



LIMOUSIN
CONSEIL REGIONAL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

André PAMBOUTZOGLU
Vice-Président chargé des Transports Collectifs
et des Infrastructures
27, bd de la Corderie
87031 LIMOGES Cédex



Madame Pierrette LARIVAILLE
Présidente de la CPDP LGV
POITIERS LIMOGES
31 place de la République
87000 LIMOGES

Limoges, le 3 octobre 2006

Madame la Présidente,

Etant intervenu à plusieurs reprises dans le débat public sur le projet de LGV Limoges-Poitiers, je souhaiterais faire ici une synthèse de mes propos.

Si je me félicite qu'un débat autour d'une liaison ferroviaire grande vitesse reliant le Limousin à Paris revienne sur le devant de l'actualité, je regrette qu'un certain nombre d'éléments ne puissent être portés à la connaissance du public. Pour être crédible le débat devrait en effet reposer sur des engagements clairs et précis. On est loin du compte aujourd'hui.

Je m'étonne ainsi ce débat ait été engagé alors que le projet n'est pas inscrit au schéma des lignes grandes vitesses et n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable avec les collectivités territoriales concernées.

Ce n'est pas, à ma connaissance, la démarche qui a prévalu pour d'autres projets de ce type. Le débat public sur les lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Provence-Alpes-Côte d'Azur a ainsi été précédé d'une inscription préalable au schéma des LGV et les projets ont été élaborés en concertation entre l'Etat, RFF le maître d'ouvrage mais aussi les Régions concernées, les départements, communautés d'agglomérations et diverses collectivités.

Je regrette par ailleurs qu'il faille attendre pratiquement la fin du débat public pour voir aborder un sujet loin d'être secondaire, celui du financement. En effet ces informations indispensables ne seront données que le 27 novembre soit à quelques jours de la clôture. J'avais signalé ce point le 28 juin dernier lors de la réunion d'acteurs mais il n'en a pas été tenu compte, je le regrette profondément. C'est là une question centrale pour la crédibilité du projet.

On sait que le coût prévisionnel oscille entre 1,6 et 1,9 milliards d'euros (infra+matériel). Or il n'y a aucune promesse d'engagement d'aucun des acteurs concernés. Les régions Limousin et Poitou-Charentes ne pourront à l'évidence, au vu de leur potentiel fiscal, aller au delà d'une participation symbolique. Le gouvernement entend réduire la dépense publique et a abandonné un projet -TGV pendulaire sur l'axe POLT- jugé trop onéreux et pourtant bien moins cher qu'un barreau Limoges-Poitiers. Quand à un éventuel montage public-privé on ne peut pas dire que les investisseurs privés se bousculent sur les projets ferroviaires. On peut d'autant plus s'interroger que de nombreuses lignes LGV décidées ou en cours de

Conseil Régional réalisation sont aujourd'hui en panne de financement, y compris la ligne Sud Europe Limousin Atlantique dont le barreau serait tributaire.

27, boulevard
de la Corderie
87031 Limoges cedex
téléphone
(33) 05 55 45 19 00
télécopie
(33) 05 55 45 18 25





On nous annonce un calendrier de réalisation avec comme horizon 2015-2020. Je suis là aussi dubitatif. Si l'on prend l'exemple du TGV Sud Europe Atlantique, il a été inscrit au schéma LGV en 1990 pour une réalisation effective à l'horizon 2016, autrement dit 25 ans plus tard. Quant à son prolongement vers Toulouse, il a été retenu au CIADT de 2003, inscrit au schéma LGV pour une réalisation à l'horizon 2020. Comment dans ces conditions juger crédible un calendrier à 10-15 ans pour un barreau Limoges-Poitiers ?

Je ne m'attarderai pas sur le temps de trajet même si de nombreuses discussions me laissent à penser qu'il sera difficile de tenir les deux heures prévues (manœuvres en gare de Poitiers, saturation de la gare de Montparnasse dans les années à venir ...)

A toutes ces incertitudes, ces interrogations s'ajoute la préoccupation centrale à mes yeux qui est celle de l'aménagement du territoire régional et inter régional. Une liaison grande vitesse doit à mon sens irriguer le territoire régional dans son ensemble et ne pas oublier les territoires voisins. La Creuse, la Corrèze, le Berry, la nord du Lot, seraient les grands sacrifiés du barreau.

A l'évidence, et comme l'a précisé le CIADT de décembre 2003 « la desserte du Limousin et du Nord du Lot sera encore longtemps tributaire de l'axe nord-sud POLT ». La vraie question, la priorité pour le développement économique et le dynamisme de cette région, mais aussi de pans entiers de territoires voisins, réside donc dans son amélioration rapide et progressive en terme de temps de parcours, de confort, et d'ouverture sur le réseau européen grande vitesse.

Le projet soumis au débat est celui du seul gouvernement. Les solutions alternatives, les questions liées à l'aménagement du territoire ont été largement occultées par le maître d'ouvrage. Il m'apparaît nécessaire de mettre à l'étude par un cabinet indépendant, comme cela fût fait par exemple pour la liaison Charles De Gaulle Express, un projet alternatif utilisant l'axe Paris-Toulouse prévoyant un aménagement progressif permettant des améliorations rapides et à terme une desserte grande vitesse Paris-Limoges proche des deux heures.

Dire cela ce n'est pas s'opposer à toute idée de barreau TGV. C'est simplement signifier que le Limousin ne peut se permettre le luxe d'attendre encore 20,25,30 ans pour avoir une ligne ferroviaire grande vitesse. C'est maintenant qu'il doit bénéficier de tous les atouts, de toutes les cartes pour son développement économique. C'est cet enjeu que je m'efforce de mettre en avant dans le débat qui vient de s'ouvrir.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.