

PROJET FERROVIAIRE ALTERNATIF

A la LGV Limoges -Poitiers

En préambule, je dois vous avouer humblement que je ne suis ni directeur SNCF, ni élu de la Nation, ni grand patron, ni grand économiste, seulement un simple citoyen français et heureusement comme le disait Coluche que je ne suis ni petit, ni noir ni pauvre, car mon indice d'écoute auprès des autorités serait encore plus aggravé. En France on sait quadriller une manifestation, un quartier dit sensible, mais pas notre territoire puisque tout converge vers Paris.

Trêve de plaisanterie.

La tendance de RFF pour alimenter les régions du Sud Ouest et du Sud Est ressemble point par point aux tracés autoroutiers initiaux de contournement du Massif Central par l'A10 et A6-A7. Les autoroutes saturées en quelques années ont nécessité la construction de 2 autoroutes de délestage que sont l'A20 d'un côté et des A71-A75 de l'autre.

Inévitablement côté Ouest, il faudra un jour ou l'autre réaliser une LGV parallèle à l'existante pour désaturer les lignes vers le Sud Ouest. Il n'est qu'à regarder l'exemple de l'A20 que de nombreux camions espagnols et portugais empruntent sans compter les véhicules des particuliers ce qui réduit le trafic de l'A10.

Maintenant venons en au développement du Limousin. Depuis maintenant 25 ans au moins nos élus, préfets, ministres et même Président de la République, nos patrons n'ont pas réussi à désenclaver notre région.

Situation Géographique

Le Limousin se trouve au Centre Ouest de la France et a par sa situation les yeux tournés vers le Nord (87 et 23), vers l'Ouest (87 et 19), vers le sud (19) vers l'Est (19 et 23). Or l'avantage d'être au Centre permet de voir à équidistance l'ensemble des points de la circonférence.

En réalisant la LGV Limoges Poitiers on fait donc du Limousin un cul de sac pour très longtemps.

La ligne POLT a comme principal inconvénient qu'au sud de Châteauroux, le terrain est plus vallonné et la voie ferroviaire plus sinueuse.

Comment sortir notre région du désenclavement ?

En premier lieu, je veux signaler que le futur projet ne serait effectif que dans 15 ou 20 ans. Ensuite dans un esprit d'ouverture et de développement du territoire, on doit prévoir un projet qui ne fermera pas le ban mais qui pourra offrir, dans les 30 à 50 années qui suivent, un point d'appui pour une extension du projet et non un blocage comme celui proposé par la LGV LP. Il faut donc ensuite permettre une extension vers l'Est et l'Ouest de la France en contournant par le Nord et Le Sud le Massif Central.

ALORS QUEL EST MON PROJET ?

Mon projet ferroviaire est une complémentarité entre le projet de l'Association TGV Capitole et le train pendulaire.

Dans un premier temps il n'est pas raisonnable de réaliser un TGV POLT.

Pourquoi ? Si de Paris à Châteauroux on trouve essentiellement des plaines, au sud le territoire est vallonné.

Dans le projet LGV Toulouse Bordeaux, il est fait mention d'un scénario 5 d'un train pendulaire, donc l'option n'est pas abandonnée par RFF.

Alors je laisse à l'Association TGV Capitole le soin de s'exprimer sur la ligne TGV Paris Châteauroux qui met Châteauroux à 1 h de Paris et avec les 500 millions d'euros économisés par rapport au coût estimé pour la LGV L-P, les utiliser pour développer le train pendulaire jusqu'à Toulouse et aménager les lignes ferroviaires lamentables telle Limoges Poitiers, Limoges Périgueux. etc

L'avantage de ce projet est qu'apparemment RFF a déjà déterminé le coût de l'opération Beauvilliers Châteauroux donc réalisé les études sommaires et qu'il doit bien traîner dans quelques tiroirs celles du train pendulaire.

POSSIBILITE D'EXTENSION DU PROJET

Comme je l'écrivais plus haut, un projet ne doit pas être une fin en soi mais une occasion d'aller encore plus loin sans tout remettre en cause.

La France souffre d'une trop forte concentration vers Paris, ce qui fait que très vite une saturation s'opère et, bien entendu, cela coûte à terme plus cher car il faut tout reprendre ou presque à zéro.

Les liaisons transversales sont quasi inexistantes du fait de la présence sur notre territoire du Massif Central, région qu'il faut aussi développer.

