la LGV Poitiers-Limoges a été votée à la quasi-unanimité du Parlement dans le cadre de la loi Grenelle 1.

Dans un contexte de fracture ferroviaire, notre région revendique un équilibre en termes d'aménagement du territoire à travers un niveau de services ferroviaires au moins comparables aux autres régions.

Nous attendons des opérateurs ferroviaires qu'ils répondent au mieux à l'écoute de nos besoins dans un contexte d'ouverture à la libre concurrence.

CONCLUSION

Carte SNIT



Le projet POCL a toute sa pertinence aux conditions suivantes :

- 1 ■ qu'il respecte dans sa déclinaison les lois et textes déjà votés.
- 2 ■ qu'il contribue à assurer la desserte transversale de l'Europe occidentale.
- 3 ■ que l'option retenue passe à proximité immédiate du plus grand nombre de villes susceptibles de bénéficier de ses retombées.

Ainsi dans ces conditions, les options médianes et est ne nous paraissent pas remplir la vraie mission d'utilité publique européenne de ce projet.



Chambre de commerce et d'industrie de Limoges et de la Haute-Vienne

16, place Jourdan
BP 403
87011 LIMOGES cedex

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL