

Limoges, le

29 AVR. 2011

**Madame la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne,  
Monsieur le Maire de Limoges,  
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie  
de Limoges et de la Haute-Vienne.**

*Sgan*

Madame, Messieurs les élus,

ARRIVE le :

11 MAI 2011

S.G.A.R. d'AUVERGNE

Nos structures sont mobilisées depuis de nombreuses années sur la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges qui vise à mettre la capitale limousine à 2 heures de Paris à l'horizon 2017, à ouvrir le Massif Central sur la façade Atlantique et à le connecter au réseau européen de la grande vitesse. Confirmée par le Débat Public de 2006, inscrite au Grenelle de l'Environnement ainsi qu'au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) en tant que « projet à engager avant 2020 », la LGV Poitiers-Limoges est une infrastructure dont nous souhaitons la concrétisation indépendamment des nouveaux projets de lignes à grande vitesse annoncés par le Gouvernement.

Le schéma mis en avant par certaines collectivités dans le cadre des réflexions globales initiées sur le POCL, consistant à alimenter un hypothétique barreau Issoudun-Bourges par des Trains Aptes à la Grande Vitesse (TAGV) en provenance ou à destination de Limoges, Brive et Cahors et circulant sur l'axe historique Paris-Limoges-Toulouse est un schéma connu ; il a été largement étudié depuis le début des années 90 puis définitivement abandonné par le CIADT du 18 décembre 2003. En effet, quelle que soit l'ambition poursuivie (le TGV Limousin, le « Y renversé », la pendulation, ...) il a été précisé que ces projets ne répondaient que partiellement aux enjeux essentiels d'aménagement des territoires que nous représentons. Les dynamiques territoriales actuelles militent pour une ouverture du Limousin (Corrèze, Creuse et Haute-Vienne), et au-delà d'un vaste espace englobant la Dordogne, le Lot ou encore le Cantal et l'Aveyron, vers la façade Atlantique par un raccordement au réseau national et européen de la grande vitesse passant par la Ligne Sud Europe Atlantique ; c'est aussi le choix opéré par la métropole toulousaine qui, en privilégiant un raccordement à la SEA par Bordeaux, condamne durablement toute velléité de faire circuler la grande vitesse sur l'axe historique.

Au sein du schéma ferroviaire national, la LGV POCL s'analyse, dans ses différents scénarii, comme une alternative potentielle à la saturation éventuellement attendue de l'axe Paris-Lyon, point qui demanderait toutefois à être mis en perspective avec la prochaine ouverture à la concurrence des transports ferroviaires. Il conviendra toutefois de demeurer attentif à la rentabilité de cet investissement qui serait l'un des plus importants projets de ligne à grande vitesse inscrits au SNIT. La LGV Poitiers-Limoges bénéficie d'un coût de réalisation stabilisé à 13,4 M€ par km soit 1,54 milliard d'euros pour la globalité de l'opération ; le POCL, qui traverse une géographie plus chahutée, serait estimé entre 12 et 14 milliards d'euros pour 520 à 550 km soit un coût de 25,4 M€ par km, ce qui représenterait la moitié de l'enveloppe inscrite au SNIT pour le financement des 7 projets de ligne à grande vitesse « à lancer après 2020 ».

Face à ces évolutions, nous restons exigeants sur le maintien d'une bonne qualité de services sur l'axe historique Paris-Limoges-Toulouse (PALITO) qui constitue une ligne d'intérêt national et qui emporte des enjeux réels en terme d'aménagement du territoire notamment en reliant les Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées. Nous souhaitons ainsi que l'effort financier porte tant sur l'amélioration de l'infrastructure que sur le renouvellement du matériel roulant, ceci accompagné d'une réflexion sur les dessertes et le cadencement dans l'objectif d'une diffusion de la grande vitesse sur les territoires. Nous gardons également à l'esprit le principe d'une transversale qui permettrait de relier la façade Atlantique au bassin Lyonnais et au-delà à l'Europe de l'Est, dont la LGV Poitiers-Limoges et la future POCL dans sa portion Moulins/Nevers-Lyon en constitueraient l'ossature. Ces axes de travail devraient s'accompagner d'une réflexion sur la nécessaire amélioration des liaisons ferroviaires entre le Limousin et l'Auvergne.

Conscients des atouts que représente l'arrivée de la Grande Vitesse pour l'attractivité et le développement des territoires qu'elle dessert, nous demeurons solidaires de vos ambitions et vous assurons de l'intérêt que nous portons à l'ensemble de vos réflexions.

Nous vous prions de croire, chers collègues, en l'expression de nos sentiments les plus cordiaux.

**Marie-Françoise PEROL-DUMONT,**

**Présidente du Conseil Général  
de la Haute-Vienne**

**Alain RODET,**

**Maire de Limoges**

**Jean-Pierre LIMOUSIN,**

**Président de la CCI  
de Limoges et de la Haute-Vienne**

**Destinataires :**

Madame le Maire de Roanne  
Monsieur le Maire de Montluçon  
Monsieur le Maire de Clermont-Ferrand  
Monsieur le Président du Conseil Général de l'Allier  
Monsieur le Président du Conseil Général du Puy de Dôme  
Monsieur le Président du Conseil Général de la Creuse  
Monsieur le Président du Conseil Régional d'Auvergne  
Monsieur le Président du Conseil Régional du Centre  
Monsieur le Président du CESER d'Auvergne  
Monsieur le Président de la Chambre Régionale  
de Commerce et d'Industrie d'Auvergne

Monsieur le Préfet de la Région Auvergne

Copie à :

Monsieur le Délégué Général de l'Association ALTRO  
Monsieur le Directeur du projet LGV POCL