



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LIMOGES MÉTROPOLE

Des trois options de passage étudiées par Réseau ferré de France dans le dossier soumis au débat public, **Limoges Métropole souhaite privilégier l'option dite « centrale » qui offre la liaison la plus rapide avec Paris en 1h50, pour un taux de rentabilité supérieur à celui qui est exposé dans les deux autres schémas (3,3 % contre 2 %) et un coût modérément plus élevé (1,3 milliard d'euros contre 1,15 milliards d'euros).**

Moteur du développement régional, l'agglomération souhaite que soient également pris en compte, en liaison avec la LGV, les besoins de déplacements des habitants des autres centres urbains régionaux, notamment Guéret et Brive.

RFF fera connaître sa décision dans les cinq mois qui suivent la clôture du débat public. Si la poursuite du projet est envisagée, il conviendra ensuite d'arrêter un échéancier de réalisation et de définir le montage financier correspondant. Selon RFF, une mise en service de l'infrastructure serait à prévoir d'ici une dizaine d'années afin d'avoir ainsi une ouverture concomitante avec celle de la LGV Sud Europe Atlantique prévue en 2016.

Toutefois, le projet de LGV entre Poitiers et Limoges ne doit pas occulter la question de la **modernisation de l'axe central actuel** sur lequel, pour l'heure, la mise en service des rames TéoZ n'a pas apporté d'amélioration significative. Celle-ci devra donc être effective tant en ce qui concerne l'infrastructure proprement dite que les matériels.



Ester Technopole est un parc d'activités scientifiques et industrielles de haute technologie. À proximité de l'A20, sur près de 200 ha, un bâtiment central de 10 000 m² ainsi que des bâtiments annexes accueillent des entreprises et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, comme l'ENSIL ou le futur Centre Européen de Céramique.

Dans un cadre de qualité, la Technopole développe

4 pôles de compétence principaux :

- ⌘ Céramiques industrielles, matériaux et traitements de surface
- ⌘ microondes, électromagnétisme, photonique
- ⌘ génétique pour l'agro et la bio-industrie
- ⌘ traitement de l'eau et des déchets, gestion des pollutions

ESTER TECHNOPOLE : LES ENTREPRISES INNOVANTES EN FAVEUR DU TGV POITIERS-LIMOGES

“ À l'heure où les mutations des produits et des services s'opèrent de plus en plus vite, les entreprises d'ESTER ont fait le pari de l'innovation. Ainsi, les 115 structures présentes sur le parc de la Technopole ESTER s'attachent à inventer les produits de demain. Cependant, nous le voyons tous les jours, cela nécessite une mobilité aisée. Le TGV permettra d'atteindre Paris en moins de 2h et surtout une ouverture sur le monde grâce à l'interconnexion avec l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Par ailleurs, ce moyen de communication rapide et moderne contribuera indéniablement au développement économique de notre territoire. À l'heure où ESTER et le Limousin ont des savoirs et des produits innovants à montrer à la France et à l'Europe, ne bridons pas cette dynamique par un enclavement dont nous avons trop payé le prix. Le TGV est un outil dont nous avons besoin. ”

Fabrice Macquet,

Délégué général d'Ester Technopole

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.

Commission Particulière du Débat Public

31, place de la République - 87000 Limoges - tél : 05 55 34 86 00 - fax : 05 55 34 86 08

Site internet : www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

Courriel : contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org



VILLE DE LIMOGES / COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LIMOGES MÉTROPOLE

VILLE DE LIMOGES

CONTACT



Ville de Limoges

Hôtel de ville
Place Léon Betoulle
87031 Limoges Cedex
Tél. : 05 55 45 60 00



Communauté d'Agglomération Limoges Métropole

64, avenue Georges Dumas
BP 3120
87031 Limoges cedex 1
Tél. : 05 55 45 79 00

Communes membres :

Aureil, Boisseuil, Bonnac-la-Côte,
Condat-sur-Vienne, Eyjeaux,
Feytiat, Isle, Le Palais-sur-Vienne,
Le Vigen, Limoges, Panazol,
Peyrilhac, Rilhac-Rancon,
Saint-Gence, Saint-Just-le-
Martel, Solignac, Veyrac



Un projet déjà pertinent au début des années quatre-vingt-dix

L'idée du barreau Poitiers-Limoges, déjà soutenue en 1991 par le maire de la Ville de Limoges lors de l'établissement du schéma directeur, a été abandonnée en 1994. À l'époque, l'État considérait pourtant qu'il était non seulement **pertinent mais aussi financièrement beaucoup plus supportable que d'autres options**, alors même que la Ligne à Grande Vitesse n'arrivait pas encore jusqu'à Poitiers.

Or, aujourd'hui, le TGV passe à Poitiers, et ce n'est plus 300 kilomètres de voies qu'il faut réaliser, mais seulement 100.



Une chance à ne pas manquer pour Limoges et sa Région

Le projet de LGV Poitiers-Limoges représente **l'opportunité d'une ouverture de Limoges et du Limousin sur la façade atlantique et sur la Région Poitou-Charentes**.

Cette ouverture est cruciale. L'exemple de l'Université est tout à fait représentatif : les universités qui pourront résister dans la très dure compétition qui est en train de naître dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche sont celles qui auront des effectifs d'au moins 50 000 étudiants. C'est la raison pour laquelle les Universités de Limoges, Poitiers, La Rochelle et Tours, notamment, ont décidé de se mettre en réseau pour atteindre la masse critique leur permettant de demeurer un pôle significatif pour agréger des enseignants chercheurs.



