

Un projet peu utile et très cher

Contribution d'un abonné sur la ligne SNCF Paris – La Souterraine

Dominique BERGOT

Adresse postale : Lézat
Bussière-Madeleine
23300 La Souterraine

Adresse électronique : d.bergot@laposte.net

Profession : Ingénieur, chargé de mission au ministère de l'écologie

1. Les contextes

Les contextes énergétiques et environnementaux plaident, d'une part pour une réduction des transports, d'autre part pour un transfert des transports résiduels de la route ou de l'air vers le rail. A cet effet, l'entretien des voies ferrées existantes ou la création de nouvelles voies sont des investissements susceptibles de diminuer notre dépendance au pétrole et de sauvegarder notre environnement.

Ici, l'infrastructure proposée vise à rapprocher Limoges – en tant que pôle d'activités tertiaires supérieures « imaginaire » - de Paris ; à cet effet, il convient de noter que le gain de temps (40 à 50 mn) est relativement modeste, pour un coût qui l'est beaucoup moins (plus d'un milliard d'euros).

En ce qui concerne le développement du territoire, le maître d'ouvrage souligne lui-même que « la ligne à grande vitesse n'est pas un gage de succès des zones d'activités économiques comme le montrent les zones du Creusot ou de Vendôme¹ ».

Par ailleurs, **Limoges et la région Limousin ne forment pas à proprement parler une « enclave » ferroviaire**, puisque 59 % des voyageurs effectuent le trajet depuis Paris par le rail.

Enfin, la réalisation du projet aurait un impact sur l'environnement, variable suivant le tracé retenu ; dans l'état actuel du projet, il n'est pas possible d'évaluer convenablement cet impact.

2. Quels sont les objectifs poursuivis ?

2.1. Le développement des territoires

L'objectif affiché par le projet est le « développement des territoires », notamment celui de Limoges.

Le Limousin compte de nombreuses PME dans des secteurs industriels « traditionnels », peu d'installations importantes (8 entreprises comptent plus de 500 salariés) et un emploi agricole encore important.

Il ne s'agit pas là d'emplois générateurs de transports de personnes, qui se situent plutôt dans les groupes industriels ou les entreprises du secteur tertiaire - notamment les activités financières ou de conseil – afin de relier « les territoires régionaux et les centres de décision parisiens² ».

L'intérêt de la ligne à grande vitesse serait justifiée par l'existence d'un secteur tertiaire supérieur où l'attractivité de Limoges serait en concurrence avec celle d'autres villes situées à 2h de Paris (Nantes, Bordeaux, Nancy...) et surtout en concurrence avec le développement des techniques de l'information, qui portent en germe une refonte fondamentale des concepts de développement du territoire.

2.2. L'hypothèse de synergies fortes entre Poitiers et Limoges

L'hypothèse de synergies fortes entre Poitiers et Limoges n'est guère étayée dans le dossier : les échanges restent faibles ; les transports autour de Limoges sont essentiellement internes au

¹ Etude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires – Synthèse, page 12

² Etude prospective... – Synthèse, page 9

Limousin, puis à destination de Bordeaux ou de Paris ; de même, Poitiers se tourne vers Bordeaux ou Paris.

A cet égard, au départ de Limoges, le passage par Poitiers semble assez peu convaincant, tant pour rejoindre Paris que pour se rendre à Bordeaux.

Par ailleurs, le réseau « association Limoges – Poitiers » - tel qu'il est présenté dans le dossier (coopération entre universités des deux villes et tourisme des seniors) – ne semble pas justifier, à lui seul, des investissements considérables, même si un rapprochement des deux villes « serait de nature à amplifier les interactions³ ».

En revanche, la logique propre à l'infrastructure est mise en avant par le maître d'ouvrage qui considère que l'arrêt en gare de Poitiers est fondamental « afin de pouvoir jumeler des rames TGV Paris - Bordeaux (ou Paris - La Rochelle) avec des rames TGV Paris - Limoges, de Paris à Poitiers, et mieux utiliser les capacités offertes par le réseau⁴ ».

Ne serait-ce pas là le véritable objectif de la ligne ?

3. Quelle stratégie pour quel effets ?

3.1. Un gain de temps modeste

L'infrastructure proposée par le maître d'ouvrage consiste à desservir Limoges en 2h ou 2h10 au lieu de 2h50 actuellement ; la fréquence prévue pour la desserte (11 fois par jour) redeviendrait équivalente à la fréquence actuelle (15 fois par jour) vers 2050⁵.

