



Le TGV en Limousin

Projet de LGV Poitiers-Limoges

Proposition alternative présentée par Monsieur Pierre BOURNEIX

I. Préambule

La vitalité d'un territoire est intimement liée à la qualité des infrastructures de transport qui le traverse.
Le transport aérien bénéficie d'un aéroport international dynamique à Limoges, celui de Brive, s'éloigne de la ville Guéret est fermé.

Les autoroutes A 20 et A 89 et la RCEA sont la charpente d'infrastructures de qualité permettant un accès facile au réseaux départementaux eux même en constante amélioration.

Les rails au XXIè siècle sont toujours là où ils ont été posés au XIXè.

Le projet POLT solution d'attente au TGV ne peut être espéré avant 2012 avec un opérateur alternatif. L'actuel opérateur monopolistique refusant le pendulaire exploité pourtant dans le monde entier.

II. Le transport ferroviaire aujourd'hui en Limousin.

1°) Une région délaissée.

Un regard sur la carte du futur réseau ferré national permet de constater que c'est tout le Massif Central qui est sur ce plan mis à l'écart de la nation. Les rares lignes nationales encore présentes doivent disparaître sous 3 ans, Paris-Toulouse en 2016.

Le temps est loin ou à la gare de Limoges on pouvait prendre un train pour La Rochelle, pour Nantes, pour Strasbourg, pour Genève, pour Millau, pour Béziers, pour Tarbes.

2°) Un réseau régional fortement dégradé.

Les capitales régionales voisines Bordeaux, Poitiers, Orléans, Toulouse, sont reliées à Limoges dans des conditions largement perfectibles. Un seul train relie Limoges à Clermont Ferrand en 4 heures, 5 fois par semaine, mais c'est un voyage sans retour, aucun train ne circule plus en sens inverse.

L'état du réseau laisse craindre pour sa pérennité.

III. Les insuffisances d'un projet.

1°) Une antenne en partie en voie unique

Une antenne n'a jamais desservi un territoire, mais a toujours contribué à le vider de ses forces vives.
Quelques kilomètres en voie unique, voilà une économie insignifiante lourde de conséquences.

2°) Vers une ligne saturée.

Le tronç commun au départ de Paris-Montparnasse sera saturé en 2016, de même que la gare. L'évolution de la signalisation a ses limites, il ne faut pas jouer avec la sécurité.

3°) S'ouvrir sur l'Atlantique.

Poitiers n'est pas un port de l'atlantique. Le train Limoges-Nantes ne circule plus depuis des années.
De Limoges on va à Bordeaux par Périgueux et à La Rochelle par Angoulême.

4°) Une échéance irréaliste.

Le projet présenté évoque 2016 comme date de mise en service. Certains élus 2014, avant même le tronçon Tours-Poitiers dont l'ouverture est incertaine faute de financement.

La programmation de LGV autrement plus importantes dépasse 2025. A qui veut-on faire croire que Poitiers-Limoges passerait avant.

5°) Un gain de temps minime.

Un seul train relirait Paris à Limoges en 2 h environ. Les autres en 2 h 15. Aujourd'hui 2 h 48, le gain est minime.

6°) Aucun financement.

On nous parle de PPP. Qui seraient les partenaires, et pour quelles parts. Silence.

7°) En conclusion

Une LGV Poitiers-Limoges sans doute, si elle amorce une diagonale Nantes- Nîmes. L'urgence n'est pas là. **La réalisation de cette antenne consacrerait durablement l'isolement ferroviaire du Limousin.**

IV. Un projet alternatif

1°) Traverser le Limousin.

La LGV dont le Limousin a besoin doit le traverser du nord au sud.

Elle partirait de Paris par la gare d'Austerlitz qui offre de larges possibilités de développement et se dirigerait droit vers le sud. Peu après La Châtre, elle comporterait deux branches. L'une vers Montluçon et Clermont-Ferrand, l'autre vers Guéret, Limoges et Brive.

Elle aurait vocation à être prolongée au sud pour se raccorder à la LGV Bordeaux-Toulouse, à rejoindre Tarbes et la future traversée centrale des Pyrénées dont elle sera l'accès, puis Saragosse.

2°) Créer une transversale, faire du Limousin un carrefour sur le RTE-T

Un raccordement en triangle au sud de La Châtre permettrait de créer une LGV Bordeaux-Lyon par ajout d'un tronçon Clermont-Ferrand-Lyon à l'est et d'un tronçon Limoges-Angoulême à l'ouest.

3°) Irriguer un territoire.

Du nord au sud il conviendrait de créer une jonction ou une gare nouvelle au niveau de la ligne Chateauroux-Montluçon que serait réactivée. Une gare TGV serait construite à Guéret. Limoges et Brive seraient desservies par leur gare historique. Une jonction serait réalisée vers Ussel, le raccordement direct de Périgueux remis en service, la ligne Brive-Tulle en partie reconstruite. Au sud de Brive la ligne Souillac-Sarlat serait reconstruite.

Le réseau régional serait électrifié.

4°) S'ouvrir sur l'Europe.

S'il est pour le Limousin d'un réel intérêt de s'ouvrir sur l'atlantique, une ouverture **vers le marché Européen** est d'un intérêt bien plus grand.

Le projet présenté ouvre le Limousin vers l'Europe du Nord et de l'Est par Paris, Vers l'Europe de l'Est et du Sud par la liaison Lyon-Turin, vers l'Espagne et l'Afrique par le réseau à grande vitesse Ibérique et le futur ouvrage de franchissement du détroit de Gibraltar.

5°) Paris à notre porte.

Toutes les lignes nouvelles devront être réalisées pour une vitesse d'au moins 350 km/h. Guéret sera à 1h15 de Paris, Limoges à 1h30 et Brive à 1h50.

6°) Une réalisation en quatre étapes

En priorité le tronçon Vierzon-Brive serait construit puis Paris-Vierzon et La Châtre-Clermont en 2^{ème} étape. Ensuite Brive-LGV Bordeaux-Toulouse de façon à établir une LGV Paris-Toulouse par Limoges, et le transversale.

La dernière étape permettra de rejoindre par Tarbes la traversée centrale des Pyrénées.

V. Conclusion

1°) Une mesure d'équité territoriale.

Une desserte en antenne conduit de façon certaine à l'isolement du Limousin. Une traversée du nord au sud, d'est en ouest ouvrira notre région sur le continent européen.

Le Limousin, comme les autres parties de Massif Central doit avoir un vrai TGV, cette question ne se pose pas. **Il le faut absolument.**

2°) Un coût élevé.

Le coût de cette proposition alternative serait sans commune mesure avec le coût d'une modeste antenne, son bénéfice pour le Limousin aussi.

Partie intégrante du RTE-T il serait peut être plus facile à financer.

3°) Une volonté politique nationale.

La route est actuellement en situation monopolistique de fait. Depuis des années les discours nous promettent une alternative moins coûteuse en vies humaines, moins agressive pour la planète : le rail.

Pour la route on construit, pour le rail on bavarde alors que certains TER modernes roulent à 10 km/h sur une infrastructure en ruine. **Les Limousins attendent qu'un réseau ferré conforme aux standards du XXIème siècle irrigue leur territoire.**

LE RESEAU DE LGV VERS 2030 ?

- Ligne POLT
- - - - - Poitiers-Limoges
- LGV en service vers 2030
- LGV Limousin Phases prioritaires
Phases complémentaires

