

DEBAT PUBLIC PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES CAHIER D'ACTEURS DE LA CONFEDERATION GENERALE DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES DU LIMOUSIN

CGPME LIMOUSIN

Pierre COINAUD, Président de la CGPME : Ouvrir le Limousin

« On ne peut qu'être d'accord sur un tel projet, même s'il faudra attendre une dizaine d'années son achèvement. Rappelons-nous l'action entreprise autour de l'association Euro 20 pour transformer la route nationale 20 en autoroute gratuite entre Vierzon et Brive, via Limoges : cela a duré pas moins de seize ans ! Aujourd'hui on ne s'en souvient plus car les automobilistes et les transporteurs sont contents d'utiliser cet axe routier majeur Paris - Toulouse. Il faut donc s'engager sur cette ligne ferroviaire à grande vitesse Limoges - Poitiers, ne serait-ce que pour nos enfants et les générations futures. Cela va permettre au Limousin de s'ouvrir sur d'autres horizons. Attention, parallèlement, il ne faut pas abandonner l'amélioration de la ligne centrale Paris -Toulouse. Lorsque la région Midi-Pyrénées a décidé de raccorder Toulouse à la ligne TGV Atlantique par Bordeaux, cela a sonné le glas au projet Polt... »

Le Limousin : sa population

Région rurale par excellence, le Limousin est une région attractive (6^{ème} rang des régions françaises), son solde migratoire (immigrants - émigrants) est positif : environ 2100 nouveaux habitants par an depuis 1999. Globalement après 10 années de baisse dans les années 90, la région enregistre une progression globale de sa population depuis 2000 de l'ordre de 0.29% par an (0.62% au niveau national). La population limousine au 1^{er} janvier 2005 est estimée à 723 800 habitants dont la moitié réside en Haute-Vienne.

Le Limousin : ses PME et ses TPE

Le tissu économique limousin est composé d'un réseau dense de PME/PMI, à forte proportion d'artisans, 90 % des PME/PMI comptent moins de 10 salariés. L'économie limousine compte également quelques grands groupes. 38 établissements comptent plus de 200 salariés.

Tous les secteurs d'activité sont représentés en Limousin, dans une proportion comparable à la moyenne nationale en terme d'emplois, sauf pour l'agriculture qui a un poids en Limousin 2 fois plus élevé que la moyenne nationale.

Le Limousin : son économie

Le Limousin possède des filières économiques d'excellence renforcées par des pôles de compétences forts en terme de recherche : l'électricité / l'électronique, l'agroalimentaire (qui trouve ses racines dans l'élevage limousin, mais qui concerne également toute activité de transformation) le bois et le papier, la céramique et la porcelaine, la mécanique ou encore l'environnement. On note en Limousin la création de deux pôles de compétitivité, un pôle Céramique et Elopsys, un pôle hautes technologies, micro-ondes et photoniques. La petite taille des entreprises permet au Limousin de mieux résister aux aléas économiques. Ainsi le Limousin affiche le taux de chômage le plus bas de France (7.5%) et un taux de survie à 5 ans des entreprises parmi les meilleurs de France.

Le Limousin : ses axes autoroutiers, aériens, ferroviaires

Le limousin adossé à l'ouest du Massif Central se situe à la croisée de deux autoroutes à vocation nationale et internationale :

Un axe nord-sud : l'A20 qui relie Paris à Toulouse jusqu'à Barcelone en Espagne

Un axe transversal : l'A89 qui reliera Bordeaux à Clermont Ferrand fin 2006 et dont 211 kms sont aujourd'hui en service (soit les 2/3 de l'itinéraire). Dans le domaine aérien, deux aéroports desservent le Limousin :

Limoges Bellegarde qui offre plusieurs liaisons quotidiennes avec la capitale, Lyon, Londres, Southampton et Liverpool.

Brive – Laroche, qui offre également une liaison quotidienne avec Paris.

Pour la CGPME Limousin, le raccordement par Poitiers au réseau TGV est donc primordial pour ramener le temps de trajet par train de 3 heures à 2 heures, et faciliter l'implantation des entreprises dont les dirigeants et les salariés seraient proches des grandes capitales nationales et internationales.

Préambule

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.

I. La fin des discordances

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.

Si bien qu'en 1993, ces divisions locales ont abouti à un résultat prévisible : l'abandon du projet.

Les protestations suscitées de tout bord par cette décision ont amené le gouvernement à proposer une solution de pis-aller : le train pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et dont le niveau de service ne correspond pas à un véritable TGV.

Ce niveau d'insatisfaction, assorti des difficultés techniques de mise au point mais aussi de surcoûts de réfection des voies susceptibles de recevoir de très importantes contraintes dans les zones comportant des courbes ont amené le gouvernement à revoir une nouvelle fois sa copie, en proposant, par décision du CIADT du 18 décembre 2003, la création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges connectée au réseau TGV Atlantique et donc au reste de l'Europe.

