



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'INDRE, DU CHER ET DU LOIRET ET CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE CENTRE

Or, si depuis la ligne Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris, il n'est pas possible d'accéder à la future gare TGV d'Orly et de se raccorder à la voie nouvelle qui desservira Roissy, c'est la capacité pour tous les territoires desservis par cette ligne d'accéder commodément aux relations internationales (TGV européens, aéroports d'Orly et de Roissy) qui est écartée, avec des conséquences évidentes pour l'attractivité économique des régions concernées³.

Ainsi serait figée pour le futur la carte française des infrastructures performantes ferroviaires, celle qui figure actuellement sur les pochettes des titres de transports de la SNCF et qui offre une fâcheuse illustration de ce que les experts de la DATAR nommaient « la diagonale aride » (contournement par les périphéries des départements du centre de la France, ainsi exclus de la modernité).

³ Il est d'ailleurs patent de remarquer que cet argument est mis en exergue dans le document de RFF (p.21 et p.40) pour justifier le projet Poitiers-Limoges



Le réseau TGV à l'horizon 2022 (source SNCF (www.tgv.com))

Une carte des LGV figée pour le futur et excluant définitivement le centre (Document CRCI - d'après données SNCF)



En conclusion...

Si la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges peut résoudre la question de la relation Limoges-Paris, elle met de côté les besoins des départements de l'Indre, du Cher et du Loiret. En termes d'intérêt général, elle a un impact très inférieur à l'amélioration de la ligne Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris (populations desservies : 360 000 habitants contre 1 500 000).

C'est pourquoi, dans le cadre du débat public, les CCI du Cher (Bourges), de l'Indre (Châteauroux) et du Loiret (Orléans) revendiquent :

⌘ que la solution alternative d'une modernisation de la ligne historique, avec un phasage d'opérations, soit considérée par RFF (études techniques et financières) et proposée au débat public,

- ⌘ que les intérêts de l'aménagement du territoire soient pris en considération, à savoir que soit étudié l'impact comparé sur les territoires de la desserte par la ligne Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris d'une part et de la desserte par le projet Poitiers-Limoges d'autre part,
- ⌘ que soit mise en évidence, si le projet Poitiers-Limoges aboutissait, la nécessité de compensations sur la ligne Châteauroux-Orléans-Paris (incluant les ramifications sur Bourges et Vierzon) de façon à garantir une connexion opérationnelle de cette ligne sur les infrastructures LGV projetées à moyen et long terme en Île-de-France.

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.

Commission Particulière du Débat Public

31, place de la République - 87000 Limoges - tél : 05 55 34 86 00 - fax : 05 55 34 86 08

Site internet : www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

Courriel : contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org



CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'INDRE, DU CHER ET DU LOIRET ET CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE CENTRE

CONTACTS



**Chambre de Commerce
et d'Industrie de l'Indre**
24 place Gambetta
36028 Châteauroux Cedex
Tél. : 02 54 53 52 51



**Chambre de Commerce
et d'Industrie du Cher**
Esplanade de l'aéroport
B.P. 54 - 18001 Bourges Cedex
Tél. : 02 48 67 80 80
Fax : 02 48 67 80 99
Mail : infos@cher.cci.fr



**Chambre de Commerce
et d'Industrie du Loiret**
23 place du Martroi
45044 Orléans Cedex 1
Tél. : 02 38 77 77 77
Fax. 02 38 53 09 78

**Chambre Régionale de Commerce
et d'Industrie Centre**
45926 Orléans Cedex 9
Tél. : 02 38 25 25 25
Fax : 02 38 43 00 39



Les CCI de Bourges, Châteauroux et Orléans contestent l'opportunité de la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges

Le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges est important pour la région Centre même si, à première vue, il ne la concerne pas. La LGV, en effet, doit son existence à l'invalidation du projet antérieur de train pendulaire (dit projet POLT), reliant Toulouse à Paris via Limoges et Orléans, un projet qui devait satisfaire les besoins de déplacement de l'ensemble des territoires desservis par cette ligne au nord de Limoges (Haute-Vienne, Indre, Cher, Loiret).

La position soutenue par les CCI de Bourges, Châteauroux et Orléans est donc une contestation du bien-fondé du projet de LGV Poitiers-Limoges dans la mesure où ce projet s'est substitué à celui de la modernisation de la ligne du POLT, plus pertinent en termes d'aménagement du territoire.



