

Contribution de Monsieur Michel Duris

Cluis, le 2 décembre 2006

Pierrette Larivaille
Présidente de la CPDP
Projet LGV Poitiers Limoges
31, Place de la République
87000 Limoges

Madame la Présidente,

Simple citoyen, j'ai souhaité cependant donner mon avis sur le projet, ce qui n'est pas très rationnel compte tenu de mon âge : d'ici que les projets soient mis en œuvre, je ne serai plus en état de voyager.

D'une certaine manière c'est la garantie d'un avis désintéressé.

Je ne suis évidemment pas en mesure d'approuver ou de contester les aspects financiers des différents projets en présence. Aussi je n'aborderai que très peu cet aspect des choses dans mon propos.

Bien entendu je vous donne mon avis « vu de ma fenêtre », autrement dit du Boischaut, appelé à un brillant avenir de réserve d'Indriens.

À toutes fins utiles je vous indique que Cluis est à 20 Km d'Argenton-sur-Creuse et de La Châtre, 35 Km de Châteauroux, 50 Km de Guéret, 75 Km de Montluçon, 90 Km de Bourges et 120 Km environ de Limoges, Poitiers et Tours,

Je vous précise aussi que, si les communications sont faciles avec Limoges du fait de l'autoroute A20, je suis loin de pouvoir en dire autant pour les communications avec Tours ou Poitiers.

Cluis n'a jamais été sur un axe stratégique quelconque et sa situation ne changera pas de sitôt. Tout au plus puis-je espérer avoir l'accès vital minimum à tous les réseaux et ne pas être trop

éloigné des axes stratégiques.

1 – Le projet ferroviaire est une composante d’une politique générale de communication sur l’ensemble du territoire.

La communication sous toutes ses formes est un élément essentiel du développement pour une commune, une ville, un pays, une région, une nation. Un endroit, où qu’il se trouve, est condamné si la situation locale à son échelle ne permet pas de remplir cette condition.

Ces derniers jours une petite entreprise du Boischaut, voisine de chez moi, a lancé un cri de détresse car elle n’a pas l’ADSL qu’on lui avait laissé espérer et l’on vient de lui confirmer qu’elle ne l’aura pas avant un certain temps.

On peut être une PME très performante sur un créneau pointu et s’installer à la campagne. Mais comment aller prospecter des clients, y compris à l’étranger, en annonçant à ces clients potentiels qu’on est en bas débit et encore pour un certain temps. C’est éliminatoire. Et cette entreprise, pour sa survie, est en train de rechercher activement un endroit mieux desservi pour pouvoir continuer à exercer son activité.

Cet exemple montre que le développement d’un territoire est conditionné par sa desserte plus ou moins facile, par tous les réseaux, de communication notamment.

J’inclus dans ces réseaux les transports de personnes (réseau routier et autoroutier, réseau ferroviaire) et de marchandises (fret routier, ferroviaire et canaux là où ils existent) mais aussi la communication entre les personnes aussi bien utilitaire que de loisirs (poste, téléphone fixe et mobile, ADSL, TNT) mais aussi les réseaux d’énergie gaz et électricité.

J’aimerais faire un aparté sur la batellerie : notre réseau de canaux n’a pas évolué suffisamment et suffisamment vite pour accepter les péniches à gros gabarit, condition impérative pour la rentabilité de ce mode de transport. Résultat : le réseau de canaux français s’est beaucoup rétréci et la batellerie nationale a une importance dérisoire en Europe. Prenons garde que les choix stratégiques ferroviaires ne nous conduisent pas dans la même situation et que le fret ferroviaire ne soit pas une nouvelle batellerie.

L’exemple que j’ai cité illustre aussi le fait que la communication doit être traitée dans une vision d’ensemble dont le réseau ferroviaire n’est qu’un aspect, ce qui, en allant jusqu’au bout

de cette logique, impliquerait de confier le soin de décider de tous ces aspects à un seul ministère.

