

Contribution de Monsieur Claude Husson

Les fonctions de directeur régional de l'Agence Régionale de Développement du Limousin, puis celle de conseiller du président du Conseil régional, que j'occupais avant ma retraite, me font obligation de souligner que je m'exprime à titre strictement personnel.

La réponse à l'interrogation sur l'**utilité** d'une ligne à grande vitesse pour Limoges et le Limousin et à celle sur la **pertinence du tracé** proposé, me semblent contenues dans celle donnée à une troisième interrogation : **par où passeront les marchandises de et vers la Péninsule ibérique quand sera réalisé le percement ferroviaire des Pyrénées?** Il est à l'étude (sous-programme européen Pirene du programme Interreg 3 B). Déjà l'Espagne a entrepris de grands travaux préparatoires, notamment à Saragosse.

Ce tunnel est inéluctable et plus proche qu'on le pense. Il passe aujourd'hui près de deux fois plus de camions dans les Pyrénées qu'à travers les cols alpins français. Une croissance de l'ordre de 10% par an y conduit à un doublement entre 2005 et 2010, avec alors un camion toutes les six secondes aux principaux passages. La saturation est au bout de l'autoroute." *Seul un projet central à grande capacité capable d'absorber 50 millions de tonnes par an pourra satisfaire la croissance des trafics à venir*". Alternativa(s). Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français espagnols et portugais. Numéro 3-Décembre 2001). Il faudrait, pour cela, l'équivalent de 50 000 trains de 1000 tonnes : 137 trains par jour, dimanches et jours fériés compris. 8 trains par heure, (4 dans chaque sens), si on prend en compte 6h/jour d'interruption de trafic pour entretien des voies. En particulier du fait du nombre de tels trains, des différences de vitesses, de temps de freinage et de redémarrage, ainsi que des contraintes liées aux infrastructures (courbures, ballast). Les aménagements pour le fret ne seront pas compatibles avec des aménagements pour TGV... ou POLT. Et vice versa

En raison des temps d'étude et de réalisation, il est déjà très tard. Mais les études ont pu débiter... entraîner des reniements de signatures, des décisions non exprimées et expliquer des revirements sur l'acceptation d'un barreau Limoges-Poitiers.

Quelle autre solution en effet que l'affectation prioritaire au transport de marchandises de la ligne Toulouse-Limoges-Orléans-Paris (avec de possibles décrochements vers l'Est au nord de Limoges). Passer par Bordeaux condamnerait à un détour qui, de surcroît, n'est envisageable que lorsque Paris-Toulouse s'effectuera par une ligne à grande vitesses. Passer par Narbonne, ce serait vouloir à la fois la même incompatibilité et aller chercher la vallée du Rhône pour ajouter à sa saturation. Phénomène troublant, qui devrait retenir l'attention : il est envisagé dans les études de prolonger la sortie française en Béarn par une ligne nouvelle aboutissant entre Agen et Montauban, évitant donc Toulouse, mais se raccordant pratiquement sur la ligne vers Limoges.

Dans ce schéma quelle autre option possible qu'un barreau Limoges-Poitiers, à moins de vouloir substituer un enclavement ferroviaire à l'enclavement autoroutier disparu ou penser que l'actuelle ligne Limoges-Poitiers est adaptée aux besoins futurs... Oublier les nuisances de la route, le prix du gas-oil, croire qu'en aménagement un tunnel est un simple tube sans prolongements, ne pas voir que le ferroutage sur de longues distance est inscrit dans l'avenir.

Ceci posé il me paraît :

1. sous réserve de compatibilité LGV-marchandises sur un court tronçon, souhaitable de tracer le barreau au nord des monts d'Ambazac pour des raisons de coût et d'environnement, notamment par l'emprunt de la ligne de Paris jusqu'à hauteur de Bersac et l'utilisation de la gare actuelle.
2. que cette solution mérite d'autant plus d'être étudiée attentivement qu'elle permettrait la création d'une "gare Creuse " entre Bersac et La Souterraine (accessible par train depuis Guéret). L'objection du faible trafic de Montchanin sur ligne Sud-Est peut être aisément réfutée : on serait ici sur un barreau dont on s'accorde à prévoir la faiblesse du trafic et non sur l'axe principal. Quelques trains pourraient s'arrêter, ne pénalisant que Limoges et ce qui est au sud, tout autre chose que l'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône. On pourrait même, pour l'aménagement du territoire, envisager des Guéret-Poitiers par TER de rabattement !
3. nécessaire, en attendant la réalisation du tunnel et la réorientation de la ligne de l'ancien Capitole, de ne pas laisser périlcliter la relation actuelle, car s'il faudra, au

minimum, 15 à 20 ans pour que la traversée centrale devienne réalité, il en faudrait beaucoup moins pour qu'une région fragile soit gravement atteinte dans ses possibilités de développement. Ce qui rendrait encore plus difficile la rentabilisation de la LGV dont elle entrevoit aujourd'hui la perspective.