

# Cahier d'acteur n°123

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



Ville de  
**Limoges**

**Ville de Limoges**  
Hôtel de Ville  
Place Léon-Betoulle  
87031 Limoges cedex 1  
Tél. : 05 55 45 60 00  
[lemaire@ville-limoges.fr](mailto:lemaire@ville-limoges.fr)

*Il ne s'agit pas pour les auteurs de ce cahier d'acteur de s'immiscer dans le débat public en prenant une position définitive à l'égard de tel ou tel scénario. Ce choix appartient bien sûr aux territoires concernés situés dans l'emprise du projet et à RFF maître d'ouvrage.*

*L'objet de cette contribution a plutôt pour préoccupation de rappeler un certain nombre d'éléments attachés à la grande vitesse ferroviaire au vu des études déjà conduites sur les projets existants de LGV dont Poitiers-Limoges qui va desservir la façade atlantique voisine du POCL.*

# La nécessité de la grande vitesse ferroviaire pour le Grand Centre

Principaux projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement



Les projets de LGV dans le Grenelle de l'Environnement

L'augmentation régulière du trafic sur la LGV Paris-Lyon rend l'exploitation de cette dernière de plus en plus délicate et à l'horizon 2025/2035 la croissance des déplacements nord-sud devrait entraîner des difficultés sérieuses pour maintenir des conditions de déplacements satisfaisantes sur la ligne.

Ce projet est inscrit dans le programme supplémentaire de 2 500 kms de lignes à grande vitesse à engager après 2020 conformément à la programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement.

L'impact de cette liaison a conduit à engager une réflexion sur le doublement de la ligne actuelle pour disposer d'un second itinéraire permettant de desservir toutes les gares de la région lyonnaise et d'envisager un développement de l'intermodalité entre le train et l'avion.

La grande vitesse ferroviaire représente une opportunité à ne pas manquer qui permet une meilleure connexion aux centres de décision nationaux et à l'espace européen. Appuyé sur la nécessité de mettre en place une LGV alternative à la ligne actuelle entre Paris et Lyon, le POCL devra permettre, tout en respectant les objectifs qui lui ont été fixés, un renforcement des coopérations et des échanges économiques sur la partie Centre Est du territoire national.

La LGV devra permettre non seulement des liaisons rapides avec Paris mais également entre les villes du Centre (Orléans, Nevers, Bourges, Moulins) et renforcer la relation entre Lyon et Clermont Ferrand, le champ d'attractivité de l'agglomération clermontoise se situant prioritairement à l'Est du Massif Central en direction du sillon rhodanien.

## La dimension du projet nécessitera une grande maîtrise des volets financiers et environnementaux

Si le projet recueille un certain nombre de convergences, son coût prévisionnel estimé entre 12 et 14 milliards d'euros selon les scénarios exige nécessairement un taux de rentabilité satisfaisant en dépit de subventions publiques importantes.

En effet, le coût prévisionnel par kilomètre serait de l'ordre de 25 millions d'euros soit pratiquement le double de celui qui ressort pour la LGV Poitiers-Limoges dont les études sont bien avancées et en sont au stade de l'avant projet sommaire.

L'évaluation du projet POCL représente une part très importante de l'enveloppe inscrite au SNIT pour les 7 projets de LGV à lancer après 2020.

Si une maîtrise financière impérative doit être de rigueur il devra en être de même avec le volet environnemental tant en raison des enjeux environnementaux classiques (eaux, zones humides, biodiversité ...) inhérents à tous projets de ce type qu'en raison des problématiques plus spécifiques comme la Sologne (Zone Natura 2000), la traversée de la Loire, de l'Allier, les vallées de l'Essonne, de la Seine, du Rhône et les questions d'insertion urbaine. La dimension du projet et son impact nécessiteront vraisemblablement une attention particulière pour la préservation de l'environnement, ce qui pourrait conduire à disqualifier, en raison des coûts induits, certains scénarios.

