

Questions à la CPDP sur le projet de LGV Limoges-Poitiers

Préambule :

Etant un utilisateur régulier de la ligne Limoges Paris (1 à 2 aller-retour hebdomadaires), je suis personnellement très favorable à ce projet quelque soit l'option de trajet retenue. Néanmoins, je m'interroge sur les chances réelles d'aboutir, sur l'impact négatif qu'il pourrait occasionner sur le réseau TER existant et sur les délais démesurés de mise en œuvre.

1. Assurance de réalisation du projet si décision RRF favorable

Il est exposé dans la documentation diffusée par la CPDP, que le maître d'ouvrage, RFF, prendra sa décision à l'issue du débat public.

Dans l'hypothèse d'une suite favorable à la création de cette LGV, quelle assurance existe-t-il que ce projet se réalise effectivement ?

En effet, dans l'hypothèse probable que la prochaine décennie soit empreinte de restriction des dépenses publiques et sachant que le budget national est voté annuellement par loi de finances, comment RFF (qui s'il prend seul la décision comme exposé, doit être financé par des crédits nationaux seulement) pourra-t-il garantir dès 2007 qu'il disposera des moyens le moment venu ?

En période de pénurie, l'expérience démontre que des décisions antérieures peuvent être remises en question. On peut donc légitimement s'interroger sur la capacité du maître d'ouvrage à garantir à l'avance le financement d'un projet dont le retentissement n'est en rien comparable aux grands chantiers de l'Etat.

2. Concurrence avec les lignes TER Bordeaux-Limoges et Angoulême-Limoges

La réduction du trajet Paris-Limoges est, à juste titre, l'argument majeur mis en avant pour justifier ce projet. Cependant, quand on regarde vers le sud ouest, on voit que le trajet à destination d'Angoulême et de Bordeaux (avec nouvelle ligne GV) via Poitiers serait respectivement de l'ordre de 1 H et de 1 H 30 et peut être moins avec l'option sud du tracé Limoges-Poitiers.

Dans ces conditions, quel serait le devenir des lignes TER existantes Bordeaux-Limoges et Angoulême-Limoges qui perdraient considérablement de leur attractivité hormis pour les petites gares girondines, périgourdines, charentaises et de haute vienne ? Ces lignes, qui aujourd'hui participent activement au recul de la déprise rurale, enjeu fondamental, grâce notamment aux financements des collectivités régionales, ne seraient-elles pas ainsi condamnées à disparaître faute de rentabilité ?

Certes les collectivités régionales peuvent décider de maintenir les lignes TER même si la fréquentation des voyageurs baisse, mais dans ce cas, c'est le contribuable qui en subira les conséquences puisque ces lignes seront économiquement moins rentable qu'actuellement.

3. Pertinence d'une méthode et de délais allégés pour petits projets

Il est compréhensible que la conception d'un projet de grande envergure tel que la LGV Est ou la nouvelle LGV Atlantique, comporte de nombreuses étapes aboutissant à des calendriers répartis sur 10 à 15 ans. L'ampleur de ce type de chantier permet de comprendre la nécessité de délais aussi longs.

En revanche, pour des projets de moindre envergure tel que la LGV Limoges-Poitiers, même si certaines étapes paraissent incompressibles tels que les enquêtes légales, acquisitions foncières ou expropriations, réalisations de travaux, il est surprenant que les délais d'étude contraignent autant le calendrier que pour de gros projets. En effet, dans différents domaines industriels, les méthodes de conduite de projet sont généralement adaptées à l'ampleur des projets.

Pourquoi donc le plan projet exposé dans la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, fait état d'un calendrier aussi long ?

N'est il pas possible d'adapter ce calendrier à la taille « modeste » de ce projet ?