VILLE DE LIMOGES

La réalisation d'une LGV sur l'Ouest atlantique est **très importante pour l'avenir économique de notre région, pour son avenir tout court.**

Qui n'a pas la grande vitesse ou ne se met pas en position d'avoir la grande vitesse ferroviaire contrarie en effet gravement l'avenir de sa région et des générations futures. Si ce projet n'aboutit pas, l'aménagement du territoire et l'équipement ferroviaire se feront sans nous et nous risquons d'être définitivement marginalisés. L'exigence de mobilité est en outre devenue une revendication forte de chaque individu, la mobilité étant même pour les sociologues la nouvelle mesure du progrès.

Une ouverture naturelle sur l'Atlantique

Cette ouverture sur l'Atlantique est dictée par l'hydrographie, la géologie et la géographie ; de même, Clermont-Ferrand se rallie naturellement au triangle Lyon-Saint-Étienne-Grenoble.

Le Massif Central, comme cela avait été souligné par l'étude préalable au projet d'Ester Technopole, est une communauté de handicaps, et non une communauté de projets, et cette réalité doit être prise en compte. Le rapprochement de Limoges vers l'Atlantique peut être d'un grand intérêt pour le Limousin.

Des conditions techniques et environnementales favorables

L'aménagement des 100 kilomètres de voie nécessaires entre Limoges et Poitiers permet d'avoir, si l'option centrale est retenue, un trajet Limoges-Paris en moins de deux heures avec 11 à 12 circulations dans chaque sens par jour. Sur le plan technique, la création d'une ligne nouvelle est relativement facile. Ainsi, il n'y a pas de gros obstacles en matière d'environnement, et sur le plan foncier, la majeure partie des terres concernées sont des terres agricoles dont la valeur reste raisonnable.

Pour toutes ces raisons, la Ville de Limoges a décidé de prendre position avec vigueur et netteté en faveur du projet de LGV Poitiers-Limoges par sa délibération du 29 septembre 2006.

Une modernisation de l'axe central actuel cependant nécessaire

La ligne centrale Paris-Orléans-Limoges-Brive ne doit pas être abandonnée, et Réseau ferré de France investit actuellement sur cette ligne près de 300 millions d'euros. Il faut souligner que la mise en service des rames TéoZ n'a pas apporté d'amélioration significative, et que la modernisation de l'axe central devra être effective tant en ce qui concerne l'infrastructure proprement dite que les matériels.

S'agissant du POLT, s'il présentait un intérêt dans le court terme, il n'était pas un projet évolutif dans le moyen et le long terme : la technologie pendulaire mettait certes Limoges à 2h35 de Paris, mais ce n'était pas pour autant de la grande vitesse. C'était un TGV qui pendulait à partir de Châteauroux, là où les courbes de la voie sont importantes.

Quant aux TER, dont les performances sont pour l'heure faibles, il faut souligner que la LGV Poitiers-Limoges sera en fait une aubaine pour eux. Les liaisons rapides, non seulement avec Paris, mais aussi avec les grandes capitales européennes, engendreront **un supplément de développement économique, une meilleure attractivité et une meilleure irrigation de tout le territoire régional.**





COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LIMOGES MÉTROPOLE

Un soutien massif des 17 communes de l'agglomération Limoges Métropole au projet de LGV Poitiers-Limoges

Par délibération en date du 28 septembre 2006, les élus communautaires se sont prononcés en faveur du projet de LGV Poitiers-Limoges élaboré par Réseau Ferré de France. Ce projet apparaît en effet indispensable après l'abandon par l'État du projet POLT, et afin de permettre le positionnement de l'agglomération de Limoges, principal pôle économique du Centre-Ouest, sur le réseau TGV.



Le réseau national à grande vitesse (RFF)

Un projet indispensable après l'abandon par l'État du projet POLT

La mise en place de rames TGV pendulaires sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui avait fait l'objet d'un protocole d'accord en 2001, a été abandonnée lors du CIADT du 18 décembre 2003 et ce même CIADT a décidé le lancement d'études pour examiner la faisabilité d'une LGV entre Poitiers et Limoges.

Sans remettre en cause l'intérêt que présentait le projet POLT utilisant la technologie pendulaire sur la ligne actuelle et dont on peut regretter l'abandon par l'État le 18 décembre 2003, il convient de rappeler que, dans le cadre du schéma directeur national des liaisons à grande vitesse lancé au début des années 90, le maire de Limoges avait suggéré la création d'un barreau Poitiers-Limoges plutôt que la solution préconisée par quelques responsables socioprofessionnels dite du Y renversé. Cette dernière avait été retenue puis abandonnée en 1996 et remplacée par le POLT.

La solution du barreau Poitiers-Limoges présentait en effet un coût d'infrastructures nettement réduit pour un gain de temps supérieur et des problèmes environnementaux beaucoup moins importants.

Aujourd'hui, alors même que la Région Midi-Pyrénées a fait connaître sa préférence pour une desserte ferroviaire de l'agglomération toulousaine par le TGV Atlantique via Bordeaux, il est indispensable que l'ensemble des acteurs concernés soutienne le projet de LGV Poitiers-Limoges soumis au débat public, comme le font les chambres consulaires du département.

Un positionnement indispensable de l'agglomération de Limoges, principal pôle économique du Centre-Ouest, sur le réseau TGV

Outre le renforcement de l'accessibilité aux métropoles européennes et à l'Île-de-France en permettant une liaison de l'agglomération avec Paris en 2 heures, voire moins, le positionnement de l'agglomération de Limoges, principal pôle économique du Centre-Ouest, sur le réseau TGV accroîtra son attractivité et son ouverture sur la Région Pays-de-la-Loire, le Poitou-Charentes, le nord de l'Aquitaine et plus généralement **un impact positif dans les domaines de l'enseignement supérieur, la recherche, les complémentarités technopolitaines et économiques, le tourisme urbain, les offres culturelles, la valorisation du territoire...**