

le 4 novembre 2011

Une remarque préalable :

Représentant une coordination du Limousin (la CRI) regroupant des associations d'usagers, des élus et des citoyens directement ou indirectement touchés par le projet LGV Poitiers-Limoges, nous regrettons vivement que l'espace de réflexion lié à ce projet et retenu par RFF, n'englobe pas le Limousin.

Notre région avait toute sa place dans ce débat en raison de son appartenance, comme l'Auvergne, à l'espace central français. Considérer la LGV Poitiers-Limoges comme un fait acquis est une erreur, car actuellement plus de la moitié des financeurs se sont retirés du projet qu'ils jugent préjudiciable sur le plan humain, environnemental, financier et même politique.

Ne pas englober le Limousin dans cet espace de réflexion ne permet pas d'envisager une desserte sérieuse et cohérente de notre territoire et au-delà, par une ligne POLT rénovée qui pourrait s'intégrer dans le projet ancien dit du Y renversé dont le projet POCL pourrait être un des éléments.

Le projet qui est aujourd'hui présenté s'en trouve faussé en termes de fréquentation possible (un million à 1,5 millions de voyageurs transitant sur la ligne POLT ne sont pas pris en compte car ~~d'après vous~~ ils sont détournés par Poitiers au niveau de Limoges) ; pour rentabiliser son projet LGV Limoges Poitiers, RFF prévoit une zone de rabattement des voyageurs sur Limoges incluant, bien sûr la Creuse, mais également Châteauroux (pour aller à Paris de Chateauroux il faudrait passer par Limoges et Poitiers!).

Nous avons un vrai problème de cohérence des projets actuels en terme d'aménagement des territoires, le débat public ne peut l'ignorer

Pour un même objectif (relier le centre de la France et le Limousin en particulier à Paris et au réseau TGV européen, dans de bonnes conditions de vitesse et de confort) nous avons maintenant trois projets:

- la LGV Limoges-Poitiers,
- la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) classée aujourd'hui TET (Train Equipement Territorial) avec la promesse de l'Etat prise devant les Présidents des Régions Centre, Limousin et Midi Pyrénées d'un investissement de 1 milliard d'€ pour le remplacement des TEOZ vétustes par des trains compatibles TGV, (promesse que nous a renouvelée le ministère de l'environnement lors d'une rencontre de notre coordination le 30 septembre 2011.

et le 3ème projet

- le nouveau projet POCL (Paris Orléans Clermont Lyon) qui prévoit dans tous les cas de figure un raccordement sur le POLT ~~en direction de Limoges~~ *pour chateauroux*

Cette non cohérence a un coût. Car l'on demande à l'Etat et aux collectivités, donc aux citoyens, de payer pour les trois projets

Limoges-Poitiers coûtera en final (chiffre annoncé au comité des financeurs de juillet 2011) environ 2,4 milliards d'euros,

l'optimisation de la ligne POLT, 1 milliard

et le projet POCL, dans les 14 milliards

Comment peut on demander à l'Etat dans ces périodes de crise de payer trois fois pour un même objectif ?

il faut de la cohérence dans ces projets

Aujourd'hui comment ne pas prendre en compte les travaux du Grenelle de l'environnement qui préconise l'optimisation des lignes existantes, les rapports parlementaires d'Hervé Mariton à l'Assemblée nationale et le rapport des sénateurs à la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ?

Pour nous le point crucial qui doit être intégré au débat public du POCL est la réalité de la 3ème grande radiale ferroviaire qu'est l'axe Paris Orléans Limoges Toulouse

Cet axe contribue à desservir **32 départements, 7 grandes métropoles et plus de 3 millions d'habitants**. Elle comprend **8 carrefours ferroviaires et 4 transversales**. Il s'agit de **750 km de double voies, mixte** (voyageur et fret). **c'est une grande voie d'intérêt environnemental, social et économique** pour les 3 millions d'habitants qu'elle dessert et auxquels elle doit garantir l'accessibilité, dans le cadre d'un droit au transport pour tous inscrit dans la loi (LOTI)

Dans ce débat pour la cohérence des projets il est évident que la ligne POLT doit être connectée au réseau européen à grande vitesse. La modernisation progressive de cette ligne pour laquelle nous nous battons s'intègre totalement dans le débat actuel.

Le projet POCL relèverait d'un réel aménagement du territoire et d'investissement de la collectivité si les populations concernées par la ligne POLT étaient associées à la réflexion. Il serait absurde que les deux se développent et se retrouvent en parallèle.

Ainsi, le « Y » renversé, que ce doublement LGV- sud-est (POCL) formera, deviendrait un maillon à part entière de l'axe POLT ouvrant un nouvel avenir aux dessertes voyageurs, en libérant des sillons utilisables pour le fret sur la ligne classique ;

Il permettrait d'utiliser, harmonieusement, tout le potentiel infrastructure de Paris, avec notamment les sites de Orly, Bercy et Austerlitz –plein centre de la capitale – pour dé-saturer les gares de Lyon et Montparnasse, en assurant la connexion vers le Nord et l'Europe (l'utilité de la relation Brive/Lille est une démonstration du besoin)..

Ce fort potentiel qu'est la ligne POLT pourrait être l'épine dorsale du projet POCL d'Etampes à Vierzon

Cette nouvelle infrastructure à grande vitesse pourrait utiliser au niveau de la Beauce, la Sologne, en tout ou partie le sillon, voire le tracé de la ligne POLT rénovée, l'impact environnemental et le coût du projet s'en trouveraient limités. Le Projet LGV Limoges Poitiers dans cette optique devrait être abandonné au profit d'un projet global qui pourrait être porté par tous

En tout état de cause nous resterons vigilants à l'égard de toute construction de ligne nouvelle de bout en bout ce qui n'est en rien une obligation, mais qui serait à coup sur un risque de gabegie financière et environnementale, qui plus est au détriment des riverains et impactés.