

DEBAT PUBLIC PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE – POITIERS-LIMOGES

CONTRIBUTION DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE HAUTE-VIENNE

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire [CIADT] du 18 décembre 2003 a décidé d'engager les études préliminaires portant sur la réalisation d'une ligne à grande vitesse POITIERS-LIMOGES connectée au réseau Sud Europe Atlantique.

Ce projet constitue à son achèvement prévu en 2016, un puissant facteur de développement pour l'ensemble de la Région Limousin, selon les termes même du Premier Ministre dans un courrier adressé le 5 mars 2004 aux responsables économiques locaux.

Cependant, les chances de réussite du projet présenté au débat public ne seront réelles que si un certain nombre de conditions sont réunies et c'est l'objet du présent cahier d'acteurs.

① ENFIN UN NOUVEAU PROJET

Lorsque Michel WALRAVE, alors Directeur Général Adjoint de la SNCF, considéré comme le « père » des TGV est venu à LIMOGES en 1986 évoquer l'idée d'un TGV PARIS-LIMOGES-TOULOUSE, un véritable espoir est né et a amené les Conseils Régionaux concernés à s'y intéresser ainsi que d'autres Collectivités et Institutions.

Des études ont alors été diligentées [Codra en mai 1988 et octobre 1990, Gérardin en octobre 1995, etc...] pour parvenir à la conclusion que pouvait être envisagée la construction progressive d'une ligne TGV radiale PARIS-LIMOGES-TOULOUSE.

Le schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1990 a retenu le principe de cet aménagement progressif et dès lors d'autres solutions, vers MONTLUÇON, vers CLERMONT-FERRAND, et ... vers POITIERS se sont fait jour. Les partisans de tel ou tel clan se sont affrontés et les Services de l'Etat se sont trouvés dans l'incapacité de mettre d'accord les partisans et adversaires du futur TGV.

Le projet a été abandonné au profit d'une autre solution, le train pendulaire PARIS-ORLEANS-LIMOGES-TOULOUSE, dont les caractéristiques techniques étaient très en deçà de la solution initiale envisagée avec le TGV.

Le choix du train pendulaire s'inscrivait dans une spécificité qui n'avait pas été jusqu'alors retenu en France, préférant le TGV. Elle faisait appel à des modifications importantes du réseau ferroviaire, notamment dans les zones comportant des courbes prononcées.

Ce projet avait des coûts élevés de mise en œuvre compte tenu de la mise au point de cette technologie en France, sans apporter de véritable gain de temps par rapport à la ligne en place.

Ce projet a été abandonné, aussi peut être par manque de volonté politique et il aura fallu attendre le 18 décembre 2003 par décision du CIAT pour décider de créer une ligne à grande vitesse entre LIMOGES et POITIERS connectée au réseau TGV Atlantique et participant au réseau ferroviaire européen grande vitesse.

Cette décision permet de repositionner le Limousin dans le maillage du schéma ferroviaire européen à grande vitesse, et de gommer son isolement.

De plus, ce projet bénéficie peut-être pour la première fois d'une forte mobilisation des élus politiques et des acteurs économiques, qui ensemble fédèrent leur énergie pour la réussite de ce projet.

Cet engouement fort constitue un gage de succès.

Mais, compte tenu des enjeux pour notre département et notre secteur d'activité, nous nous tournons vers l'avenir et, au nom de la Chambre d'Agriculture de Haute-Vienne, nous émettons un avis favorable à la mise en place dans les meilleurs délais d'une ligne à grande vitesse LIMOGES-POITIERS, permettant ainsi de désenclaver dans des conditions modernes et de temps réduit, LIMOGES avec les grands Centres de décisions, notamment PARIS et BRUXELLES ...

Avec ce projet de liaison ferroviaire grande vitesse qui mettra LIMOGES à 2 heures de PARIS, et 3 heures 30 de BRUXELLES, nous disposerons enfin d'un ensemble de moyens de communication modernes et adaptés au 21^{ème} siècle qui avec la liaison autoroutière Nord-Sud et Est-Ouest, et la modernisation de l'aéroport de LIMOGES-BELLEGARDE participent à l'essor économique et social de notre région.

La qualité des moyens de communication permet à la fois le développement de notre région vers l'extérieur, mais elle renforce aussi notre attractivité pour l'installation d'entreprises et d'activités en Limousin et l'accueil de nouvelles populations.

