

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs
les membres de la Commission d'Enquête Particulière CNDP
Veuillez trouver ci-dessous ma participation à l'enquête publique concernant le LGV en direction de Paris.

Quelques chiffres qui en disent long :

Que faut-il penser des 1.15 à 1.30 MILLIARDS€ pour la réalisation de la future voie TGV Limoges-Poitiers ?... (voir le graphique chiffré page 22 et l'article 4.2.2 page 80 dans le dossier du Maître d'Ouvrage). **C'est beaucoup d'argent par rapport aux 3.12 MILLIARDS€ de la ligne TGV EST** ligne qui facilite la circulation vers les pays européens de l'est.

Le lundi 22 mai 2006 à Orléans monsieur Dominique Perben –Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer dans les premières lignes de son discours a reconnu que, **la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse était une ligne importante** dans le Réseau Ferré National **c'est pourquoi RFF lui aura consacré plus de 230 Millions€ sur 3 ans**. J'y vois l'intérêt porté par les pouvoirs publics à une ligne qui se modernise et bénéficie désormais d'une haute qualité de service.....(1).

Dans la foulée sur le même micro monsieur Michel Boyon Président de Réseau Ferré de France qui recevait monsieur le ministre a précisé les montants alloués à la ligne Toulouse Limoges Paris conformément aux engagements pris par le Gouvernement le 18 décembre 2003 soit :

103 Millions€ pour les 80 kms entre Les Aubrais et Vierzon - **32 Millions€** pour l'installation de contresens - **15 Millions€** entre la Souterraine et Saint Sulpice Lauriere – **65 Millions€** entre Masseret et Brive – **16 Millions€** pour le viaduc de Lamotte – **15 Millions€** entre Aglar Nozac et Saint Clair - **6 Millions€** pour de petites opérations sur l'ensemble de la ligne et pour finir **13 Millions€** pour les installations permanentes (1).

(1) l'intégralité de ces discours se trouve sur le site Réseau Ferré de France – Dossiers de Presse.

Pourquoi débloquer autant d'argent pour une ligne qui n'est soit disant pas aux normes mais, empruntée quand même en 2002 par 1.030.000 usagers entre Cahors et Paris ?...(2).

Comme vous le savez la ligne SNCF Paris –Orléans –Limoges – Toulouse ou circulent les Téos Corail et le Capitole (à une vitesse moyenne de 220 kmh) est déjà à deux voies électrifiées avec un système de signalisation et d'aiguillages moderne qui, après l'élimination des quelques passages à niveaux restant ou, la modifications de certaines courbes trop prononcées (une partie des travaux étant déjà effectués à ce jour). Peut être est il possible de restructurer cette ligne voie par voie ce qui ne gênerait pas le trafic et, permettrait de supporter plus rapidement de train à grande vitesse (**pour un montant chiffré entre 2.2 à 2.4 MILLIARDS €**) (2) sans pour cela bouleverser l'environnement et ajouter des nuisances supplémentaires liées à la construction d'une nouvelle ligne vers Poitiers qu'il va falloir alimenter par des sous stations électrique afin de transformer le courant très haute tension 225.000 à 400.000 volts des lignes EDF (à construire aussi) et, a cause du bruits et des vibrations occasionnées par le passage du TGV éloigner la nouvelle voie des zones habitées.

(2) chiffres trouvés dans le dossier du Maître d'Ouvrage

Grandes Agglomérations ou simplement des points figurants sur une carte :

Le dossier du Maître d'Ouvrage comporte à la page 30 un graphique des plus important pour se faire une idée précise sur le flux de voyageurs.

Les Flux annuels de voyageurs en situation de référence au départ de Limoges (pour 2002). Je cite : pour la ligne **Limoges – Poitiers** le flux est de **57.000 usagers**. Dans la direction de **Paris via Châteauroux et Orléans** le flux d'utilisateurs passe à **722.000 voyageurs** (chiffres fournis par le Maître d'Ouvrage - graphique page 30).

Mais, le dossier est tronqué si vous ne pouvez faire aussi la comparaison entre les chiffres ci-dessus et, le nombre d'habitants de chaque villes concernées par le tracé existant en direction de Paris et de la future voie en direction de Poitiers proposée dans le dossier du maître d'ouvrage.

Du côté de la ligne Limoges - Poitiers **Limoges 173.240** habitants en étant le point de départ (3) vers **Poitiers 87.400** habitants (3).

Sur la ligne direct Limoges - Paris avec toujours comme **point de départ Limoges 173.240** habitants (3) puis nous trouvons **Châteauroux 49.100** habitants (3) **Orléans 112.500** habitants (3) sans pour autant oublier les deux grandes villes situées en amont de Limoges – **Brive avec 49.600** habitants (3) **Cahors 46.042** habitants et surtout **Toulouse 431.500** habitants (3)

(3) chiffres INSEE en date du 01 juillet 2004

La ville de Toulouse n'est jamais citée en chiffres de voyageurs sur les graphiques des pages 22 - 26 et 30 du dossier du maître d'ouvrage pourquoi ?... Monsieur le Ministre des Transports aurait il commis une erreur en la citant dans son discours !...ou, est ce à cause du cul de sac que la ville représenterai (cette voie ne desservant pas l'Espagne) ?...ou encore, au vue de la réalisation d'une future liaison TGV Toulouse-Bordeaux ?...