Michel Boyon, dans son introduction au dossier du maître d'ouvrage ne parle que de transport ferroviaire et plus spécialement de transport de personnes et, à mon sens, c'est révélateur d'un manque de vision élargie à l'ensemble de l'enjeu.

2 - L'absence de réseau est éliminatoire, les réseaux pas suffisamment performants sont disqualifiants.

L'exemple local que j'ai cité, pris à dessein hors de la question en débat, est significatif.

La CCI de Limoges (Cahier d'acteur n° 8 p.4) est catégorique sur ce point et je partage son avis. Dans son dossier le maître d'ouvrage confirme (p. 76) en disant que les territoires non desservis (par le TGV) n'ont pas d'image de modernité de dynamisme et d'accessibilité. Demain il faudra être sur un itinéraire TGV, du moins lorsqu'on prétendra participer activement à la vie économique du pays. Une situation contraire sera disqualifiante.

Tout choix stratégique est lourd de conséquences, non seulement par ses aspects positifs, mais aussi par ses effets exclusifs.

La carte élaborée par la CRCI du Centre, figurant en p 4 du cahier d'acteur n°1 est éloquente pour montrer l'étendue de l'exclusion possible.

On argumente autour des populations desservies ; on devrait mettre en face les populations exclues, mettre en balance les effets bénéfiques et les conséquences négatives, les dommages collatéraux. Ainsi, par exemple, je n'ai trouvé en aucun endroit du dossier une indication sur la desserte de Figeac ou Villefranche-de-Rouergue et je ne pense pas que le trajet Rodez - Paris via Toulouse et Bordeaux constitue un progrès, vu de Rodez. Idem pour Albi.

Permettez-moi au passage de relever dans les arguments échangés le fait que les avantages passés deviennent des inconvénients : la ligne Paris Orléans Châteauroux a été celle des records de vitesse en d'autres temps (Capitole). Cet argument se retourne contre elle au prétexte que, sur cette portion, le gain de temps ne serait pas important ce qui ne justifie donc pas de la mettre à grande vitesse ! Sans commentaires...

3 – Des logiques alternatives

Dans l'état actuel des choses, toutes les décisions se prennent « chacun pour soi » et avec un impératif constant : assurer avec un minimum de moyens la desserte d'un maximum de citoyens, étant entendu que les autres seront des laissés pour compte (ce qui d'ailleurs est contraire aux principes démocratiques ; mais les principes, c'est bien connu, sont faits pour s'asseoir dessus).

Cette pratique est génératrice d'effets cumulatifs favorisant la concentration, sur un territoire de plus en plus restreint, des populations, des moyens industriels (pour ce qu'il en reste) et économiques, des voies de circulation qui passent toutes au même endroit, etc. ... jusqu'à la thrombose (cf. les évaluations du temps perdu dans les bouchons journaliers en région parisienne, lyonnaise,...) et l'exclusion impitoyable du reste du territoire.

À quoi sert de relier à grande vitesse des régions développées en traversant des déserts si c'est pour ensuite perdre un temps considérablement plus important dans les bouchons des grandes agglomérations ? Et ce même si ce temps n'est pas comptabilisé économiquement.

À cette logique de concentration, conséquence logique de décisions égocentrées, on peut opposer une logique volontariste visant à mieux répartir les réseaux sur l'ensemble du territoire pour mieux desservir une population elle-même moins concentrée.

Cette logique alternative comporte elle aussi son propre risque : la dispersion ou le saupoudrage des moyens, susceptibles de nuire à l'efficacité. Elle impose de déterminer un optimum.

Enfin peut être mise en œuvre une politique volontariste, stratégique, permettant d'exploiter au mieux notre potentiel là où ce n'est pas le cas, y compris en mettant en œuvre des solutions multimodales.

