



COMITÉ DE DÉFENSE DE LA GARE DE SAINT SÉBASTIEN ET AUTRES SERVICES PUBLICS (CODEGASS)

⌘ Il «obligerait à une réorganisation complète du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon»

Le tracé peut être choisi de façon à minimiser cet impact. Quoi qu'il en soit, toute réalisation de LGV passant dans une agglomération implique une adaptation du système de transport. La valeur ajoutée de la desserte LGV justifie pleinement cette adaptation. Les villes qui en ont déjà fait l'expérience n'ont d'ailleurs jamais mis en avant cet argument en tant que contrainte.

⌘ Une ligne parallèle «imposerait de traverser des espaces très fragiles du point de vue écologique»

Ceux qui utilisent régulièrement la ligne POLT ont pu constater le niveau de préservation de l'esthétique et de l'équilibre écologique de la plaine beauceronne : arrachage de toutes les haies et de tous les bosquets, lignes à haute tension, parcs éoliens surdimensionnés, rail en béton multi taggé de l'aérotrain...

⌘ Cette ligne «ne permettrait pas de coupler des TGV»

Si à terme, la solution du Y renversé est retenue, le couplage des TGV «Limousin» et «Auvergne» pourra se faire. En tout état de cause, cet argument ne justifie en rien la remise en cause d'une solution.

Le coût

Il serait intéressant de pousser un peu plus loin l'étude sur le coût de la solution Paris-Châteauroux : 2,2 à 2,4 milliards d'euros pour 165 km environ.

Ce coût semble surestimé dans la mesure où la traversée de la plaine beauceronne ne nécessite que très peu d'aménagements, de par sa configuration géographique.

Les coûts des options du barreau sont comparables : entre 1,15 et 1,30 milliard d'euros annoncés selon l'option (sans compter le matériel ?). Toutefois, certaines sources évoquent un montant plus proche des 1,5 milliard d'euros.

L'adaptation de l'offre sur la ligne POLT

Le document de RFF indique que «du point de vue de la qualité des dessertes, rien ne s'oppose à ce que

le transporteur puisse proposer une offre de service adaptée aux besoins de l'ensemble des agglomérations actuellement desservies entre Vierzon et Limoges, à l'image de ce qui est proposé par le TER 200 en Alsace ou par les services Interloire et Aqualys dans les régions Centre et Pays de la Loire».

Cette idée sous-entend la possibilité pour les régions de se substituer à la SNCF en termes de transport inter-régional. La SNCF a déjà tenté ce genre d'opération, en force, à l'été 2005, ce qui a entraîné un conflit et une prise de position du Ministère des Transports. Il est inadmissible que les Régions opèrent cette substitution sans compensation durable et réévaluée. Relève-t-il de leurs missions d'accepter cette substitution ? Cette partie du document sous-entend également que notre Région peut très bien se satisfaire de la desserte dont elle dispose et ne peut pas prétendre à une connexion directe à la grande vitesse et à l'Europe. Cette prise de position est quelque peu partisane et discriminatoire.

Le taux de rentabilité socio-économique

Le taux de rentabilité du POLT avait été évalué dans l'audit à 2,8%. Celui du barreau est de 2,2%, 2,4% ou 3,3% pour l'option centrale. À ce niveau, le taux de rentabilité socio-économique ne peut rentrer en ligne de compte. C'est donc bien la **nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée** sur ce type d'aménagement.



Conclusion

Au regard de ces éléments, la réalisation de la ligne TGV Limoges-Poitiers apparaît comme très préjudiciable à toute une partie du territoire.

Il est donc évident qu'une Ligne à Grande Vitesse sur l'axe Paris-Châteauroux et une desserte TGV constituent une vraie chance de développement économique et démographique des départements irrigués. Se contenter de relier Limoges à Paris n'est pas une solution suffisante ni satisfaisante.

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



COMITÉ DE DÉFENSE DE LA GARE DE SAINT SÉBASTIEN ET AUTRES SERVICES PUBLICS (CODEGASS)



CONTACT

Comité de Défense
de la Gare de Saint
Sébastien et Autres
Services Publics
(CODEGASS)

Parchimbaud
23160 Saint Sébastien
<http://codegass.free.fr>

Le but de ce cahier d'acteurs est de présenter les conséquences du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges pour la ligne Paris-Saint Sébastien-Limoges dans le cadre du débat national, et de proposer des solutions alternatives.

La zone « Centre » exclue de la grande vitesse et de l'aménagement du territoire

La zone « Centre France » est complètement exclue du réseau à grande vitesse. La réalisation du barreau Limoges-Poitiers contribuerait à maintenir cette exclusion en mettant de côté l'ensemble de la région Centre et le département de la Creuse. Les 18 départements desservis par l'axe direct en souffriraient fortement. Cette inégalité d'accès à un moyen de transport moderne et rapide toucherait des zones rurales, particulièrement défavorisées, et contribuerait à accentuer les inégalités en matière d'aménagement du territoire sur des bassins importants (Orléans, Vierzon, Bourges, Châteauroux, La Souterraine, Guéret...).