Limoges peut elle être une ville permettant aussi une ouverture vers l'Est (Clermont Ferrand, Lyon...) Bien évidemment non à cause de ce fameux Massif Central qu'il faut contourner par le Sud d'où, à mon avis l'efficacité du projet LGV Toulouse Bordeaux, qu'il faudra à terme poursuivre vers Montpellier pour rejoindre la Méditerranée.

Par contre Châteauroux est un excellent nœud pour une liaison Ouest Est qui contournerait le Massif Central par le Nord. Pour moi la liaison idéale transversale serait Nantes Poitiers Châteauroux Moulins Mâcon, mais là je peux laisser les experts proposer une solution meilleure.

De plus Châteauroux se trouve sur l'axe autoroutier A20, qu'à la Souterraine il y aura la 4 voies reliant l'Est à Nantes et passant par Guéret, non loin de Vierzon qui permet une ouverture vers Bourges et vers Tours (construction d'autoroute en cours, où il manque actuellement je crois la liaison entre Romorantin et Tours).

Enfin il y a un aéroport (ancienne base aérienne américaine) qui pour désengorger les aéroports parisiens pourrait être spécialisé en aéroport international de fret.

AVANTAGES DU PROJET

- 1- Utiliser l'argent du projet LGV L-P pour réaliser une liaison TGV Paris Châteauroux proposée par l'Association TGV Capitole et avec les économies réalisées (500 millions d'euros), acter le train pendulaire, du fait de la topographie au sud de Châteauroux, Paris Toulouse, d'où gain de temps pour les habitants situés au sud dont les Creusois les principaux oubliés du LGV L-P.
- 2- Limoges serait à 2h de Paris avec changement à Châteauroux y compris et Brive à 3h
- 3- Améliorer la liaison Limousin vers l'Atlantique
- 4- Améliorer la liaison vers le sud et aider aussi à désengorger le futur trafic TGV Toulouse Paris par Bordeaux.
- 5- A plus long terme permettre une extension vers l'Ouest et l'Est de la France en faisant de Châteauroux un nœud de communications ferroviaire, routière et aérien (fret).
- 6- Ce projet est en fait composé de 2 demi-projets, l'un utilisant le réseau ferroviaire actuel (non susceptible d'être contesté par des Associations) et permettant une mise en œuvre rapide de sa réalisation, donc un gain de temps d'au moins 5 ans sur le désenclavement régional avec ouverture vers l'Atlantique anticipée, l'autre un nouveau projet : une LGV Beauvilliers-Châteauroux.
- 7- Un meilleur rendement d'utilisation du matériel : 50 % sur le trajet Brive Limoges mais 100 % sur la nouvelle LGV
- 8- Economie d'achat sur le matériel. En effet il faudra au minimum 3 rames pour aller de Brive à Paris pour assurer les 11 aller retours annoncés, alors qu'une seule suffira pour théoriquement 12 aller retours journaliers.
- 9- Il y aura inévitablement une participation des régions concernées quel que soit le financement. Avec la même somme, le projet LGV L-P sera partagé par 2 régions (Limousin et Poitou-Charentes) alors que le mien le sera, à des degrés divers, par 4 régions éventuellement 5 (Midi-Pyrénées, Limousin, Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine si éventuelle amélioration de la ligne de Périgueux)

CONCLUSION

Ce projet, loin d'enfermer et de faire du Limousin un cul de sac où des populations situées dans la Creuse et l'est de la Corrèze sont totalement les oubliés du projet LGV L-P, permettrait de faire d'une pierre deux coups : Améliorer le réseau vers Paris et Toulouse et Ouvrir le Limousin vers l'Atlantique avec le même argent que le projet proposé dans les 15 années qui viennent.

Enfin et c'est ce qui pour moi est le plus important permettre des extensions, sans tout casser par des transversales au Sud (Bordeaux Toulouse Montpellier) et au Nord par Châteauroux de Nantes à Macon.

Le Limousin et le Berry retrouveraient enfin leur position centrale en France à terme dans les 30 ou 50 ans qui approchent, ce qui libérerait aussi la Région Parisienne qui est en train d'étouffer du fait de toutes les concentrations existantes et à venir que l'on propose.

Enfin ce véritable aménagement du territoire se ferait aussi dans le cadre d'un développement durable, car mieux quadrillé, la France ferait aussi des économies en terme de pollution du fait d'un moins grand nombre d'embouteillages sur les routes car je pense que ce qui fait qu'on utilise la route, c'est le manque ou la trop longue durée des trajets ferroviaires.

Limoges le 10 septembre 2006.

André THEPIN simple citoyen.



Le Limousin et le Berry dans l'Union Européenne



- Berry
- Ⓛ Limousin