Les CCI de Bourges, Châteauroux et Orléans demandent que soit étudiée la solution alternative d'une modernisation de la ligne historique

Si le maître d'ouvrage oppose des arguments techniques à la solution du train pendulaire qui peuvent être admissibles, le dossier qu'il présente à l'occasion de ce débat public balaie rapidement, sans vraiment l'étudier, la solution d'une modernisation de l'itinéraire historique Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris. Cette alternative pourrait mettre Limoges à 2 h 30 de Paris en utilisant des rames TGV classiques et pour un coût largement inférieur à l'option Poitiers-Limoges.

Dès 1992, on a étudié la possibilité d'utiliser la ligne actuelle sur les tronçons où l'on pouvait circuler à plus de 200 km/h (projet de TGV Limousin). Des travaux sont en cours (suppression de 5 passages à niveau au sud de Châteauroux,

régénération des voies et des ouvrages d'art) pour améliorer la performance de l'infrastructure et la réalisation de deux courtes sections de voie LGV au niveau de Vierzon et d'Étampes — les principaux « puits de vitesse » de l'itinéraire — permettrait de réduire sensiblement le temps de parcours¹. Ce projet aurait aussi l'avantage d'être plus aisément finançable, parce que phasable dans le temps et susceptible d'associer au montage financier l'ensemble des collectivités concernées par la ligne.

Ce n'est pas le cas pour la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, dont le financement ne peut être phasé et qui ne peut mobiliser qu'un nombre limité de partenaires. Dès lors une réelle incertitude pèse sur la réalité de son financement, ce qui rend très virtuelle sa mise en service, annoncée pour 2016.

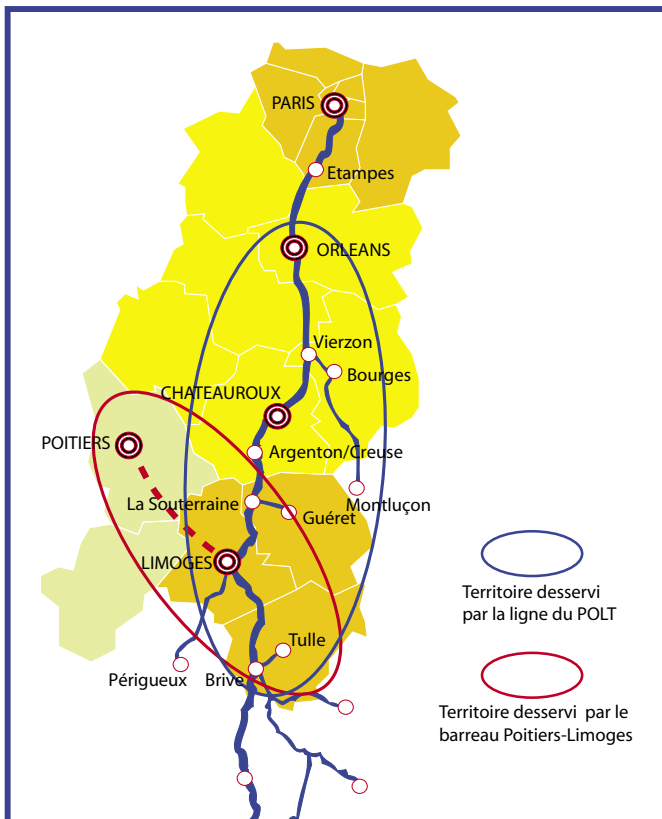
¹ 15 minutes pourraient être gagnées à Vierzon et le gain de temps réalisé à Étampes pourrait être de 10 minutes selon les rapports «Amélioration de la desserte ferroviaire sur l'axe nord-sud» (mai 98 - Conseil régional du Limousin - cabinet CODRA) et «Le financement du TGV Centre France» (rapport final octobre 1995 - Association TGV Centre France - Gérardin conseil). Par ailleurs, ces deux aménagements figuraient au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse du 2 avril 1992.

Le choix de Poitiers-Limoges conduira à une marginalisation des territoires actuellement desservis par la ligne historique

En termes d'aménagement du territoire, le choix d'une LGV Poitiers-Limoges se traduira inéluctablement par une **stratégie de désinvestissement** de RFF sur la ligne historique entre Limoges et Paris, ligne qui dessert les habitants du Cher, de l'Indre, de l'ouest de l'Allier et du Loiret en direction de Paris Austerlitz.

En effet, le programme de modernisation de cette ligne (renouvellement de sections de voie, suppression de passages à niveau dans l'Indre, mise en service de rames TEOZ), annoncé en compensation de l'abandon du projet pendulaire POLT, n'est pas à la hauteur des enjeux qui ont été mis en avant par les régions concernées lors du projet de train pendulaire².