Cette décision permet au Limousin d'accéder plus rapidement au réseau de TGV que ne le permettrait l'aménagement progressif.

Mais elle présente surtout l'immense avantage de fédérer pour la première fois sur un même projet la quasi-totalité des représentants politiques et économiques.

Cette union qui devra encore se renforcer, constitue certainement le meilleur gage de succès du projet. Par contre, les rédacteurs du présent cahier d'acteurs insistent pour que cette réalisation dynamise les dessertes

régionales au lieu de les pénaliser. Le projet y gagnera en rentabilité mais à la condition que les offres ferroviaires et routières actuelles soient nettement améliorées de telle sorte que la desserte des territoires ruraux soit égale ou meilleure sur la ligne historique Paris-Toulouse.

II. Une réelle volonté de l'Etat

II.1 Six ans de tergiversations

Depuis que les services de l'Etat ont annoncé en 1990, l'aménagement progressif de l'axe Paris-Toulouse en LGV, les reculades n'ont pas cessé.

D'abord, la SNCF qui loin de s'engager positivement, affichait la liste des 17 grandes lignes déficitaires dont celle de Paris-Limoges-Toulouse.

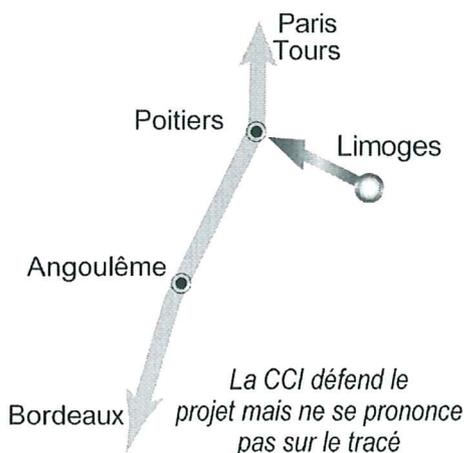
Ensuite, RFF dont le Président qualifiait le projet de « danseuse du Limousin ».

Enfin et surtout, un Etat qui, à 2 reprises, annule ses projets d'aménagement progressif en LGV.

II.2 L'unité des positions de l'Etat, de la SNCF et de RFF : fait nouveau majeur.

En 2003, changement de tonalité.

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'Equipement 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 prévisionnel 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'Equipement 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 ».

Et il est vrai que ces déclarations étaient pour la première fois réellement concordantes.

Tous ces éléments laissent penser que cette fois-ci les promesses faites en 2003 peuvent être tenues, mais à la condition que l'on retrouve la même unanimité de l'Etat, de la SNCF et de RFF dans les régions concernées et que, pour une fois, des choix unanimes et volontaristes s'expriment.

III. Un projet évolutif construisant l'avenir du Limousin

A ce jour, deux critiques principales ont émergé du débat public :

- le projet occulte une partie du département de la Creuse et le sud de l'Indre.
- un barreau Poitiers-Limoges, c'est un cul-de-sac qui n'a pas d'autre avenir que de desservir Limoges et qui conduira à la régionalisation du projet.

Ces deux assertions peuvent être récusées comme suit :

III.1 Mieux desservir le territoire Limousin

Il est nécessaire de rappeler en préambule que le projet de POLT par train pendulaire ne concernait au maximum que quatre allers retours Limoges-Paris dont seulement une partie devait faire un arrêt à La Souterraine avec une correspondance pour Guéret.

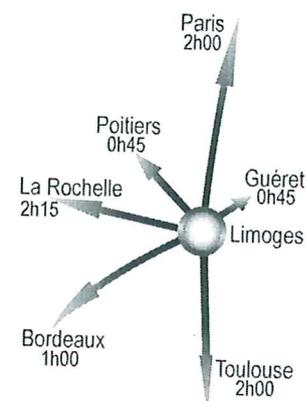
De même l'amélioration de la ligne classique avec du matériel type ZTER, nettement plus rapide que celui qui circule actuellement permettrait aux creusois d'améliorer sensiblement leur temps de parcours vers Paris dans l'immédiat puis via Limoges et Poitiers à l'ouverture de la LGV, tout en leur permettant d'accéder très rapidement depuis Poitiers, vers Bordeaux et Toulouse, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Ainsi le temps moyen 2006 d'un trajet Guéret-Paris passerait de 3h46 en moyenne (meilleur temps 3h26, temps POLT 3h11) à 3h avec le TGV via Poitiers.

