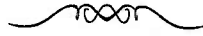




Région Centre

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL



Séance plénière du 12 octobre 2006

<p style="text-align: center;">PROJET DE LIGNE NOUVELLE A GRANDE VITESSE LIMOGES-POITIERS</p>

Le Conseil économique et social régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis de la 2^{ème} commission ;

Monsieur Armand Villa, rapporteur entendu ;

DELIBERE

Le CESR de la région Centre considère que le projet de ligne nouvelle à Grande Vitesse Limoges-Poitiers est **inopportun**.

La région Centre est directement concernée par le projet de la Ligne nouvelle à Grande Vitesse Limoges- Poitiers bien que le tracé ne soit pas situé sur le territoire de la région Centre.

Elle l'est, par le fait que le projet de RFF risque d'enterrer définitivement le projet de POLT dont la région Centre était partie prenante.

Elle l'est aussi par les « retombées » socio-économiques sur son propre territoire que ne manquera pas de générer ce projet s'il est conduit à son terme.

Aussi, le CESR de la région Centre s'estime fondé à donner son opinion sur l'opportunité de ce projet par le présent avis.

Le Conseil économique et social de la région Centre tient à souligner que le sentiment qui transparait de la rédaction et de la lecture de la présentation du projet par RFF, est un sentiment de parti pris contre le POLT.

Pour en démontrer son caractère, inopérant et justifier l'efficacité de son projet, le maître d'ouvrage développe une argumentation orientée.

1. UNE ARGUMENTATION ORIENTEE.

Le projet de RFF ne semble devoir son existence qu'à la décision de rejet par le CIADT du 18 décembre 2003 du projet de TGV pendulaire POLT.

L'objectif de ce dernier était d'améliorer l'offre ferroviaire sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui irrigue l'espace central français. Cet objectif est toujours d'actualité.

Le CIADT en souligne d'ailleurs l'importance en affirmant : « *Si des gains de temps importants sont à attendre sur la liaison Paris-Toulouse via Bordeaux avec la mise en service progressive des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, la desserte du Limousin et du Nord de la région Midi-Pyrénées restera longtemps tributaire de la ligne classique Paris-Toulouse via Limoges* ».

Ce projet était mené en partenariat entre l'Etat, les 3 régions : Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, la SNCF et RFF ; et il avait reçu l'accord et le soutien actif de la quasi-totalité des socio-professionnels, des syndicats, des élus et des CESR des régions concernées.

Ce très large et convergent soutien le différencie nettement du projet présenté par RFF.

Afin de donner un fondement sociologique à son argumentation, RFF isole de l'espace territorial central français qui intègre les régions Auvergne et Limousin, le Nord de la Dordogne, l'Est de la Vienne et de la Charente, et le sud de l'Indre, un nouvel espace territorial, l'espace Centre-Ouest. Celui-ci serait autour de Limoges, limité au nord par le sud de l'Indre, et au sud par le Nord de la Corrèze.

Les dynamiques des déplacements identifiées par RFF dans ce nouvel espace, différentes de celles du reste de l'espace central, justifieraient l'inefficacité du projet POLT d'une part, et pour une grande partie, la réponse proposée par RFF, celle du barreau LGV Limoges-Poitiers d'autre part. Les flux de voyageurs fournis par RFF prouvent pourtant le contraire.

Il convient également de noter que l'impact territorial du barreau Limoges-Poitiers est d'un périmètre très inférieur à celui du Centre Ouest. En effet, la ligne LGV SEA Paris-Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux, tangente cet espace défini par RFF. Il est donc limité, autour de Limoges, au sud par Brive, à l'est par Ussel et au nord par Guéret.

Il ne supporte pas la comparaison avec l'impact territorial du POLT qui traverse 25 départements et concerne trois millions d'habitants (voir carte n°1).

Ces éléments conduisent le CESR de la région Centre à contester le bien fondé du concept de Centre-Ouest, ainsi que ses spécificités.

2. LA LGV LIMOGES-POITIERS, UN OUTIL SURDIMENSIONNE ?

RFF se fixe pour objectif d'accompagner l'ouverture de l'ensemble du Limousin sur la façade atlantique et de renforcer les coopérations entre Limoges et Poitiers.

