

L. G. V. et T 3 A

Le projet présenté par ALTRO est extrêmement ambitieux puisque la ligne Paris-Limoges ne serait que la partie d'une transversale intermodale allant de l'Atlantique à l'Ukraine. Ce projet semble dans les souhaits des CERS, des Chambres consulaires et, en général, des réseaux professionnels; l'aspect économique, développement, est donc mis en avant.

ALTRO saute sur cette occasion d'une liaison "voyageurs", mais il n'oublie pas tout autant de parler de "l'adaptabilité de l'infrastructure existante". Le vieux mythe d'une grande liaison centre Europe - Atlantique ressurgit; mais il intéresse surtout le transport des marchandises. Or, si l'accès jusqu'à Limoges, par fer ou par route, semble relativement facile, en revanche cet accès par la chaîne des Puy, sur Clermont-Ferrand, puis celle de la Nivelle et enfin celle du Lyonnais jusqu'au confluent Saône - Rhône, sera beaucoup plus difficile.

Pour le fait les autoroutes, en partie réalisées, risquent d'être plus rapides et plus économes, étant cependant précisée que la traversée de la Suisse imposera, certainement, le feroutage. Alors, comment assurer un transport des marchandises sans de trop nombreuses ruptures de charge ? Concernant le transport voyageurs, une L B V Paris - Limoges n'est elle pas un peu courte ?

Pour éviter cette jonction au delà des crêtes il existe pourtant une voie ferrée, sans utilisation : Nantes, Tours, Vierzon, Roanne et au delà. En évitant la rampe des Sauvages, l'aménagement d'un accès par le nord du Beaugolais, ou d'un autre par St Etienne et St Chamond à peu de frais, semblerait plus facile.

Le financement d'une transversale si longue risque de poser divers problèmes, entre autres :

- Le train de travail sera très large : Europe, Etats, régions et autres collectivités territoriales, entreprises financières, etc... Les discussions sur la répartition des contributions respectives risquent d'être longues, les moyens de chaque intervenant étant très différents. Ces discussions seront d'autant plus complexes si des partenaires privés, aux objectifs différents de ceux des partenaires publics, sont "invités". Or, déjà, il semblerait que R.T.F. envisage le recours au secteur privé pour le

financement du court barreau Paris - Limoges. Qui en sera-t-il sur 2000 kms plus à l'est? Selon un choix route-fer à déterminer?

- Si l'on peut espérer que certains partenaires pourront développer les financements rapidement, il n'est pas certain que ce soit le cas pour d'autres. A ce jour les disparités sont fortes : une Europe de l'ouest riche et ouverte, une Suisse politiquement neutre mais techniquement exigeante, une Europe de l'est dont la stabilité politique, le développement économique et écologique sont encore incertains.

Le projet d'ALTR0 relève d'une grande ambition, parfaitement logique, dans une optique à 30 ans ou plus. La LGV Paris - Limoges serait donc un début de réalisation pour forcer le départ de ce projet, mais l'on ne voit pas quand et comment il pourra être totalement réalisé.

En résumé le massif central restera-t-il le "pôle répulsif" de la France?

Après tout, pourquoi pas?

De nos jours, et il nous semble de plus en plus dans les années à venir, nous aurons besoin de préserver de très larges zones naturelles, bien plus vastes - par exemple - que les 30.000 hectares du Parc national des Cévennes. Il y a un siècle, le

chemin de fer a voulu désenclaver le massif central ce qui nous a valu de superbes réalisations telles que la ligne des Causses ou celle des Cévennes. Mais, de nos jours, l'ensemble de ce réseau central (à ne pas confondre avec le "Grand Central") est sans emploi, coûteux à entretenir, son avenir à moyen terme menacé. Faut-il recommencer la même expérience? Il y a un siècle le développement des communications n'avait pas empêché la fuite des hommes. Qu'en sera-t-il dans quelques années?

Rogn ARMENGAUD
29 Rue Jean Mermoz
86000 POITIERS

B. 1

FINANCEMENT LGV Poitiers - Limoges.

R.F.F., tout en n'excluant pas un partenariat public-privé, a bien expliqué pourquoi il était prématuré de préciser les modalités du bouclage financier. Cette prudence nous paraît tout à fait compréhensible car plusieurs points nécessitent encore réflexion, et notamment

- Le montant non négligeable, pour un "barreau" relativement court. Bien d'autres LGV, à priori plus urgentes, sont à financer; R.F.F. l'a honnêtement montré. Surtout la liaison Lyon-Turin par un tunnel de base est impérative, tout en exigeant des moyens extrêmement élevés. Lorsque le financement de cette ligne sera assuré, alors il semblerait prudent de marquer une pause car la capacité d'endettement (et donc future de remboursement) de la plupart des intervenants sera logiquement en forte diminution.
- Le 27 novembre, à Limoges, R.F.F. expliquait que l'on

peuvent capter, grâce à la LGV, une clientèle supplémentaire au départ de Périgueux, Cahors, Rodez, Aurillac. Or, tout récemment, la SNCF a annoncé la suppression de l'une des deux liaisons quotidiennes directes Rodez - Quercy et Austerlitz. Un exemple parmi d'autres -- Cette réduction de l'offre va donc entraîner une désaffection de la clientèle qu'il sera difficile de reconquérir dans quelques années.

- Il sera demandé aux Régions à la fois de financer la LGV, la modernisation des lignes classiques et, c'est dans l'air, l'entretien des lignes utilisées par les seuls TER. Or les médias font leurs choux gras de l'accroissement du endettement des collectivités territoriales, donc de leur pression fiscale. Il semble donc urgent d'attendre que cela se calme et, par exemple, de ne relancer le débat qu'au moment des prochaines élections régionales.

- R.F.F. a donné quelques exemples de la réussite d'un partenariat financier public-privé. Toutefois, il paraîtrait souhaitable de ne pas généraliser à l'excès car chaque chantier de construction a ses particularités. Ainsi, pour le viaduc de Millau, l'utilisateur s'acquitte facilement d'un péage car le reste de l'autoroute est gratuit.

Pour la ligne Paris - Limoges, soit une partie

seulement du parcours de la grande majorité des voyageurs, cela exigera que R.F.F. calcule avec une grande rigueur la partie du billet de train, variable suivant la distance de chaque voyage, pour il faudra recourir au privé, tant pour un contrat de partenariat que pour une délégation de service public.

- Enfin le nombre futur de voyageurs Paris-Limoges ou Paris-Limoges, intéressé par la LGV de préférence aux trains classiques, est susceptible de varier tant en fonction du prix du billet que de la fréquence et de la qualité des dessertes sur les lignes classiques. Concernant le nombre de voyageurs sur la relation directe Paris-Limoges, les estimations à ce jour varient suivant les interlocuteurs: 20.000 voyageurs par an pour certains, 50.000 pour d'autres. De façon plus large le noyau du problème sera de savoir ce que l'on va faire de la ligne historique du point de vue travaux, cadencement des trains, fonction de la gare d'Austerlitz avec les autres gares parisiennes; tout dépendra du dynamisme de la SNCF (et autres opérateurs?) pour que R.F.F. soit motivé pour l'entretien de cette ligne.