# Le manque de pertinence d'une liaison POLT-POCL pour la desserte du Limousin par la grande vitesse

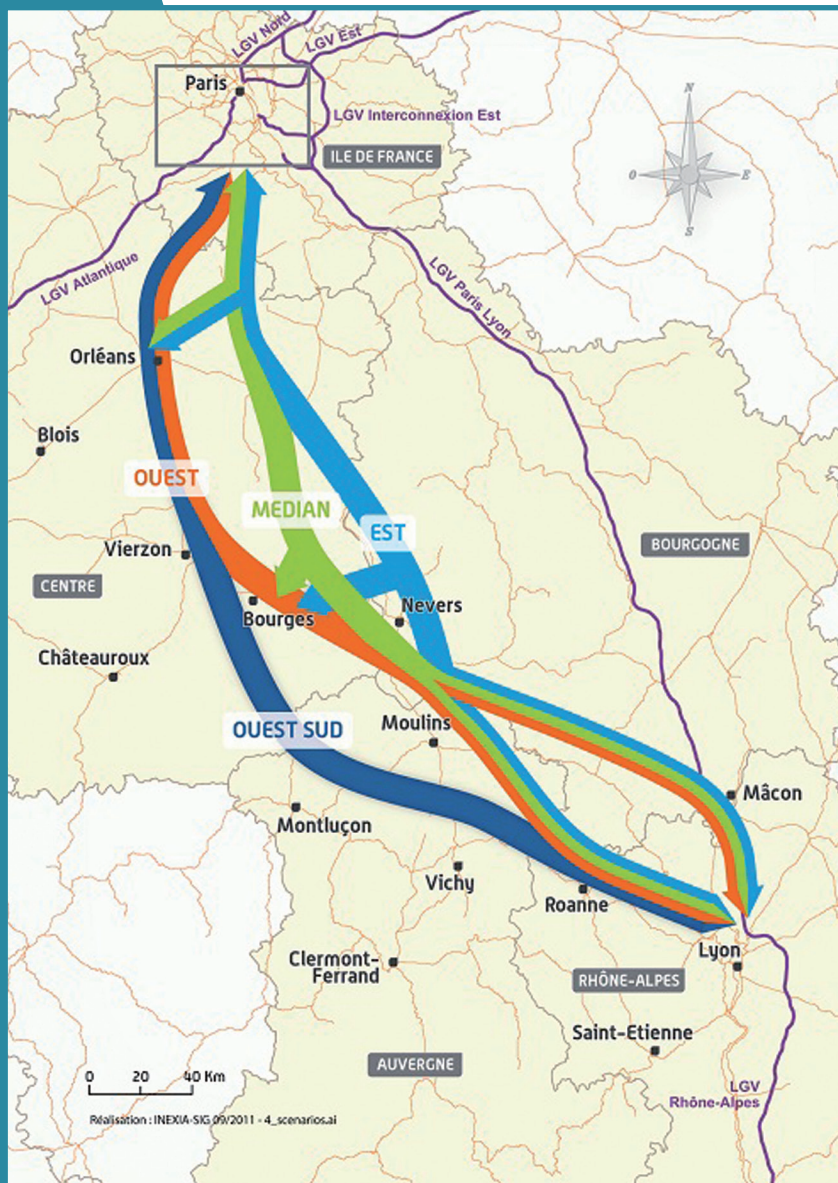
Une telle liaison que certains nostalgiques de réflexions antérieures autour du Y renversé, cherchent à restaurer paraît dénuée de tout intérêt.

- En effet, le projet POCL est pour une large part conçu dans une perspective de maintenir une desserte Paris-Lyon par la grande vitesse en un temps proche de celui existant actuellement et tout écart de tracé trop conséquent pénaliserait la rentabilité du projet. Cette situation hypothèque de facto l'intérêt d'une liaison POLT-POCL.
- Le choix de la LGV Poitiers-Limoges a été effectué après un débat public qui a eu lieu en 2006 ; il traduit la croissance des échanges du Limousin, de l'Aquitaine, de l'Auvergne et de Midi-Pyrénées avec Poitou-Charentes et l'arc atlantique.

- En application du Grenelle de l'Environnement le législateur a confirmé en 2009 la desserte de Limoges et du Limousin par la grande vitesse ferroviaire en inscrivant la réalisation avant 2020 d'une ligne LGV à partir de Poitiers. Cette LGV Poitiers-Limoges dont les études sont bien avancées constitue une des branches de la LGV Sud Europe Atlantique au même titre que les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. A cet égard il convient de rappeler que Limoges ainsi que les autres principales collectivités du Limousin contribuent au financement du tronçon Tours-Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique.
- La dégradation régulière de la ligne POLT et la nécessité d'accélération des échanges imposent la réalisation dans un délai le plus rapproché possible, de la LGV Poitiers-Limoges. Le projet POCL ne répond pas aux enjeux de Limoges et du Limousin.



Le territoire du projet POCL



LGV POCL - les scénarios

## CONCLUSION

Le POCL constitue un équipement très utile au développement du Grand Centre, et notamment la Région Auvergne ainsi que Clermont Ferrand. Toutefois, il apparaîtrait inacceptable que les réflexions émises autour de ce projet soient utilisées d'une part, pour remettre en cause l'opportunité de la LGV Poitiers-Limoges et d'autre part, pour interférer sur le bon déroulement du calendrier de cette dernière sur laquelle le législateur s'est engagé à une réalisation avant 2020.



Ville de Limoges  
Hôtel de Ville  
Place Léon-Betoulle  
87031 Limoges cedex 1  
Tél. : 05 55 45 60 00  
lemaire@ville-limoges.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67  
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL