

DÉBAT PUBLIC SUR LA LGV POITIERS-LIMOGES

CONTRIBUTION DE MONSIEUR JEAN-PAUL MÉNARD

LA LGV POITIERS-LIMOGES :

UN PROJET SURDIMENSIONNÉ ET INADAPTÉ

Au moment où se déroule le débat public sur un projet concernant une grande partie de la région Ouest du Massif central, et malgré mon éloignement géographique (j'habite à CAGNES SUR MER), je tiens à vous apporter ma contribution écrite relative à ce projet.

Je suis, d'une manière générale, très favorable, à une extension du réseau à grande vitesse appelé à desservir une grande partie des régions françaises, ce qui permettra de réduire les temps de parcours sur un certain nombre de relations importantes.

Mais, en ce qui concerne le projet mis en débat, on se trouve en présence d'un cas particulier qui ne répond pas aux critères souhaités.

En effet, j'estime que la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) doit répondre à trois critères :

- s'intégrer dans un schéma global européen ;**
- avoir une pertinence sur le plan économique ;**
- présenter un intérêt national en contribuant à un aménagement équilibré de l'ensemble du territoire.**

J'estime que les projets ne satisfaisant pas ces critères doivent être écartés au bénéfice de la modernisation des lignes ferroviaires existantes. Ce choix présente plusieurs avantages :

- il répond à la nécessité de remettre à niveau le réseau classique, soulignée par l'audit sur l'état du réseau ferré national publié en Septembre 2005 ;
- il bénéficie aussi bien aux TER et aux trains de fret qu'aux Trains à Grande Vitesse ;
- il permet une irrigation fine de nos territoires.

Dans cet esprit, et à titre personnel, je désapprouve aujourd'hui le projet de LGV POITIERS-LIMOGES.

Mais il existe d'autres solutions, moins onéreuses et plus efficaces que le projet présenté par RFF : elles doivent être exploitées en priorité.

Certes, le LIMOUSIN doit bénéficier d'une desserte ferroviaire nettement améliorée, et il est grand temps d'en venir à des réalisations concrètes après vingt ans d'études. Mais, à cet égard, il y a eu des lenteurs excessives sur le plan administratif...

UN PROJET SURDIMENSIONNÉ ET TROP COÛTEUX

LA CLIENTÈLE

Une LGV **POITIERS-LIMOGES** mettrait LIMOGES à deux heures environ de PARIS. L'objectif est séduisant, mais cette Ligne à Grande Vitesse ne desservirait qu'une population assez limitée :

- elle ne s'intégrerait dans aucun itinéraire ferroviaire à caractère européen ou même français susceptible de l'alimenter ;
- elle ne desservirait directement que les agglomérations de LIMOGES ET BRIVE, puisque la desserte de TOULOUSE et MONTAUBAN sera assurée par la LGV PARIS-BORDEAUX-TOULOUSE ;
- une ouverture du LIMOUSIN vers la façade atlantique est évoquée, mais rien n'est envisagé pour rapprocher LIMOGES et POITIERS de NANTES.

LE FINANCEMENT

Ce point fondamental n'est que, succinctement, évoqué dans le dossier de RFF. Le coût de la LGV est estimé à 1,3 milliard d'Euros (tracé central). Or :

- RFF est pénalisé par un lourd endettement qui lui interdit d'investir à perte, l'État est impécunieux et le projet n'est pas éligible aux subventions européennes ;
- quel investisseur privé serait intéressé par un partenariat public-privé (PPP) compte tenu de la faible rentabilité du projet ? ;
- les collectivités territoriales (LIMOGES ET BRIVE, HAUTE-VIENNE et CORRÈZE, LIMOUSIN) seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité (le coût des seules études de la LGV dépasse celui de la modernisation en cours de la ligne existante POITIERS-LIMOGES).

LA DATE DE MISE EN SERVICE

RFF estime que son projet pourrait voir le jour en 2016. Mais ce projet, non phasable, pourrait aussi bien ne jamais aboutir.

Il a fallu des années pour financer le TGV-EST, investissement à vocation européenne qui concerne plusieurs millions d'habitants, le TGV RHIN-RHÔNE lui aussi d'intérêt européen, ou même la réouverture, d'un coût modeste, de la ligne LA CLUSE-BELLE GARDE (sud du JURA) dont l'utilisation réduira de vingt minutes la durée du trajet TGV PARIS-GENÈVE (un projet de LGV MÂCON-GENÈVE, dix fois plus coûteux, a été de ce fait abandonné).