Il s'agit là de calculs théoriques ; pour les vrais voyageurs que nous sommes, il convient d'ajouter les temps de trajet entre le domicile et la gare et de la gare au lieu de destination ; au total, le gain théorique de 40 à 50 mn sur un trajet « porte à porte » est donc très modeste.

Cependant, le temps de trajet actuel est moins long par le rail que par la route et permet, le cas échéant, d'effectuer des allers-retours entre Paris et Limoges dans la journée.

3.2. Un « effet tunnel »

Par ailleurs, la grande vitesse ne produit ses effets que lorsque le train s'arrête peu ; ainsi, des villes aujourd'hui desservies par la ligne « à petite vitesse » seraient victimes de ce que les spécialistes du dossier appellent « l'effet tunnel », c'est-à-dire l'absence de desserte directe. Ce serait notamment le cas des gares de Bellac, du Dorat (Haute-Vienne), d'Argenton-sur-Creuse (Indre) et de toutes les gares de la Creuse.

A titre d'exemple, La Souterraine est aujourd'hui reliée à Paris en 2h33 ou 3h03 ; les nombreux voyageurs utilisant cette gare devraient, soit emprunter un train entre Paris et Châteauroux (1h49 ou 2h22), soit « bénéficier » de la grande vitesse en empruntant le TGV reliant Paris à Limoges (2h ou 2h10), puis attendre une correspondance et emprunter un TER. Dans tous les cas, le temps de trajet serait bien supérieur à 3h.

³ Dossier du maître d'ouvrage – page 19

⁴ Etude d'infrastructure – Synthèse, page 9

⁵ Etude d'infrastructure – Synthèse, page 13

4. Un projet cher, trois fois cher

4.1. L'infrastructure proposée

Selon les options de passage, la ligne à grande vitesse coûterait, selon l'exploitant, entre 1,15 et 1,50 milliards d'euros. Le financement de cette ligne n'est pas encore arrêté, mais les exemples récents montrent que l'Etat et l'Union européenne pourraient financer le projet à hauteur de 40 à 50 %, la SNCF et l'exploitant RFF à hauteur de 25 à 30 % et les régions concernées à hauteur de 20 à 35 %.

Il s'agit là d'argent public, dont une partie importante serait à la charge des collectivités locales (environ 500 millions d'euros).

4.2. Une offre complémentaire

Par ailleurs, « l'effet tunnel » nécessiterait certainement une offre complémentaire de TER. Cet effort est désormais à la charge principale des collectivités locales et donc, à nouveau, du contribuable local.

Aussi, le dossier de la ligne à grande vitesse ne sera réputé complet – en terme d'offre ferroviaire - que lorsque les collectivités locales intéressées l'auront complété sur ce point.

4.3. Un trajet plus cher pour l'utilisateur

Actuellement, le trajet entre Paris et Limoges coûte 47,80 €. Avec le projet, d'une part le kilométrage de la ligne serait allongé, d'autre part il est raisonnable de penser que la politique tarifaire de la SNCF serait identique à celle appliquée sur les autres lignes à grande vitesse (réservation, suppléments, périodes « rouges », etc.).

Pour exemple, le tarif pratiqué sur la ligne à grande vitesse Paris – Nantes est de 67,30 €⁶ pour environ 400 km.

5. Quelles alternatives ?

Pour un budget compris entre 1 et 1,50 milliards d'euros, quelques alternatives mériteraient d'être étudiées :

1. Il conviendrait, dans un premier temps, d'étudier à nouveau l'intérêt du train pendulaire entre Paris et Toulouse (POLT) qui, pour un coût 4 fois moindre (360 millions d'euros) n'a pas été jugé rentable ;
2. La seconde alternative serait l'amélioration des liaisons existantes, notamment au niveau local (Nord de la Haute-Vienne et Creuse) ou interrégional (Bordeaux, Clermont-Ferrand) et développer une véritable politique de transport autour du rail ;
3. Enfin, à titre illustratif, 1,5 milliards d'euros **permettraient d'assurer la gratuité du transport pour les 2 millions de trajets annuels escomptés sur la ligne pendant 15 ans** : Assurément, il s'agirait là d'une véritable politique de transport et de promotion du rail !

⁶ Tarifs relevés sur www.sncf.fr pour la journée du 22 septembre 2006 (tarif normal, 2^{ème} classe)