L'ouverture des régions centrales sur la façade atlantique est une question importante. Les travaux au sein du RTA (Réseau transnational atlantique) ont mis en lumière notamment le besoin de lignes ferroviaires transversales pour cela.

La région Centre pourra tirer profit, à terme, de la ligne LGV SEA Paris-Bordeaux via Tours et Poitiers. Mais d'ores et déjà, « l'Interloire » constitue un trait d'union efficace entre la région Centre et Nantes, même si l'offre ferroviaire sur cette ligne peut et doit être améliorée. C'est aussi la preuve que le TGV n'est pas la seule solution.

Force est de constater d'ailleurs que sur cet aspect, le dossier présenté par RFF ne comporte aucune analyse des flux de voyageurs, actuels ou prospectifs, du Limousin vers la façade atlantique.

Le CESR rappelle que l'un des objectifs parmi d'autres, du projet POLT, était l'amélioration des échanges interrégionaux et transversaux.

S'agissant de l'amélioration des relations entre Limoges et Poitiers, le CESR de la région Centre se gardera de porter un jugement de valeur.

Mais le CESR s'interroge pour savoir si l'outil TGV est le mieux adapté, compte tenu que les deux villes ne sont séparées que par 120 km.

D'autant que la rénovation de la ligne TER Limoges-Poitiers est en cours de réalisation. Une fois celle-ci achevée, la desserte Limoges-Poitiers sera de l'ordre de 1h35 contre 2h aujourd'hui. Et que, comme l'écrit RFF dans sa plaquette de présentation du projet « La rénovation de la ligne TER « vise à renforcer les relations entre les deux capitales régionales qui développent, dans le cadre du réseau des villes commun, des actions de partenariat et de coopération dans les domaines économique et culturel ».

Dans ces conditions, qu'apporterait le TGV ? Une desserte Limoges-Poitiers de l'ordre de 55 minutes dans le meilleur des cas, au lieu des 1h35 avec la ligne TER rénovée. Est-ce capital en gain de temps et notamment au regard des coûts générés ? Et n'y a-t'il pas le risque que le TGV tue le TER, du moins sur les trajets de bout en bout ?

Aussi le CESR de la région Centre considère que la LGV Limoges-Poitiers est un outil qui apparaît surdimensionné pour atteindre les deux objectifs par ailleurs louables que sont l'ouverture du Limousin à la façade atlantique et l'amélioration des coopérations entre Limoges et Poitiers.

3. DES FLUX DE VOYAGEURS QUI CONFORTENT LE POLT

L'examen des flux de voyageurs en date de 2002 et des études prospectives présentées par RFF dans son dossier, démontrent que l'axe majeur est l'axe Sud-Nord en direction de l'Ile de France.

Citons quelques données :

Brive-Ile de France	278 000
Tulle/Ussel-Ile de France	34 000
Limoges-Ile de France	572 000
Limoges-Châteauroux	27 000
Limoges-Brive	119 000
Limoges-Poitiers	25 000
Brive-Poitiers	2 000

Quant aux flux évalués en situation dite de référence, c'est à dire à l'horizon de la réalisation du projet de LGV Limoges-Poitiers, ils confirment la nécessité d'une amélioration de l'ensemble de la ligne historique POLT et qu'elle a un bel avenir.

Quelques chiffres :

Brive-Ile de France	363 000
Tulle/Ussel-Ile de France	41 000
Limoges-Ile de France	722 000
Cahors-Ile de France	232 000
Limoges-Poitiers	57 000
Brive-Poitiers	3 200
Tulle/Ussel-Poitiers	1 049

Le CESR rappelle que le nombre total de voyageurs potentiels sur la ligne historique POLT avait été évalué à près de 4 000 000 voyageurs.

Il y a là un nombre de voyageurs potentiels important que la politique commerciale de la SNCF ne manquera pas de détourner sur la LGV Limoges-Poitiers, puis sur la LGV SEA. « *Ceci contribuera à exploiter pleinement les capacités de cette ligne* » affirme RFF (page 44 de sa plaquette de présentation du projet).

Une telle stratégie mettra en cause l'économie de la ligne historique Paris-Toulouse, avec pour corollaire le risque du désinvestissement progressif de RFF et de la SNCF sur ce trajet (les exemples récents sont malheureusement nombreux).