Il y a donc lieu de trouver le moyen terme qui, sans nuire à l'efficacité économique du pays, assurera à ses ressortissants une répartition harmonieuse sur l'ensemble du territoire et une qualité de vie que les citoyens stressés nous envient.

4 – Concilier priorités à court terme et stratégie à long terme.

Actuellement les lignes véritablement à grande vitesse ne sont pas nombreuses et laissent ouverts les choix pour un avenir qui paraît hélas très lointain.

Prenons par exemple le problème de l'accès à la gare de Paris Austerlitz. La ligne Paris Orléans Limoges Toulouse si elle garde l'accès actuel par Juvisy est condamnée à long terme. Si elle accède à la Gare d'Austerlitz en passant par la future gare d'interconnexion d'Orly, elle conserve la possibilité de s'inscrire dans le schéma à grande vitesse du fait de l'interconnexion (c'est par exemple le cas actuellement de la liaison Massy - Le Havre via Rouen qui n'est pas GV sur ce trajet mais qui prolonge le TGV provenant de Marseille et permet une liaison directe Marseille – Le Havre). Il me semble évident que l'accès aux gares terminales parisiennes sera de moins en moins déterminant par rapport à un accès à une gare d'interconnexion ouvrant le débouché sur le reste du réseau. Choisir Juvisy, c'est se condamner. Un accès direct à une interconnexion à Orly et en prime un accès direct à l'aéroport d'Orly et au-delà de Roissy ne seraient-ils pas susceptibles de changer la donne en faveur de l'axe central historique ?

Le schéma européen évoqué par la CCI de Limoges et l'ALTRO (Cahiers d'acteur n° 6 p. 2 et n° 8 p.4) évoque la possibilité à très long terme d'une liaison Lyon - Limoges qui justifierait le projet de LGV Limoges - Poitiers.

La carte ALTRO évoque un prolongement vers Nantes - Saint Nazaire, mais ne parle pas de La Rochelle - La Pallice, sur la façade maritime dont les possibilités sont largement sous exploitées.

En ce sens le projet ferroviaire européen pourrait être complété par une vision stratégique nationale s'il n'est pas estimé satisfaisant (voir ci-dessous § 5). Et à long terme la mise en œuvre de cette vision peut, si elle connaît le succès, influencer sur la vision et les priorités européennes.

Depuis que je suis gamin (et j'ai maintenant 63 ans) j'entends parler de la liaison La Rochelle – Genève qui aurait dû passer chez nous (je veux dire par Montluçon, La Châtre, Argenton-sur-Creuse, Le Blanc, Poitiers). Cette voie était celle que j'appelais (de manière restrictive d'ailleurs) la « route des Bretons ». En effet, le trajet Nantes, Cholet, Parthenay, Poitiers

Argenton, La Châtre, Montluçon était le trajet normal pour toutes les populations de l'Ouest pour aller à la montagne (Auvergne et Alpes) ou en méditerranée. Ce trajet n'a pas été aménagé, il est devenu un piège à automobilistes coincés pendant des dizaines de kilomètres derrière le même camion jusqu'à ce que beaucoup renoncent à l'emprunter. Les comptages en ont conclu à une baisse de fréquentation conduisant à ne pas le privilégier ce qui fut une erreur : on a confondu cause et effet.

Moyennant quoi le projet RCEA remplace cette liaison Est-ouest, mais ne passe pas chez nous. Il se transforme en Y après La Souterraine pour aller vers Angoulême d'une part et Poitiers d'autre part par la mise à 2 x 2 voies de la RN 147.

Le projet de LGV Limoges Poitiers concentre sur un même trajet la rénovation de la ligne normale SNCF, la mise à 2 x 2 voies de la RN147 et le projet de ligne LGV. Il illustre bien la logique de concentration des moyens au même endroit.

On ne prête qu'aux riches.

5 – Une façade de façade

Le projet parle à tout bout de champ de la façade atlantique, mais ne la définit pas et s'abstient de mentionner quelque projet que ce soit concernant cette façade.

