

Madame Marie THEPIN- VIALETTE

87100-Limoges

marieclld@orange.fr

Contribution pour la réalisation de la LGV POCL

En 1990, le document présenté par le ministre des transports comportait deux projets pour desservir le grand centre :

- Le TGV Auvergne qui devait relier Paris à Clermont-Ferrand en 2h32, grâce à la construction d'une voie nouvelle et à l'aménagement de la voie existante
- Le projet TGV limousin qui prévoyait deux scénarii, un par Vierzon et Orléans, l'autre par raccordement à la LGV Atlantique

Cependant, le rapport Rouvillois commandé par ce ministère a remis en cause le schéma directeur qui prévoyait un projet de « Y renversé » du fait d'une rentabilité insuffisante, donnant ainsi le coup d'arrêt aux projets TGV Limousin et Auvergne.

La réflexion engagée à partir de 2005 conduit à envisager la nécessité de doubler, après 2020, la LGV Paris-Lyon, ainsi RFF publie les dates clés qui conduisent à la finalisation des études de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon.



Dans le même temps, pour tenir compte de l'abandon du projet de Y renversé, puis des études de train pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, l'Etat décide de mettre à l'étude la liaison de Limoges-Poitiers avec un raccordement sur la LGV SEA.

Le débat public organisé à cette occasion, conclut, le 30 janvier 2007, à la nécessité d'une LGV pour le Limousin, **la seule possibilité et la plus rapide à ce moment là**, était bien de réaliser 115km de LGV entre Limoges et Poitiers.

En 2009, la loi du Grenelle 1 donne la liste des 2000 kilomètres de LGV qui **pourraient être créés d'ici 2020**, et parmi elle, figure la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, oubliée dans un premier temps et réintégrée à la suite des interventions d'élus politiques et notamment, de celle de Mme Chirac.

La LGV POCL est également inscrite dans la loi au titre des infrastructures à réaliser après 2020.

L'Etat assigne 4 objectifs à cette dernière :

Objectifs <http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/ligne-grande-vitesse-paris-orleans-clermont-lyon>

- **relier Orléans au réseau à grande vitesse,**
- **desservir Clermont-Ferrand en moins de deux heures**
- **améliorer la desserte de Bourges.**
- **constituer par ailleurs un itinéraire complémentaire à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon**

Le débat public actuel qui s'en suit, a su évoquer à plusieurs reprises, tant par les cahiers d'acteurs que dans les réunions publiques, l'intérêt de voir fusionner le projet POCL et le projet de LGV Poitiers-Limoges.

La non rentabilité, prise en considération pour l'abandon du Y renversé et évoquée à plusieurs reprises lors de ce débat par RFF, trouve son corollaire dans le taux de rentabilité extrêmement faible de la LGV Poitiers-Limoges.

En termes économiques, il n'est, en effet, très peu raisonnable, au nom d'un débat public passé qui aurait conclu au bien fondé d'une LGV de 115 km à voie unique, de faire cohabiter deux projets, le barreau Poitiers-Limoges et le POCL, alors que le POCL connecté au POLT permettrait de mettre Limoges à un peu plus de 2 h de Paris.

Cette solution permettrait une économie de près de 2 milliards d'euros et d'apporter en provenance du Limousin, un gain supplémentaire d'un million de voyageurs par le POCL, finançant ainsi directement le projet et compensant très largement les voyageurs virtuels espérés de l'aérien sur les tracés dits les plus rentables.

A ce propos, la plate-forme d'Air-France créée à Marseille avec 28 dessertes vers Paris et les offres promotionnelles qui s'en suivent, risquent fortement de contre carter les espérances de RFF et de la SNCF en matière de report modal de voyageurs.

Elle est l'occasion de reprendre le schéma initial puisque les études réalisées et la réflexion menée en termes d'aménagement du territoire pour la LGV POCL, démontrent l'évolution et la pertinence de la nouvelle infrastructure, tant du point de vue fonctionnel qu'économique et autorise à modifier les angles de lecture du dossier ainsi que le précise RFF dans le chapitre III de son document « sur la recherche innovante du projet POCL et de ses objectifs ».