La crédibilité du projet de LGV au regard de l'abandon du TGV pendulaire POLT

Le gouvernement, suite à un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances sur les grands projets d'infrastructures de transport (4 mars 2003)¹, a rejeté le projet de TGV pendulaire POLT, d'un coût de 264 millions d'euros, au prétexte que le taux de rentabilité socio-économique de celui-ci était trop faible (de l'ordre de 2,8%).

Subséquent, il a proposé un projet de LGV passant par Poitiers, d'un coût annoncé de 1,5 milliard d'euros. Il est donc permis de s'interroger sur le **taux de rentabilité d'un projet 5 fois plus cher et qui n'irrigue en grande vitesse qu'un parcours supplémentaire de 125 à 160 km.**

Ce projet est annoncé pour au mieux 2015, voire 2020. Quelle alternative va-t-on offrir jusqu'à cette date, alors que la **pendulation peut très rapidement être installée** sur des rames TGV classiques et donc être très vite opérationnelle sur l'axe POLT ?

¹ Ce rapport est en ligne sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public (www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

COMITÉ DE DÉFENSE DE LA GARE DE SAINT SÉBASTIEN ET AUTRES SERVICES PUB

Le gain de temps annoncé pour le trajet en LGV Limoges-Paris via Poitiers est de 50 minutes à 1 heure, selon l'option choisie. Avec le POLT, on arrive à un temps de trajet inférieur à 2h30 (20 minutes gagnées sur le meilleur temps de trajet, 2h48 actuellement). Sachant qu'une amélioration de la ligne passant par Saint Sébastien permettrait de gagner encore quelques minutes (suppression de passages à niveau, rectification de certaines courbes...), **la différence entre les deux gains de temps devient peu significative.**

Il est également permis de s'interroger sur la saturation de l'axe atlantique et particulièrement des capacités de la gare de Paris Montparnasse à absorber les trafics de la ligne POLT.



Le risque d'une spécialisation fret de notre ligne

La ligne Paris-Limoges-Toulouse fait partie des lignes ouvertes aux services européens et inscrites au réseau transeuropéen de chemin de fer.

Le rapport d'audit du 4 mars 2003 indique que « les objectifs volontaristes des schémas de service ne pourraient être atteints qu'à la condition d'une amélioration sensible de la qualité de service du fret ferroviaire.

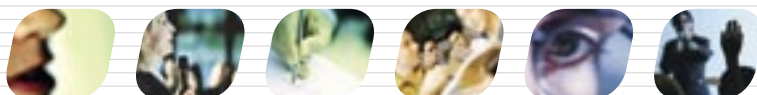
Or la SNCF souligne que le fret est actuellement handicapé par la priorité donnée au transport de voyageurs. Elle souhaite donc **que soit réalisé rapidement un réseau dédié au fret**, notamment sur la magistrale EcoFret. Selon une autre thèse, il existerait des gisements d'amélioration du service à réseau constant, moyennant une **redistribution de sillons de qualité en faveur du fret** et un effort de productivité de l'entreprise ferroviaire. Dans cette perspective, il appartiendrait à l'opérateur ferroviaire – ou, à ses concurrents – de démontrer sa capacité à fournir un service de qualité avant que soient envisagés des investissements d'infrastructures ».

Le rapport « fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail » des sénateurs Haenel et Gerbaud, réalisé en février 2003, indique qu'« **un réseau réservé au fret serait une situation quasiment idéale** : pas de problèmes de priorités (en particulier en situation perturbée), des conditions d'exploitation plus homogènes (en particulier pour la vitesse), des exigences de sécurité moindres et donc moins coûteuses, des capacités d'infrastructure largement accrues par rapport à la situation actuelle.

Cette idée n'est pas réaliste : ni l'Europe des 15 ni aucun des États européens n'a les moyens de créer un réseau spécifique, y compris à partir des infrastructures existantes. En revanche, si on l'explique, ce concept peut être conservé : l'avenir du fret nécessite la réalisation d'un **réseau européen de « sillons » performants sur lequel les trains de fret sont soit majoritaires, soit prioritaires** sur certains créneaux horaires et dans le cadre duquel la garantie de la qualité des sillons et de leur utilisation est réelle.

À l'échelon de la France, cela se traduit de diverses manières. Quelques parties du réseau ferré national pourraient avoir le fret pour vocation principale (par exemple la rive droite du Rhône, la ligne classique Tours-Bordeaux après réalisation de la ligne TGV). **D'autres devraient être mixtes en sachant faire une place réelle et garantir des capacités d'infrastructures de qualité pour le fret** : c'est le cas de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, ou la branche sud du TGV Rhin-Rhône. Il ne s'agit pas non plus de vouloir multiplier les axes « fret » mais de se limiter à quelques **grands axes nord-sud et est-ouest sur lesquels la priorité fret doit être concrète.** »

Il est donc permis de s'interroger en l'absence de toute modernisation sur une « priorisation » des sillons fret sur les sillons voyageurs au détriment de la qualité de la desserte.