Ceci me paraît assez logique par un certain côté et révélateur par un autre.

➤ Logique parce que, de mon point de vue la question de la façade atlantique est une question de fret et non pas une question de transport de personnes.

Le transport de marchandises par le réseau ferré perd depuis longtemps des parts de marché. Cette évolution est-elle inéluctable ? Je ne le pense pas. Je vous propose mon analyse : le train du fait de ses caractéristiques propres

- ne peut pas vous livrer à votre porte. Il doit nécessairement être complété par un transport de proximité par camions.
- peut, si on lui prête attention et si on le dote de moyens appropriés, être très compétitif s'il dispose d'une voirie conçue pour lui (à l'heure actuelle ce n'est pas le cas, les trains de marchandises empruntent les voies la nuit, passent après le trafic passagers, ...bref sont la dernière roue du carrosse) et lui permettant des vitesses relativement rapides. En combinant cette rapidité sur les longues

distances permise par le réseau et une distribution terminale rapide elle aussi le train pourrait à mon avis retrouver sa compétitivité.

- Il faut reconnaître qu'il faudrait pour cela un changement culturel. Il faudrait en particulier qu'on ne considère pas qu'on a tout le temps pour décharger, reformer les convois, etc. qu'on ne s'habitue plus à voir stationner en gare pendant des heures et des jours des wagons de produits en vrac qui assimilent le transport par fer à la batellerie dont j'ai parlé plus haut et dont on connaît l'avenir. Le transport de marchandises par voie ferrée peut à mon avis ne pas connaître le même sort que la batellerie. Il faudrait enfin qu'on mette en place un système qui permette un dispatching rapide des marchandises dans les camions pour les livraisons de proximité, « au cul du wagon » et dès son arrivée ;
- Révélateur du manque de projet véritable pour la façade atlantique. Je suis persuadé que la façade atlantique a des atouts liés à ses possibilités maritimes. Le transport maritime est essentiellement un transport de fret. Il faut donc si on veut que la façade atlantique ne soit pas seulement un sujet de beaux discours creux, faire en sorte que ses possibilités portuaires soient exploitées au mieux afin de poser nos ports (je pense en particulier à Nantes – Saint Nazaire et à La Rochelle - La Pallice) en concurrents des grands ports de la mer du nord.

Pour moi ce n'est que lorsque le trafic de marchandises de la façade atlantique aura montré sa compétitivité et atteint des volumes significatifs que la demande de transport de voyageurs, induite par ce trafic, nécessitera une réponse appropriée. Mais pour en arriver là il faudrait notamment élaborer une véritable politique de transports rapides de marchandises par fer. Je n'en ai jamais entendu parler.

Tant que de telles évolutions ne sont pas inscrites dans les faits évoquer la façade atlantique n'est qu'un prétexte, un argument de façade, un alibi auquel je n'accorde aucune crédibilité.

6 – La force des habitudes

Je crains que la vision centralisatrice et l'orientation des réseaux « en arête de poisson » vers Paris ne soient à terme lourdes de conséquences pour notre avenir européen.

Le 25 mars prochain sera l'anniversaire des 50 ans du traité de Rome. Nous sommes donc européens depuis maintenant 50 ans et nous continuons dans une logique jacobine à tout concentrer sur Paris !

Il faut des choix stratégiques volontaires pour exploiter les atouts de notre position géographique et entre autres notre façade atlantique (sans compter, mais la question est hors sujet, une liaison Nice Bilbao via Montpellier et Toulouse qui ne figure nulle part sur les cartes). À mon avis l'ouverture de la façade atlantique dont tout le monde parle sans en définir le contenu est une question de fret plus qu'une question de transport de voyageurs. Les choix stratégiques pour son développement doivent d'abord privilégier le fret, notamment le fret en conteneurs. Faute de quoi la façade maritime restera une région périphérique de l'Europe au lieu d'en être l'ouverture sur l'Atlantique depuis l'Oural pour faire allusion à une expression Gaullienne.

