



## FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)



### CONTACT

**Fédération Nationale  
des Associations d'Usagers  
des Transports (FNAUT)**

32, rue Raymond Losserand  
75014 Paris

contact@fnaut.org  
www.fnaut.asso.fr

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, créée en 1978, regroupe 150 associations locales, implantées sur tout le territoire et regroupées en fédérations régionales, et une dizaine d'associations nationales spécialisées, soit environ 40 000 membres.

Association de consommateurs et de défense de l'environnement, la FNAUT s'efforce de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie sain et agréable et un aménagement rationnel du territoire.

### **La LGV Poitiers-Limoges : un projet surdimensionné et inadapté**

La FNAUT estime que la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) doit répondre à trois critères :

- # s'intégrer dans un schéma global européen ;
- # avoir une pertinence sur le plan économique ;
- # présenter un intérêt national en contribuant à un aménagement équilibré de l'ensemble du territoire.

Elle estime que les projets ne satisfaisant pas ces critères doivent être écartés au bénéfice de la modernisation des lignes ferroviaires existantes. Ce choix présente plusieurs avantages :

- # Il répond à la nécessité de remettre à niveau le réseau classique, soulignée par l'audit sur l'état du réseau ferré national publié en septembre 2005 ;
- # Il bénéficie aussi bien aux TER et aux trains de fret qu'aux rames TGV ;
- # Il permet une irrigation fine de nos territoires.

**Dans cet esprit, la FNAUT ne peut approuver aujourd'hui le projet de LGV Poitiers-Limoges.**

**Certes, le Limousin doit bénéficier d'une desserte ferroviaire nettement améliorée, et il est grand temps d'en venir à des réalisations concrètes après vingt ans d'études. Mais il existe d'autres solutions, moins onéreuses et plus efficaces que le projet présenté par RFF : elles doivent être exploitées en priorité.**



## DÉBAT PUBLIC

### PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)



## Un projet surdimensionné et trop coûteux

### # La clientèle

Une LGV Poitiers-Limoges mettrait Limoges à 2 heures environ de Paris. L'objectif est séduisant, mais cette LGV **ne desservirait qu'une population limitée**. Elle ne s'intégrerait dans aucun itinéraire ferroviaire à caractère européen ou même français susceptible de l'alimenter et elle ne desservirait directement que les agglomérations de Limoges et Brive, puisque la desserte de Toulouse et Montauban sera assurée par la LGV Paris-Bordeaux-Toulouse. De plus, une ouverture du Limousin vers la façade atlantique est évoquée, mais rien n'est envisagé pour rapprocher Limoges et Poitiers de Nantes.

### # Le financement

**Ce point fondamental n'est que succinctement évoqué** dans le dossier de RFF.

Le coût de la LGV est estimé à 1,3 milliard d'euros (tracé central). Or :

# **RFF est pénalisé par un lourd endettement** qui lui interdit d'investir à perte, **l'État est impécunieux** et le projet n'est **pas éligible aux subventions européennes** ;  
# **Quel investisseur privé** serait intéressé par un partenariat public-privé (PPP) compte tenu de la faible rentabilité du projet ?

# **Les collectivités territoriales** (Limoges et Brive, Haute-Vienne et Corrèze, Limousin) seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité (le coût des seules études de la LGV dépasse celui de la modernisation en cours de la ligne existante Poitiers-Limoges).

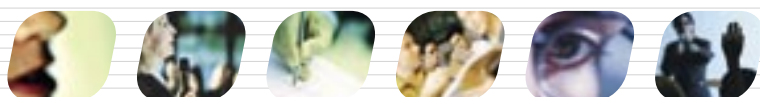
### # La date de mise en service

RFF estime que son projet pourrait voir le jour en 2016. Mais **ce projet, non phasable, pourrait aussi bien ne jamais aboutir**.

Il a fallu des années pour financer le TGV Est, investissement à vocation européenne qui concerne plusieurs millions d'habitants, le TGV Rhin-Rhône lui aussi d'intérêt européen, ou même la réouverture, d'un coût modeste, de la ligne La Cluse-Bellegarde (sud du Jura).

L'utilisation de celle-ci réduira de 20 minutes la durée du trajet TGV Paris-Genève (un projet de LGV Mâcon-Genève, dix fois plus coûteux, a été de ce fait abandonné).

Tous les autres projets de LGV (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux-Toulouse/Espagne, Marseille-Nice) seront considérés comme prioritaires car les populations concernées sont bien plus importantes que celle du Limousin.