Notre proposition de LGV

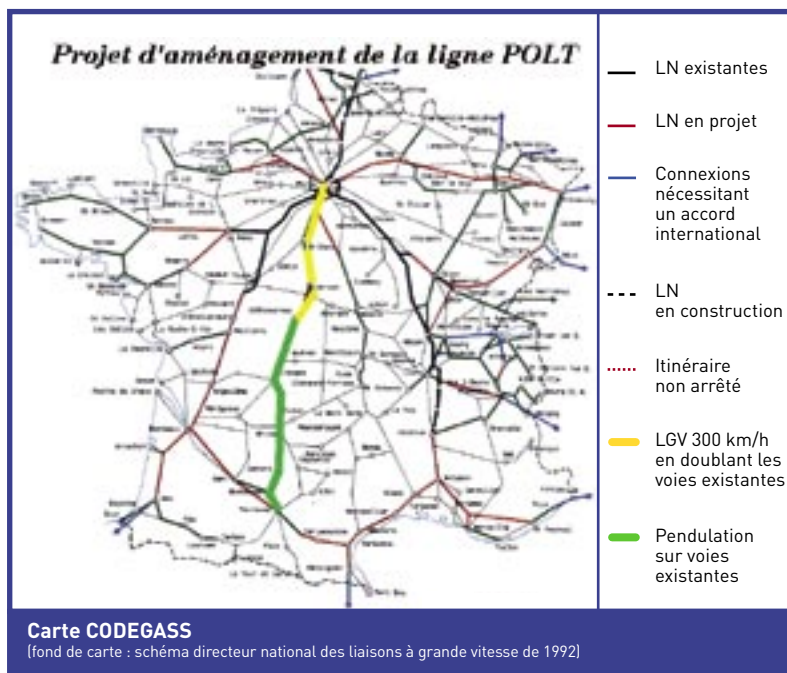
Notre proposition consiste à combiner une LGV avec la pendulation sur ligne classique :

1^{er} tronçon : LGV sur Paris-Châteauroux (en jaune sur la carte)

Réaliser une ligne à grande vitesse en parallèle de la ligne classique sur le tronçon Paris Châteauroux. Le profil de la Beauce permet de réaliser cet aménagement à un coût raisonnable. La ligne classique serait conservée pour le fret et les TER. Les TGV pourraient circuler à 300 km/h sur cette portion avec un gain de temps important.

2^e tronçon : pendulation sur la ligne classique Châteauroux-Limoges-Brive-Toulouse (en vert)

Sur le tronçon Châteauroux-Limoges-Brive-Toulouse, les TGV circuleraient sur la ligne classique, mais avec le système de pendulation qui permettrait d'accroître le gain de temps (10 à 20 minutes). Cette proposition offre un gain maximum de temps, tout en respectant l'aménagement du territoire.



Les conditions du débat sur la LGV Limoges-Poitiers

Les annonces de suppressions de dessertes sur la ligne POLT

Un projet de refonte des dessertes Corail est en cours de préparation à la SNCF pour le service de décembre 2007. De nombreux arrêts de trains «Grandes Lignes» sont menacés à Argenton, Saint Sébastien, La Souterraine, Saint-Sulpice-Laurière et Allasac, confirmant ainsi une volonté politique de défavoriser l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de renier les engagements ministériels concernant le maintien des dessertes à vocation d'aménagement du territoire.

Dans le contexte du débat, ces annonces peuvent fausser le jugement d'une partie de la population en l'incitant à privilégier le barreau, dans la mesure où l'axe POLT est volontairement dévitalisé. On peut regretter l'absence de position du Ministère des Transports sur ce sujet, ce qui tendrait à confirmer sa volonté d'influer sur ce débat.

Le dossier de RFF : un dossier peu objectif

Dans son dossier, RFF a étudié la solution que nous préconisons sur le 1^{er} tronçon, mais l'a rejetée pour un certain nombre de raisons, évoquées sous le titre «*Pourquoi l'idée de créer une ligne nouvelle, parallèle à la ligne Paris-Limoges-Toulouse, n'est-elle pas pertinente ?*»²

Les arguments avancés sont d'une légèreté assez surprenante :

Ce projet «ne desservirait pas Poitiers»

Poitiers est déjà relié à Paris par TGV, et sera relié en LGV par la future réalisation du tronçon Tours-Angoulême, prévu pour 2016. Le projet TGV POLT permettrait de relier à la grande vitesse de nombreux bassins (Orléans, Vierzon, Bourges, Châteauroux, La Souterraine, Guéret...), voire l'Auvergne si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme.

²Ces raisons sont évoquées en page 41 du dossier du maître d'ouvrage.