7 – Mon avis

L'avis d'un simple particulier n'a pas d'importance dans un débat comportant de tels enjeux.

Je le sais bien. Je vous le donne tout de même.

La conception de réseaux « en arête de poisson » avec une tête en région parisienne, une arête centrale (dans le cas qui nous occupe Paris – Poitiers – Bordeaux - Saint Sébastien) et des arêtes latérales (Limoges, Toulouse, La Rochelle) est périmée dans un contexte européen : l'Europe n'est pas intéressée par notre réseau radial et préfère des relations directes de point à point plus proches de la ligne droite.

Elle doit au minimum être remplacée par une conception « en toile d'araignée », l'araignée parisienne étant susceptible de se déplacer rapidement en tout point de sa toile nationale (si entre temps, elle n'a pas été victime d'un accident vasculaire irrémédiable). Ceci implique un renforcement très important des liaisons transversales.

Cette évolution n'est qu'une évolution intermédiaire et indispensable pour l'établissement d'un réseau européen qui ne sera évidemment pas centré sur l'Ile de France et qui n'imposera plus nécessairement le passage par cette région pour aller par exemple de Marseille à Nantes ou, bientôt, de Strasbourg à Marseille

C'est pourquoi j'estime que le projet Poitiers Limoges :

- est trop rétrograde s'il s'inscrit dans un réseau en « arête de poisson »
- et trop avant-gardiste s'il s'inscrit dans un projet européen de ligne Lyon Nantes via Limoges : ce n'est pas par ce bout-là qu'un tel projet doit être commencé.
- et est donc logiquement refusé par une majorité d'acteurs locaux ou régionaux

Dans les grandes lignes, j'estime que l'argumentation selon laquelle le projet de LGV Limoges - Poitiers s'inscrit dans un projet européen à plus vaste échelle Lyon – Façade atlantique est dépourvu de fondements : personne ne mentionne une LGV Poitiers-La Rochelle, ni Poitiers - Nantes et le projet ALTRO, dans l'état actuel des choses n'est à mon avis qu'un projet de projet, un peu comme ma route Océan-Suisse que je ne verrai jamais.

En outre espérer mettre de son côté les habitants d'Uzerche et Brive en présentant comme un exploit une liaison Brive-Limoges en 1 heure en TGV ne changera que la forme des wagons : c'est ce temps que met le train actuellement pour parcourir le trajet.

Dans ces conditions le projet de LGV Poitiers-Limoges débarrassé de ses arguments fallacieux apparaît pour ce qu'il est : un calcul au coût marginal dans une logique en « arête de poisson » tendant à équiper Limoges de toutes les commodités vers Poitiers : RN 147 à caractéristiques autoroutières, ligne régionale totalement électrifiée et LGV, tendant à transformer la région Centre en désert ferroviaire et à exclure l'Auvergne.

C'est pourquoi je désapprouve cette poudre aux yeux.

Je demande donc :

- ❖ Un projet unique de LGV Poitiers - Lyon via Clermont-Ferrand et Limoges et plus généralement un réseau LGV spécifique au transport de voyageurs sur de longues distances. Pour moi de telles lignes ne peuvent être qu'à deux voies permettant un trafic

intense dans les deux sens sans se poser de questions sur les croisements même dans un avenir lointain.

