

Contribution au débat public sur la LGV Poitiers-Limoges

Ma situation géographique et professionnelle est un condensé des problèmes soulevés par la LGV Poitiers-Limoges : originaire de Châteauroux, j'ai effectué le trajet Châteauroux-Limoges dans le cadre de mes études via la ligne POLT pendant des années. Travaillant aujourd'hui à Tulle, je suis amené dans le cadre professionnel à me rendre assez souvent à Toulouse (toujours en voiture) et Paris (plutôt en train). Cette situation m'amène à tirer plusieurs conclusions :

- Tout d'abord, la faiblesse de la desserte entre Tulle et Brive interdit aux habitants de la préfecture de la Corrèze d'espérer accéder facilement aux TGV qui partiront de Brive-la-Gaillarde ;
- D'autre part, le trajet ferroviaire entre Brive et Toulouse sera toujours aussi long après réalisation de la LGV Poitiers-Limoges puisque aucun aménagement complémentaire n'est envisagé au sud de Brive ;
- Troisièmement, il est acquis que la longueur du trajet entre Brive et Paris est un frein au développement de la capitale économique corrézienne ;
- Enfin, pour une majorité de corréziens dont les Tullistes, il est plus simple de rallier Limoges en voiture pour prendre le train pour Paris plutôt que d'aller à Brive (le temps de parcours étant plus court par Limoges).

Concernant le fond du projet, c'est-à-dire la réalisation d'un barreau TGV entre Poitiers et Limoges, la décision me semble voir été prise au mépris des habitants du centre rural de la France : l'aménagement du territoire ambitionne de désenclaver des territoires, or ce projet ignore toute l'Auvergne et la quasi-totalité de la Région Centre, sans parler de la Creuse, éternelle oubliée des décideurs.

Certes, les Limougeauds et les Brivistes vont accéder à Paris en 2 heures mais les autres habitants du Limousin devront-ils se passer de cette chance faute de TERs efficaces ? M. SALIN l'a dit lors du débat public : le succès du TGV est lié au rabattement des habitants vers les gares TGV, or cette infrastructure de transport incombe aux régions qui sont déjà lourdement sollicitées pour financer le projet et qui doivent compenser le désengagement financier de l'Etat dans de nombreux domaines.

D'autre part, je conteste certains chiffres énoncés par RFF : la ligne est censée avoir un ratio du coût sur le temps gagné parmi les meilleurs de France. Cependant, ce n'est pas la seule création du barreau qui va permettre de gagner une heure sur le meilleur temps de parcours, mais l'utilisation de la ligne Poitiers-Paris. Son coût n'est pas évoqué par RFF. J'admets que celui-ci ne sera pas seul supporté par les utilisateurs de Limoges-Poitiers mais également par ceux se rendant à Toulouse, Bordeaux ou Hendaye ; il n'est cependant pas possible de l'occulter. Une rapide péréquation de ces coûts permet d'arriver au chiffre de 2 milliards d'euros pour gagner une heure de temps de parcours sur Limoges-Paris, ce qui se rapproche des ratios constatés sur les lignes TGV Est ou Nord. Par ailleurs, ce coût de 2 milliards se rapproche du projet promu par l'association TGV-Berry-Limousin-Pyrénées de M. THILLET.

Rappelons de plus que le barreau n'aura qu'une seule voie sur une grande partie de son trajet (ce qui en limite effectivement le coût), ce qui n'est pas sans poser des problèmes de sécurité et de gestion des flux sur la ligne (saturation 2 fois plus vite qu'une ligne TGV classique).

Concernant les délais du projet, il est vrai que l'objectif 2015 pour cette ligne Poitiers-Limoges semble lointain mais réaliste. La création d'une LGV par Orléans – Vierzon –

Châteauroux serait certes moins rapide mais n'obérerait pas l'avenir de régions qui vont se trouver exsangues une fois la LGV Poitiers-Limoges mise en service. En effet, la majeure partie du trafic voyageurs sera déviée par Poitiers et la desserte de villes comme Châteauroux, Vierzon ou Orléans en pâtira à coup sûr.

A titre personnel, je me prononce donc contre ce projet, bien que je reconnaisse les bienfaits que puissent en tirer les Limougeauds et les Brivistes, mais il me semble que l'aménagement global du territoire doit primer sur l'intérêt limité du projet présenté.

Nicolas MORTEGOUTTE
Ingénieur Environnement