② UNE RÉELLE VOLONTÉ DE L'ÉTAT

L'Etat décide enfin de s'engager :

- le CIADT de 2003 « confirme l'intérêt du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre POITIERS et LIMOGES »
- le Premier Ministre écrit le 5 mars 2004 : « je suis heureux de vous confirmer que les études préliminaires de ce projet seront engagées au deuxième trimestre 2004 afin que les travaux puissent débuter en 2011 et que la ligne soit mise en service en 2014 »
- le Ministre de l'Équipement signait, le mardi 30 novembre 2004, la commande des premières études du barreau TGV POITIERS-LIMOGES, pour un montant de 2 millions d'Euros intégralement pris en charge par l'Etat. Les Présidents de la SNCF et de RFF ont cosigné ces commandes
- depuis cette date, le calendrier provisionnel a été tenu : premiers résultats d'études en 2005, ouverture d'un débat public en 2006.

- Si la suite est confirmée, le début des travaux pourrait être lancé en 2010 pour une mise en service 4 à 6 ans plus tard.

- Le nouveau Ministre de l'Équipement a confirmé en octobre 2005 ces échéances, en précisant que le Commissaire Européen aux Transports avait été sollicité pour que les fonds du FEDER participent au financement [le projet pourrait en effet être intégré au « corridor européen n° 5 » LISBONNE-KIEV].

- Le 1^{er} septembre 2006 s'ouvrait officiellement le débat public en présence des représentants de l'Etat, de la SNCF, de RFF et des élus locaux pour lesquels et, de façon quasi unanime, « le projet de création d'une ligne à grande vitesse entre POITIERS et LIMOGES constituait une chance historique pour le limousin qu'il ne fallait pas laisser échapper ».

La mise en œuvre du projet de ligne à grande vitesse POITIERS-LIMOGES, selon l'une des trois variantes qui sera étudiée s'inscrit avant tout dans un projet économique et social qui devra se réaliser en essayant de préserver et d'accompagner l'adaptation des structures économiques qui seront touchées par cet aménagement, comme nous souhaitons le faire dans le cadre de l'aménagement de la RN 145 LIMOGES-BELLAC.

Nous considérons nécessaire que concomitamment à la réalisation de ce projet, un programme ambitieux d'équipement et d'aménagement se mette en place avec le maximum d'anticipation pour compenser toutes les emprises et assurer à toutes les unités économiques les moyens de s'adapter pour pouvoir tirer profit pleinement de ce nouvel équipement structurant.

③ UN PROJET ÉVOLUTIF ET STRUCTURANT

Ce projet doit participer aussi au désenclavement de façon satisfaisante de la Creuse et la Corrèze qui doivent tirer profit de cet aménagement. Cela nécessite de maintenir et de moderniser des connexions de GUERET vers LIMOGES et de LA SOUTERRAINE vers PARIS d'une part, et de moderniser la ligne LIMOGES-BRIVE-TOULOUSE d'autre part, profitant ainsi du nœud de raccordement au réseau grande vitesse que constituera LIMOGES demain.

De même, la mise en œuvre de ce projet selon le tracé qui sera retenu après étude doit conforter le réseau de desserte locale existant afin de maintenir l'accès des populations de tous les territoires ruraux environnants à ces réseaux de communication dans un souci d'aménagement du territoire équilibré et équitable.

④ UN PROJET D'AVENIR

Ce projet de liaison grande vitesse LIMOGES-POITIERS permet à notre région de se reconnecter au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Cette nouvelle position de la Région Limousin et de LIMOGES, les situe au carrefour de la desserte ferroviaire grande vitesse Ouest-Atlantique et la desserte ferroviaire grande vitesse Est-Européen. Cet enjeu renforce l'opportunité de ce projet et nous incite à poursuivre nos efforts solidaires pour engager par phases successives la réalisation d'une ligne ferroviaire grande vitesse transversale qui reliera POITIERS-LIMOGES à LYON ouvrant notre région à l'Europe et renforçant le lien entre les régions POITOU-CHARENTES-CENTRE et AUVERGNE.

Le choix de soutenir le projet Ligne Grande Vitesse LIMOGES-POITIERS est une chance extraordinaire qui va positionner la Région Limousin et LIMOGES au cœur d'un grand réseau de communication terrestre permettant de léguer à nos enfants les moyens d'une ambition européenne.

⑤ CONCLUSION

La Chambre d'Agriculture considère ce projet comme moyen majeur de développement économique de notre région et offrant des perspectives nouvelles de communication nous reliant à l'Europe.

L'engagement à ce projet doit s'accompagner de la même volonté au maintien et à l'amélioration concomitante du réseau régional de transport dans un souci permanent d'égalité des chances et d'équité au nom d'un aménagement du territoire équilibré.