4. UN CENTRE DE PLUS EN PLUS « ARIDE »

La carte du futur réseau des infrastructures ferroviaires à grande vitesse, montre que ce futur réseau contournera le centre de notre pays (voir cartes n°2 et n°3).

Le CIADT du 18 décembre 2003 a inscrit une ligne nouvelle entre Massy et Valenton. Cette « section nouvelle » reliera le TGV Atlantique et la LGV Sud-Est. Elle permettra aux régions de la façade atlantique une meilleure ouverture sur le réseau européen à grande vitesse ainsi qu'un meilleur accès aux plateformes aéroportuaires de Roissy et Orly ».

Cette nouvelle section devrait permettre, selon RFF, de désengorger les gares parisiennes de Montparnasse et de Lyon en ouvrant celle d'Austerlitz au TGV par la création d'un embranchement.

Le CESR de la région Centre partage cet objectif et s'en félicite mais regrette amèrement que la ligne historique POLT ne bénéficie pas des mêmes possibilités, qu'elle soit en quelque sorte « la laissée pour compte » de la Grande Vitesse et des réseaux européens.

Le projet POLT avait dans ses objectifs d'assurer une liaison directe avec Roissy et Orly. Avec l'abandon du projet, la SNCF et RFF ont, dans ce domaine, revus leurs objectifs à la baisse.

Le projet POLT, avait aussi pour mérite de réparer ce « vide spatial » délaissé par la Grande Vitesse incarnée par le TGV que les discours prononcés à propos de ses 25 ans, présentent comme facteur de progrès social et économique.

De plus, le projet POLT apportait une plus value incontestable, notamment dans le domaine du fret, à la plateforme multimodale de Vierzon et à l'aéroport de Châteauroux-Déols que le CESR de la région Centre considère comme des atouts importants pour le développement économique du territoire régional.

Si le projet de barreau LGV Limoges-Poitiers voyait le jour avec les risques réels d'assèchement de la ligne historique POLT qu'il porte, il rejaillirait en négatif sur le développement social et économique de ces territoires.

5. UN PROJET COUTEUX, DONT LE TAUX DE RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE EST TRES PROCHE DE CELUI DU POLT.

RFF estime, sur la base de pré-études, le coût de la réalisation de son projet selon les options de passage du barreau, pour une distance de 150 km environ, entre 1,15 et 1,30 milliard d'euros. Il évalue, sur les mêmes hypothèses, le taux de rentabilité socio-économique entre 2,2 et 3,3.

Le CESR de la région Centre rappelle que le coût du projet pendulaire POLT était évalué, matériel roulant compris, à 0,340 milliard d'euros et que le taux de rentabilité économique était évalué à 2,8.

L'audit en date de février 2003 avait considéré ce taux de rentabilité économique trop bas pour un tel projet. Il avait recommandé son abandon. Que n'aurait-il dit s'il avait dû examiner le présent projet de RFF ?

De plus, il convient de ne pas perdre de vue que la ligne TER Limoges-Poitiers fera l'objet d'une régénération indispensable pour un montant de 65,4 millions d'euros et que la ligne POLT (jusqu'au-delà de Brive) bénéficie, elle aussi, de travaux de même nature pour un montant de 265 millions d'euros (dont 135 millions pour le tronçon Les Aubrais/Vierzon).

Enfin la question du montage financier du dossier de RFF n'est pas abordée. RFF se contente de préciser: « *A ce stade d'avancement du projet il n'est ni possible ni nécessaire de définir quel sera le montage financier du projet. Il pourrait éventuellement recourir pour partie à un partenariat public/privé* ».

A supposer que des investisseurs privés se mobilisent, une telle hypothèse reste à vérifier. Notons d'ailleurs qu'aucune information sur la rentabilité commerciale envisagée pour ce projet n'est fournie. De même, on ignore qui composeront les financeurs publics.

Le CESR rappelle que le montage financier du projet POLT était arrêté dans la convention cadre signée le 13 novembre 2001 et réparti ainsi par les signataires : deux tiers pour l'Etat, RFF, SNCF et un tiers pour les 3 régions : Centre, Limousin, Midi-Pyrénées.

6. UN PROJET DE LOINTAINE REALISATION QUI « PLOMBE » LE PRESENT

La réalisation du projet de RFF est à l'horizon 2020. Ce délai n'a rien d'étonnant pour un tel projet. Le projet du POLT était, lui, réalisable en 2 ans.