² De fortes incertitudes pèsent sur la deuxième tranche du programme de suppression de 25 passages à niveaux qui avait été retenue lors du projet du pendulaire POLT et qui permettrait d'accroître la sécurité et la vitesse des trains.



Impact comparé des territoires desservis par la ligne du POLT et du barreau Poitiers-Limoges
 (Document CRCI)





De toutes les grandes lignes convergeant sur Paris, la ligne historique Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris sera la seule à ne pas être intégrée aux projets intermodaux du futur qui ouvriront sur les liaisons internationales

Le projet pendulaire POLT, outre l'objectif d'amélioration du temps de parcours pour rejoindre Paris, intégrait celui d'une **interconnexion opérationnelle de cette ligne au réseau LGV au sud de l'Île-de-France**, permettant notamment une relation avec l'aéroport de Roissy et un accès aux destinations européennes desservies par des LGV. Cet objectif a été revisité *a minima* par RFF et la SNCF après l'abandon du projet de pendulaire, sous la forme d'une proposition de circulation d'une ou de deux rames TGV par jour sur cette ligne jusqu'à Roissy, sans modification des infrastructures existantes.

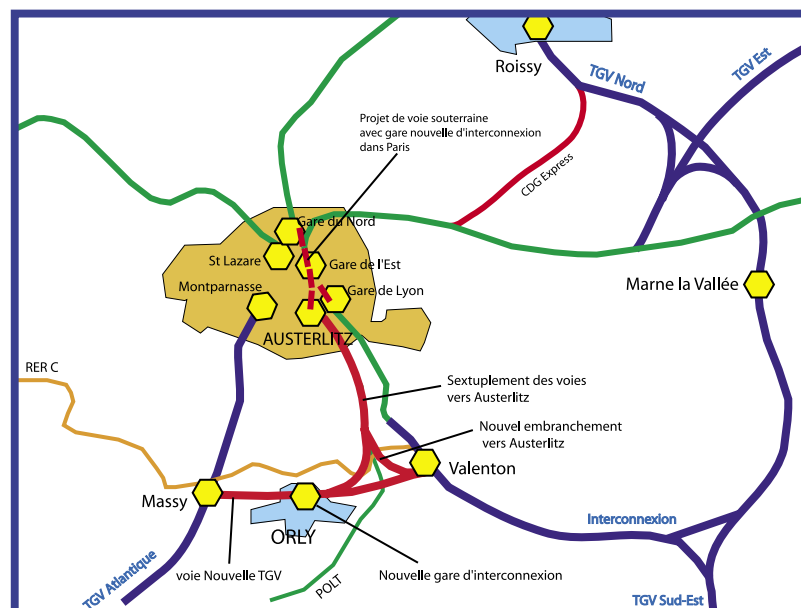
Même si, à court terme, cette proposition peut constituer un plus, elle est en fait une solution qui ne permettra pas de raccordement sur les réalisations prévues ultérieurement (interconnexion de l'ensemble des LGV au niveau de l'Île-de-France).

RFF prévoit notamment :

- une interconnexion sud des TGV en Île-de-France par **une ligne nouvelle entre Massy et Valenton** (entre la ligne actuelle du TGV Atlantique et l'interconnexion Sud-Est) ; cette ligne nouvelle est prévue pour absorber la croissance de trafic TGV attendue (que ne peut satisfaire la ligne de grande ceinture actuellement utilisée) et permettra de plus une relation express entre Roissy et Orly.
- **un embranchement vers la gare d'Austerlitz**, à partir de cette ligne nouvelle, pour le terminus de TGV venant de la ligne Atlantique mais aussi de la ligne Sud-Est (afin d'utiliser la gare d'Austerlitz, peu encombrée, pour résoudre le problème de la saturation des gares terminus de Montparnasse et de Lyon).

À plus long terme, RFF propose de **relier par souterrain la gare d'Austerlitz à la gare du Nord** avec la création d'une nouvelle gare souterraine au cœur de Paris.

Tous ces projets, aussi prometteurs qu'ambitieux ont, malheureusement, pour caractéristique commune d'ignorer totalement la ligne historique Limoges-Châteauroux-Orléans-Paris. En réalité, au sud de ce nouveau barreau d'interconnexion, l'accès depuis Orléans, Bourges ou Châteauroux à cette architecture nouvelle **n'est tout simplement pas envisagé dans les études en cours.**



Les projets de RFF en Île-de-France (interconnexion des LGV et des aéroports internationaux) excluent la ligne du POLT.
(Document CRCI - d'après données RFF)