A ces données il faut rajouter de nombreuses personnes et d'entreprises ayant élu domicile dans la périphérie des villes se trouvant à proximités de la ligne Paris-Toulouse. Ces quelques chiffres prouvent le profit que peut réaliser rapidement Réseau Ferre de France et par la suite la SNCF en ne modifiant que la ligne actuelle Limoges - Paris. Se qui, ferait aussi gagner un temps précieux pour la venue du TGV à Limoges sachant cependant que, monsieur le Ministre des Transports à confirmé le 22 mai 2006 à Orléans avoir arrêté le plan de renouvellement du réseau ferré national pour les années 2006 - 2010.

De plus, aucun responsable et encore moins le Maître d'Ouvrage n'ont l'air de se préoccuper des villes de moyenne importance comme : Montauban – Tulle – Guéret – Bourges et, bien d'autres qui sont pourtant à proximité de la ligne Paris-Toulouse. Les habitants de ces agglomérations ne prendraient ils pas de transports ferroviaires pour se rendre à Paris ou sont ils les éternels oubliés ?.

Autres considérations à prendre en compte :

De plus si le TGV passe par Poitiers pour rejoindre Paris il faut penser à un trajet plus long. Il va donc falloir que la SNCF (malgré un kilométrage supérieur) revoie ces tarifs à la baisse afin de les rendre attrayants. Elle va devoir aussi adapter les horaires afin de pouvoir à l'arrivée sur Paris récupérer les correspondances pour d'autres destinations (ou, vers les aéroports de la région parisienne pour des vols moyens et longs courriers à destination de l'étranger). Penser aussi aux citoyens de l'Union Européenne (Anglais – Allemands – Belges – Hollandais pour ne citer que ceux si) qui franchissent nos frontières afin de trouver un style de vie agréable dans nos régions et qui, parfois s'installent et montent des entreprises fonctionnant pour la plupart plutôt bien. La rapidité et la facilité due aux transports par fer attirent de plus en plus ces nouveaux venus dans la région Limousin et les régions limitrophes.

Conclusion :

Au vue des chiffres fournis d'une part par le maître d'ouvrage, des propos tenus par monsieur le Ministre à l'occasion de son discours à Orléans et des investissements effectués sur la ligne Limoges – Paris dont, le détail des montants est donné par monsieur le Président de Réseau Ferré de France et surtout, des divers courriers reçus par la Commission d'Enquête (comportant pour une majorité d'entre eux des réflexions identiques) à voir sur le site web très bien conçu mis en place par les Membres de la Commission d'Enquête Particulière.

Si l'intérêt d'une ligne à grande vitesse est indéniable en direction de Paris il faut prendre le temps de la réflexion – sans pour cela en perdre trop (la réalisation d'un tel projet ne se concrétisant q'une dizaine d'années après la fin de l'enquête). Il faut aussi comparez la facilité et le coût des travaux sur les trois parcours. La rentabilité du projet entre aussi en ligne de compte en pensant au futur et souhaitant que ce dernier soit bénéfique pour chaque région concernée en prenant des risques minimum pour l'environnement et surtout et, bien disséquer et prendre en compte tous les avis donnés par les citoyens **en laissant les intérêts politiques à part** (surtout à quelques mois d'une élection présidentielle).

Il ne faut surtout pas faire comme certaines fois, un pas en avant deux pas en arrière en dépensant l'argent des contribuables pour un projet d'envergure non bénéfique pour l'avenir de la population et du territoire.

Il y aurait encore beaucoup à dire mais tous laisse à supposer que c'est plus une affaire de spécialistes et, d'usagers empruntant la ligne Paris – Toulouse. Les habitants demeurant à proximité de la ligne actuelle en direction de La Capitale ou, de la futur ligne LGV par Poitiers proposée par Voies Ferré de France sont eux aussi concernés par les problèmes de nuisances et, des facilités de transports. Beaucoup d'entre eux ne seront pas satisfaits du parcours définitif mais, se seront ils manifestés en participants au débat public ouvert à leur intention rien n'est moins sur !...

C'est avec un très grand respect que, simple citoyen, dont la famille est Limougeaude depuis de nombreuses générations que je m'adresse aujourd'hui à vous comme vous l'aviez suggérés dès l'ouverture de l'enquête publique.

Espérant que mon courrier aura retenu l'attention des Membres de la Commission.

Dans l'attente d'une réponse, je vous prie, Mesdames, Messieurs de bien vouloir accepter l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pierre KOHLER.
14 Rue du Docteur Léon Jouhaud
87100 Limoges