*
* *

Le Conseil économique et social de la région Centre considère, au vu du dossier présenté par RFF, que son projet de LGV Limoges-Poitiers, peut être apprécié comme inopportun, notamment par les conséquences négatives qu'il induit sur l'espace central français en général et sur le sud de l'Indre en particulier.

Le CESR considère que l'argumentaire de RFF confirme une double urgence :

- celle de rouvrir le dossier du projet POLT, de procéder aux actualisations nécessaires, tant en ce qui concerne les études de faisabilité que financières en coopération avec les acteurs initiaux de ce projet;
- celle de réaliser l'interconnexion de la ligne historique Paris-Toulouse via Orléans et Limoges au réseau des LGV, Roissy et Orly.

Le Conseil économique et social de la région Centre entend poursuivre son action pour ces objectifs, en partenariat et en convergence avec tous les acteurs qui se sentent concernés par ce dossier essentiel.

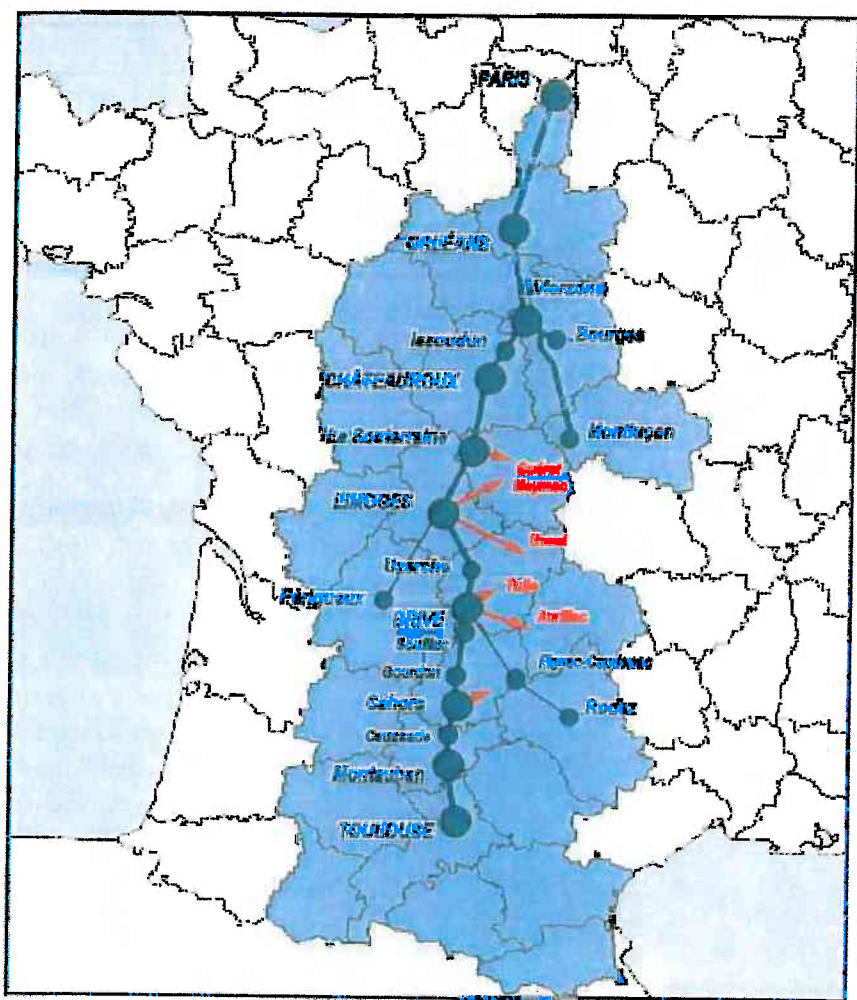


Xavier BEULIN

Avis voté à l'unanimité

Carte n°1

Paris - Orléans - Limoges - Toulouse Liaison Ferrière Rhône-Île-de-France - Centre Limousin - Midi-Pyrénées
Rapport Final de l'Avant-Projet Détaillé
Entreprise Ferroviaire
juin 2003 - Avril 2004



Carte de l'axe ferroviaire Paris-Limoges-Toulouse

Carte n°2



Carte n°3