Tous les autres projets de LGV (LE MANS-RENNES, TOURS-BORDEAUX-TOULOUSE/ESPAGNE, MARSEILLE-NICE) seront considérés comme prioritaires car les populations concernées sont bien plus importantes que celle du LIMOUSIN.

UN RISQUE GRAVE POUR LES LIGNES EXISTANTES

Ce risque est totalement ignoré dans le dossier de RFF.

Quel avenir pour LIMOGES-PARIS ?

Cette ligne dessert plusieurs villes importantes (ORLÉANS, VIERZON, CHÂTEAUROUX) et assure la desserte d'une majeure partie de la CREUSE par les gares d'ARGENTON-SUR-CREUSE, SAINT SÉBASTIEN, LA SOUTERRAINE ET SAINT SULPICE-LAURIÈRE.

La LGV POITIERS-LIMOGES ne concerne ni la région CENTRE ni le département de la CREUSE (la distance GUÉRET-PARIS via LIMOGES et la LGV serait allongée de 20%, le prix du billet aussi).

La réalisation de la LGV viderait la ligne classique des deux-tiers de sa clientèle, la clientèle habitant LIMOGES et plus au Sud se reportant sur la LGV.

Sa desserte se dégraderait inévitablement. Les régions LIMOUSIN ET CENTRE devraient intervenir pour maintenir une desserte satisfaisante.

Les travaux de modernisation entrepris par RFF pour augmenter les performances de la ligne ne seraient pas poursuivis.

QUEL AVENIR POUR POITIERS-LIMOGES ?

La réalisation de la LGV fragiliserait aussi l'exploitation de cette ligne, déjà menacée par la mise à deux fois deux voies de la RN 147, en la privant de la clientèle de bout en bout (environ 35% de la clientèle totale).

Le lancement de la LGV ne pourrait que retarder la modernisation en cours de cette ligne, en particulier le renouvellement de la

voie entre **SAINT BENOÎT ET MONTMORILLON**, qui permettrait de ramener à 1 H 30 la durée totale du trajet.

PROPOSITIONS

On peut dès aujourd'hui améliorer significativement les relations entre le **LIMOUSIN ET L'ILE DE FRANCE** et entre **LIMOGES ET POITIERS**, et éviter l'apparition d'un véritable désert ferroviaire dans le centre de la France (comme celui, très connu, du département de l'**ARDÈCHE**)....

Pour cela, je préconise la mise en circulation de :

- **TGV LIMOGES-PARIS AUSTERLITZ** (gare non saturée, contrairement à celle de **PARIS-MONTPARNASSE** où arrive la **LGV ATLANTIQUE**).

- **TGV LIMOGES-ROISSY-LILLE** permettant de relier directement le **LIMOUSIN** et le **CENTRE** à l'aéroport de **ROISSY** par **JUVISY** (et plus rapidement que par **POITIERS** et la ligne **MASSY-VALENTON**, très peu performante et saturée).

INVESTISSEMENTS

- **Suppression des passages à niveau entre ARGENTON-SUR-CREUSE ET VIERZON**, pour améliorer la sécurité ferroviaire et routière, et permettre une vitesse de 220 km/h.

- **Construction ultérieure d'un évitement de VIERZON** permettant de gagner encore dix minutes et ramener la durée du trajet **LIMOGES-PARIS** à 2 H 10 tout en desservant la région Centre.

- **Modernisation rapide** de la ligne **TER POITIERS-LIMOGES** pour obtenir un trajet en 1 H 30.

ÉTUDES

- **Nouvelle étude du projet de LGV en "Y renversé"** pour la desserte de **LIMOGES** et **CLERMONT-FERRAND**, et comparaison approfondie de tous les projets.

- Étude de la réouverture de la ligne POITIERS-CHOLET pour recréer une liaison directe LIMOGES-POITIERS-NANTES sans passer par TOURS.

EN CONCLUSION

La LGV POITIERS-LIMOGES n'est absolument **pas nécessaire et indispensable**. **Je n'y suis pas du tout favorable** car elle comporte des risques importants pour la desserte régionale de la région limousine.

Cette ligne à grande vitesse, contrairement aux autres lignes du même type, ne remplit pas les conditions exigées pour sa réalisation éventuelle.

En conséquence, je souhaite **qu'il ne soit pas donné suite à ce projet** et que les Régions concernées mettent en oeuvre les solutions proposées en accord avec le Maître d'ouvrage.

Il existe plusieurs solutions alternatives permettant de répondre à l'attente des usagers. Elles ont, déjà, l'objet de plusieurs propositions.

Jean-Paul MÉNARD
Ancien Délégué pour les ALPES-MARITIMES
du SYNDICAT NATIONAL DES USAGERS
DES TRANSPORTS (S.N.U.T)