Mais de Guéret, il serait possible grâce au barreau TGV de se rendre à Bordeaux en 2 heures, à Poitiers en 1h45 ou à La Rochelle en 3 heures, ce qui divise par 2 le temps d'accès à de nombreuses destinations très utiles aux creusois comme aux castelroussins qui, eux, peuvent déjà se rendre à Paris en moins de 2 heures.

Enfin, de Guéret à Toulouse, il faut aujourd'hui en moyenne 6 heures (meilleur temps 5h13), par la LGV Limoges-Poitiers le temps passera à 3 heures.

Il est donc évident que pour ces territoires le projet de ligne LGV Poitiers-Limoges ouvre de nouvelles et très intéressantes perspectives de transports de voyageurs.



Un service nettement amélioré

III.2 Le barreau Poitiers-Limoges : un cul-de-sac ou un projet d'avenir ?

Limoges, cul-de-sac, une ligne TGV régionale à quoi bon ?

Voilà les critiques que l'on a pu entendre au cours des premières réunions du débat public.

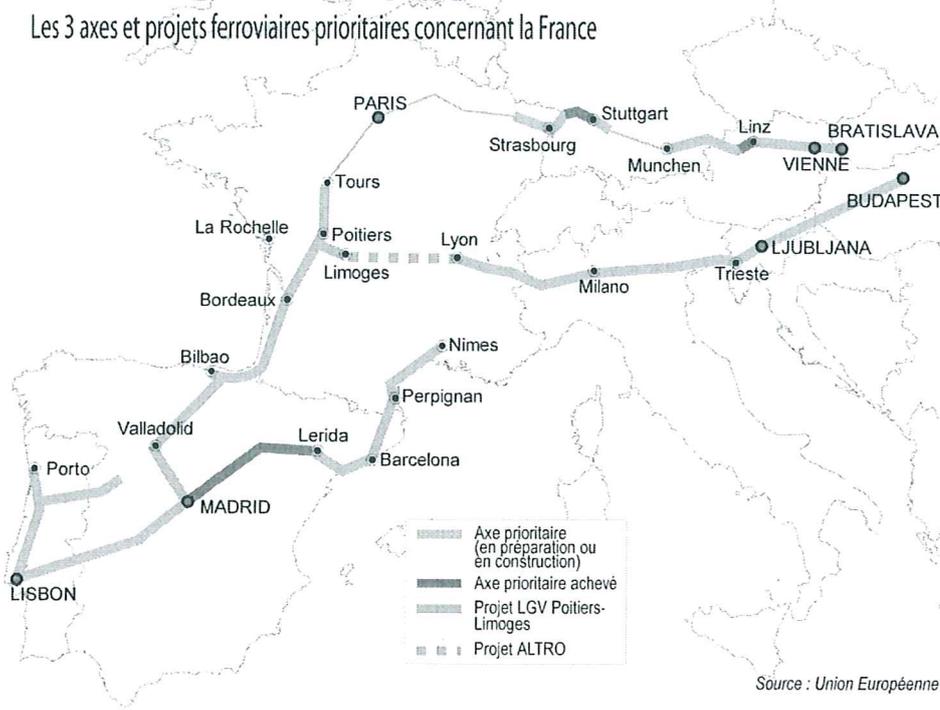
Aujourd'hui, ces critiques ne sont manifestement pas fondées puisque le Limousin n'a pas accès aux LGV. Mais sur le long terme, il est au contraire très judicieux de se poser la question. Car demain, il faudra être sur un itinéraire TGV et pas seulement pouvoir accéder à ce réseau.

Bien conscientes de cette opportunité en se situant au carrefour de deux axes, de nombreuses collectivités (4 conseils régionaux, 5 conseils généraux, 12 communautés d'agglomération, 5 compagnies consulaires) ont décidé de soutenir activement le projet porté par l'Association ALTRO.

Celui-ci consiste à créer, par phases successives, une ligne à grande vitesse transversale reliant les territoires atlantiques à l'étoile à grande vitesse lyonnaise et dont le premier tronçon serait le barreau Poitiers-Limoges, prolongeant La Rochelle-Poitiers à l'ouest, et Clermont-Ferrand à l'est puisque le Conseil régional d'Auvergne a demandé une réflexion sur un TGV Clermont-Ferrand – Lyon.

"Un projet d'avenir"

Les 3 axes et projets ferroviaires prioritaires concernant la France



Cette stratégie, si elle est suivie, mettrait alors le Limousin et la Creuse – au centre du corridor européen n° 5 (Lisbonne-Kiev) dont l'achèvement est prévu pour 2020. Il est évident que le segment manquant entre Limoges et Lyon trouverait ainsi beaucoup plus facilement les financements qui lui seraient nécessaires.

Voilà pourquoi, au lieu de léguer à nos enfants une ligne régionale, nous pourrions ainsi leur offrir une liaison européenne.