- ❖ Une préservation de l'avenir pour l'axe central en prévoyant que l'accès à la gare d'Austerlitz de la ligne Paris-Limoges-Toulouse se fasse en passant par une gare d'interconnexion TGV, de préférence par Orly, à construire en même temps que la ligne d'interconnexion spécifique Massy - Valenton .
- ❖ Une amélioration, en attendant, de la ligne traditionnelle, amélioration qui peut se faire à peu de frais au moins jusqu'à Argenton au Nord et de Montauban à Caussade au Sud puis progressivement pour le reste du trajet en prévoyant si nécessaire des aménagements plus conséquents (rectifications de tracés) pour supporter des vitesses plus élevées à l'avenir. J'inclus dans cette amélioration une bretelle ferroviaire pour desservir l'aéroport de Déols, largement sous utilisé, alors qu'il présente de très importantes possibilités en matière de fret aérien pour désengorger Orly et Roissy (ceci renforce la nécessité d'être relié à Orly). Et tout ceci coûtera beaucoup moins que la LGV Limoges Poitiers. Et je me demande pourquoi les trains ne pourraient rouler qu'à 200 ou à 320 kms/heure sans possibilités intermédiaires susceptibles de renforcer la crédibilité de l'axe central.
- ❖ La création d'un Y au Sud, entre Nice et Toulouse via Marseille, Avignon,(interconnexion avec les Alpes et la Vallée du Rhône) Montpellier, Narbonne (interconnexion vers Barcelone), puis deux branches Toulouse - Bordeaux et Toulouse - Bilbao via Saint Sébastien. La branche de Bordeaux pourrait par la suite être complétée par une liaison Poitiers – Nantes - Brest, Poitiers servant d'interconnexion pour une ligne conduisant de Bretagne en Italie sans passer par Paris et à une ligne vers La Rochelle et la façade maritime. Nous aurions ainsi trois liaisons transversales à grande vitesse et significatives : Strasbourg – Brest (mais aussi Strasbourg – Nantes, et Strasbourg - Le Havre) via Massy ; Lyon – La Rochelle (ou Nantes) via Limoges et Poitiers et Nice Bilbao (mais aussi Nice – Nantes) via Avignon Narbonne et Toulouse.
- ❖ L'étude et la mise en œuvre de liaisons transversales destinées à la valorisation de la façade atlantique, pour la desserte de fret maritime, quasi exclusivement dédiées aux marchandises. Une liaison depuis La Rochelle vers l'Allemagne du sud, l'Autriche et au-delà pourrait être envisagée. Dans cette optique il pourrait être intéressant d'étudier la

possibilité de transférer le transport des voyageurs sur les LGV et de réserver le réseau actuel au transport régional de voyageurs et au fret.

8 – Plaidoyer pour Argenton et autres lieux

Avec une population d'un peu plus de 9 000 habitants, l'agglomération d'Argenton-sur-Creuse (Argenton, Saint Marcel Le Pêchereau) ne saurait à elle seule prétendre générer un trafic important.

À ce handicap démographique, il ne faudrait pas ajouter un handicap régional. Argenton-sur-Creuse est en limite Sud de la Région Centre. Or les limites administratives sont toujours plus ou moins défavorisées. La politique en matière de TER est purement régionale. Et si les Argentonnois ou leurs voisins des communes environnantes veulent aller à Limoges en TER cela devient très difficile faute d'une coordination interrégionale suffisante. Or, je l'ai déjà dit, on irait plus facilement à Limoges qu'à Orléans.

J'associe à ce plaidoyer les gares de Saint Sébastien, La Souterraine, et Saint Sulpice Laurière (Cf. le cahier d'acteurs n°3) qui ont sensiblement les mêmes problèmes.

Le dossier d'information complémentaire de RFF qui vient de me parvenir me confirme dans mes craintes en disant que « la création d'une LGV desservant Limoges par Poitiers impliquerait indéniablement la recherche de nouveaux dispositifs pour la desserte de Vierzon, Châteauroux, Argenton-sur-Creuse ou La Souterraine ». Ce que je traduis par « on verra ça plus tard » ou encore par « j'en parlerai à mon cheval » et ça ne me rassure pas.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien apporter à mon avis,

Veillez croire, Madame la Présidente, à ma parfaite considération.

Michel Duris