## Un risque grave pour les lignes existantes

Ce risque est **totalemment ignoré dans le dossier de RFF.**

### # Quel avenir pour Limoges-Paris ?

Cette ligne **dessert plusieurs villes importantes** (Orléans, Vierzon, Châteauroux) et assure la desserte d'une majeure partie de la Creuse par les gares d'Argenton-sur-Creuse, Saint Sébastien, La Souterraine et Saint-Sulpice-Laurière.

La LGV Poitiers-Limoges **ne concerne ni la région Centre ni le département de la Creuse** (la distance Guéret-Paris via Limoges et la LGV serait allongée de 20%, le prix du billet aussi).

La réalisation de la LGV **viderait la ligne classique des deux tiers de sa clientèle**, la clientèle habitant Limoges et plus au sud se reportant sur la LGV. Sa desserte se dégraderait inévitablement. Les régions Limousin et Centre devraient intervenir pour maintenir une desserte satisfaisante. Les travaux de modernisation entrepris par RFF pour augmenter les performances de la ligne ne seraient pas poursuivis.

### # Quel avenir pour Poitiers-Limoges ?

La réalisation de la LGV **fragiliserait aussi l'exploitation de cette ligne TER**, déjà menacée par la mise à 2x2 voies de la RN 147, en la privant de la clientèle de bout en bout (environ 35% de la clientèle totale).

Le lancement de la LGV ne pourrait que **retarder la modernisation** en cours de cette ligne, en particulier le renouvellement de la voie entre Saint-Benoît et Montmorillon, qui permettrait de ramener à 1 h 30 la durée totale du trajet.



Le centre de la France et le Massif Central sont les grands oubliés de la grande vitesse. Qu'apportera la LGV Poitiers - Limoges ? Débattons et reprenons des études plus sérieuses pour améliorer la desserte ferroviaire d'un plus grand nombre d'habitants.

(carte RFF)



## Les propositions de la FNAUT

On peut dès aujourd'hui **améliorer significativement les relations entre le Limousin et l'Île-de-France et entre Limoges et Poitiers**, et éviter l'apparition d'un désert ferroviaire dans le centre de la France.

### # Exploitation

- # **Mise en circulation de TGV Limoges-Paris Austerlitz** (gare non saturée, contrairement à celle de Montparnasse où arrive la LGV Atlantique).
- # **Mise en circulation de TGV Limoges-Roissy-Lille** permettant de relier directement le Limousin et la région Centre à l'aéroport de Roissy par Juvisy (plus rapidement que par Poitiers via la ligne Massy-Valenton, très peu performante et saturée).

### # Investissements

- # **Suppression des passages à niveau entre Argenton-sur-Creuse et Vierzon**, pour améliorer la sécurité ferroviaire et routière, et permettre une vitesse de 220 km/h.
- # **Construction ultérieure d'un évitement de Vierzon** permettant de gagner encore 10 minutes et de ramener la durée du trajet Limoges-Paris à 2 h 10 tout en desservant la région Centre.
- # **Modernisation rapide de la ligne TER Poitiers-Limoges** pour obtenir un trajet en 1 h 30.

### # Études

- # **Nouvelle étude du projet de LGV en « Y renversé »** pour la desserte de Limoges et Clermont-Ferrand, et comparaison approfondie de tous les projets.
- # **Étude de la réouverture de la ligne Poitiers-Cholet** pour recréer une liaison directe Limoges-Poitiers-Nantes sans passer par Tours.

### L'EXEMPLE DE PARIS-CLERMONT-FERRAND

En 2005, la région Auvergne a étudié une desserte TGV Clermont-Ferrand-Paris par Montchanin (sur la LGV Paris-Lyon), analogue à une desserte Limoges-Paris par Poitiers (sur la future LGV Paris-Bordeaux) par la création d'un barreau LGV de 100 km Vichy-Montchanin, d'un coût de 1 400 millions d'euros.

Le trajet Clermont-Paris se fera en 3 heures quand les travaux en cours seront terminés. Il se ferait en 2 h 30 dans l'hypothèse d'un passage par Montchanin. La modernisation de la ligne classique Clermont-Paris, d'un coût identique à celui du barreau Poitiers-Limoges, permettrait d'obtenir un temps de trajet de 2 h 45, mais profiterait aussi aux villes de Moulins et Nevers. C'est ce choix qui a été retenu par la région

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.