L'évolution de la réflexion conduite et constatée pour la LGV POCL permet de mener une réflexion comparable en ce qui concerne le barreau, par intégration dans la nouvelle ligne envisagée.

La SNCF, se proposant, d'ailleurs, en tant qu'opérateur ferroviaire de desservir Limoges et Brive par TGV-POCL.

Il est cependant, regrettable, que dans ce débat, Réseau ferré de France, avance des arguments fallacieux qui ne plaident pas en faveur de son impartialité dans le choix du tracé :

- s'arrogeant le droit de donner des durées de trajets approximatifs quand il s'agit de desservir Limoges (comme ce fut le cas à Châteauroux et à Vierzon)

- établissant des études complémentaires où étant juge et partie, les conclusions semblent toujours orientées,
- assurant à Gien que le temps de 2h entre Paris et Lyon est un des objectifs fixés par l'Etat alors que l'objectif a été assigné pour Clermont-Ferrand,
- répondant aux questions d'un internaute, en affirmant que RFF n'est pas en mesure de fournir des éléments chiffrés concernant les conséquences sur le projet POCL de l'abandon de la liaison Poitiers-Limoges, alors que la Direction d'Orléans pilote les deux projets et a procédé aux études des deux dossiers
- refusant d'intégrer les voyageurs de la ligne POLT au motif que le législateur avait prévu la LGV Poitiers-Limoges et que l'aire d'étude géographique se limite à Châteauroux, bien que très naturellement le POLT débouche sur le POCL dans tous les scénarii, alors qu'il n'éprouve aucune difficulté à intégrer les voyageurs en provenance du sud-est de la France, qui ne sont pourtant pas stricto sensu, dans l'aire d'études
- prétextant pour la LGV Poitiers-Limoges, la volonté du législateur et l'inscription dans la loi pour refuser la prise en compte de voyageurs potentiels en cas de non réalisation **et ce, simplement au titre d'une étude**, oubliant par la même les termes de la dite loi qui précise bien que le **programme pourra porter sur.....** et non l'affirmation de sa réalisation. Que l'adoption d'une DUP intervient avant l'étude des financements, qui dans le cas présent, ne se présentent pas sous les meilleurs auspices puisqu'ils viennent d'être qualifiés de difficiles par le responsable régional RFF de Poitou-Charentes

Dans ce cas particulier, RFF devrait également tenir compte des dernières évolutions dans la rédaction du SNIT et des conclusions pessimistes des récentes assises ferroviaires qui affirment la volonté de hiérarchisation des LGV compte tenu des contraintes économiques. La LGV Poitiers-Limoges étant fortement handicapée par sa faible rentabilité et par le projet POCL, qui raccordé avec la ligne POLT, présente un avantage non négligeable pour la desserte de Paris, la liaison avec LYON et plusieurs capitales régionales

- etc....

Éléments, qui sans doute avec beaucoup d'autres, notamment les présentations comparatives entre les scénarii, faites par RFF ont permis à Serge Grouard, maire d'Orléans et président de la Commission du développement durable à l'Assemblée Nationale, lors de la séance de clôture dans sa commune, de déclarer que le débat « était pipé d'avance » et que le choix de RFF était fait !

Le projet POCL est un véritable aménagement des territoires du Centre de la France dont le Limousin constitue le bord ouest et dont la vocation n'est pas de regarder uniquement à l'ouest. Les prévisions de trafic définies par RFF pour la LGV Poitiers-Limoges montrent bien que 93 % des voyages s'effectueront vers Paris et 7% seulement seront à destination de Poitiers et au-delà.

Le pôle de compétitivité du Limousin : le pôle européen de la Céramique de Limoges, dont l'objectif est de développer la filière industrielle céramique l'oblige par exemple, à regarder vers Tarbes, Vierzon et Cavaillon, donc vers le nord, le sud ouest et le sud est, ce que faciliterait le POCL.

Enfin, les tracés ouest du projet POCL permettent également de s'appuyer sur le nœud ferroviaire de Vierzon qui se situe à l'intersection des relations nord-sud avec le POLT et des relations Est-ouest entre Nantes et Lyon et donnent tout son sens à un aménagement optimal des territoires.

Fait à Limoges le 28 janvier 2012

Marie THEPIN-VIALETTE