

**Philippe TILLET**  
**Secrétaire du Comité d'Etablissement SNCF**  
**Région de LIMOGES**  
**Elu C.G.T.**

**Contribution au Débat Public**  
**Projet à Grande Vitesse Poitiers-Limoges**

**Objet** : Débat public Tulle

- L'aménagement du territoire, le désenclavement de notre région, le développement économique et touristique sont primordiaux pour notre avenir ! Pour notre région, les efforts effectués pour moderniser le réseau routier voire l'aérien avec le futur aéroport Brive-Souillac, n'ont pas été du même ordre pour l'entretien du réseau ferré SNCF et son développement. Pire, ce dernier se dégrade et risque d'entraîner de nouvelles diminutions de vitesse, voire des fermetures de lignes, si des mesures rapides ne sont pas prises en terme de financement des travaux. Le désengagement de l'Etat, le besoin de réduire la dette pour RFF, poussent à chercher des financements pour palier les manquements de l'Etat. Les régions organisatrices du TER sont sollicitées, alors que ces dernières ont déjà fortement impulsé le développement du TER au travers de la Régionalisation. Sont-elles enclines à accepter une augmentation de leurs dépenses pour le ferroviaire ... Cela est moins sûr, sauf à casser le service public pour trouver des solutions moins coûteuses avec la mise en oeuvre de la précarité des emplois et une atteinte à la qualité du service rendu.
- C'est bien pour cela que les Organisations Syndicales cheminotes et les cheminots en associations avec les Elus et les citoyens, au travers d'une pétition signée par des milliers d'usagers, ont porté le besoin de développer le projet POLT, qui est devenu une réalité avec l'engagement de l'Etat et la contractualisation avec les régions Centre Limousin et Midi Pyrénées et le bouclage financier, jusqu'à l'achat des rames TGV Pendulaire.
- Nous connaissons la suite et le déni de démocratie qui a eu lieu et qui à lui seul, sonne le besoin de passer à une VI<sup>ème</sup> République. Décider politiquement de proposer un autre projet pour gommer le vide laissé par la décision d'abandonner le POLT, portant atteinte à l'aménagement du territoire, de l'équité de traitement des citoyens, mais aussi sur l'atteinte au développement économique, la LGV Poitiers-Limoges en terme de projet d'étude, de faisabilité est proposée ! Tombe à l'eau le besoin d'aménagement du territoire avec l'axe Paris-Orléans, Limoges-Toulouse et ses multiples départements traversés, relayés avec les réseaux TER Aquitaine, Pyrénées, Auvergne, Limousin et Centre.
- Des espoirs perdus pour des milliers de citoyens du Nord du Lot, en passant par l'Aveyron, l'Indre, la Creuse, la Dordogne, la Haute-Vienne et la Corrèze, sans compter un outil de développement stoppé pour des centaines de PME-PMI. Une force vive de l'AXE POLT oublié ! 20 ans de perdus, RFF annonce 8 ans d'étude du projet, qui ne sont même pas inscrits au schéma des LGV. LGV qui voient leurs contributions Européennes en terme de financement, axées uniquement sur les projets transfrontaliers. Quant au financement d'un tel projet, c'est le flou artistique. Les coûts annoncés aujourd'hui seront de combien d'ici la réalisation. A cela, RFF argumente le pourquoi de l'abandon du POLT :
- Taux de rentabilité trop faible ! 2.8% pour le POLT sans ligne grande vitesse (LGV). Ce qui serait bien, c'est de connaître le résultat d'une étude économique avec l'évolution du POLT en deuxième phase, avec la réalisation d'une LGV sur l'AXE Nord-Sud entre Châteauroux et Orléans !

Se retrancher derrière un coût supplémentaire de 1 milliard d'euros pour ne pas aborder le débat de cette solution et la comparer en terme économique et en terme de développement durable et d'aménagement du

territoire, avec tous ces départements traversés par le POLT, démontre qu'il n'y a pas volonté de trouver les véritables solutions pour l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et le développement économique des régions traversées. Ou alors, cela risquerait de mettre au grand jour une évolution du taux de rentabilité du POLT, par rapport au 3.3% maxi de la LGV Limoges-Poitiers en terme de rentabilité.

- Pendulaire : La technologie ne serait pas adaptée... dans le même laps de temps, RFF valide cette dernière pour le projet Bretagne et n'a toujours pas démenti les propos de M.GALLOIS sur le sujet, quand ce dernier était Président de la SNCF et concerné par la signature de l'Etat avec les 3 régions pour réaliser le projet POLT.
- Organisation de la production : La LGV à voie unique n'est pas la meilleure solution pour une qualité de service optimale. Le moindre problème technique ou d'environnement, risque fortement de pénaliser la régularité des circulations et de gommer le gain de temps obtenu !
- Prix du billet pour les usagers ! En augmentation par la LGV Poitiers-Limoges. La SNCF pourra vous démontrer cela avec des simulations.
- Choix de Paris-Montparnasse conjointement. Ce n'est qu'un choix économique pour rentabiliser les infrastructures LGV Atlantique, avec un surplus de circulation venant de l'axe Limoges-Poitiers, financé par les deniers de l'Etat et peut-être un peu de Privé ... à voir au vu du faible taux de rentabilité, suivant les choix de tracés de 2.2% à 3.3%. Annexe (Plan métro parisien RATP). Ce choix démontre que Montparnasse n'a été retenu que pour cela. Sinon, comment être passé à côté d'un pôle économique en développement, comme celui de la Bibliothèque de France et de l'Avenue de France. Pôle qui se développe et sera fini avant la fin des études de la LGV Limoges-Poitiers et deviendra aussi important que la Défense. Et pour cause, à l'heure où la Gare de Paris Austerlitz va devenir le centre de ce Pôle, avec la Gare de la Bibliothèque de France et l'Avenue de France et sa dalle qui recouvrira les voies jusqu'à Masséna et les « maréchaux » équipés du TRAM, la ligne LGV Limoges-Poitiers permettra au mieux de prendre le métro à Montparnasse et le bus. Point de RER et des facilités de transport en commun que peut offrir le nouveau Pôle de l'Avenue de France. Ligne LGV qui au mieux, gagnera 24 minutes si le tracé le plus cher est retenu, voire seulement 14 minutes, si les deux autres tracés par leur coût moins élevé, sont retenus sur le POLT sans LGV dans sa première phase.
- Pour finir, les arguments sur les retombées de la LGV sur Brive-Tulle et la Corrèze, sont du même tonneau avec le POLT. Si vous voulez améliorer la situation de Tulle et Brive : nécessité que RFF débloque des budgets pour améliorer la liaison Tulle-Brive, notamment à l'heure où la Région Organisatrice a fait de lourds efforts financiers, pour doter de matériels neufs le TER (72500, 73500 AGC avec son nouvel atelier sur Limoges qui va se construire). De même, avec l'implication de RFF pour travailler intermodalité en gare de Brive, pour créer une Gare autoroutière en partenariat avec l'Etat, la Ville de Brive, la SNCF, voire la Région.
- Pour compléter les propos de M. SALIN (RFF) sur les gains de temps avec la LGV : pour Brive : 3h00 pour le projet le plus cher : 3h10 pour les deux autres projets.