



## CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LIMOGES ET DE LA HAUTE-VIENNE



Chambre de commerce et d'industrie  
Limoges et Haute-Vienne

### CONTACT

Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Limoges  
et de la Haute-Vienne

16, place Jourdan  
BP 403  
87011 Limoges Cedex  
Tél. : 05 55 45 15 15  
Fax : 05 55 32 24 46

**Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé d'engager les études préliminaires portant sur la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges connectée au réseau Sud Europe Atlantique.**

**Ce projet constitue à son achèvement, prévu en 2016, un puissant facteur de développement pour l'ensemble de la région Limousin, selon les termes mêmes du Premier ministre dans un courrier adressé le 5 mars 2004 aux responsables économiques locaux.**

**Cependant, les chances de réussite du projet présenté au débat public ne seront réelles que si un certain nombre de conditions sont réunies. C'est l'objet du présent cahier d'acteurs.**

**La CCI de Limoges et de la Haute-Vienne défend le projet mais ne se prononce pas sur le tracé.**



### La fin des discordances

Lorsque Michel Walrave, considéré comme le « père » des TGV et alors directeur général adjoint de la SNCF, est venu à Limoges en 1986 pour évoquer l'idée d'un TGV Paris-Limoges-Toulouse, un véritable espoir est né et a amené les Conseils régionaux concernés à s'y intéresser ainsi que d'autres collectivités et institutions. Des études ont alors été diligentées (Codra en mai 1988 et octobre 1990, Gérardin en octobre 1995...) pour parvenir à la conclusion que pouvait être envisagée la construction progressive d'une ligne TGV radiale Paris-Limoges-Toulouse. Le schéma directeur des Lignes à Grande Vitesse de 1990 a retenu le principe de cet aménagement progressif et dès lors d'autres solutions, vers Montluçon, vers Clermont-Ferrand, et ... vers Poitiers se sont fait jour. Les partisans de tel ou tel clan se sont affrontés et les services de l'État se sont trouvés dans l'incapacité de mettre d'accord les partisans et les adversaires du futur TGV.



## DÉBAT PUBLIC

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

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

## CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LIMOGES ET DE LA HAUTE-VIENNE

Si bien qu'en 1993, **ces divisions locales ont abouti à un résultat prévisible : l'abandon du projet.** Les protestations suscitées de tout bord par cette décision ont amené le gouvernement à proposer **une solution de pis-aller, le train pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse**, dont le niveau de service ne correspond pas à un véritable TGV.

Ce niveau d'insatisfaction, assorti des difficultés techniques de mise au point mais aussi de surcoûts de réfection des voies susceptibles de recevoir de très importantes contraintes dans les zones comportant des courbes, ont amené le gouvernement à revoir une nouvelle fois sa copie, en proposant, par décision du CIADT du 18 décembre 2003, la création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges connectée au réseau TGV Atlantique et donc au reste de l'Europe.

**Cette décision permet au Limousin d'accéder plus rapidement au réseau TGV que ne le permettrait un aménagement progressif de la ligne Paris-Toulouse. Mais elle présente surtout l'immense avantage de fédérer pour la première fois sur un même projet la quasi-totalité des représentants politiques et économiques.**

Cette union, qui devra encore se renforcer, constitue certainement le meilleur gage de succès du projet. En revanche, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne insiste pour que cette réalisation **dynamise les dessertes régionales au lieu de les pénaliser.** Le projet y gagnera en rentabilité, mais à la condition que les offres ferroviaires et routières actuelles soient nettement améliorées de telle sorte que la desserte des territoires ruraux soit égale ou meilleure sur la ligne historique Paris-Toulouse.



## Une réelle volonté de l'État

### ■ Six ans de tergiversations

Depuis que les services de l'État ont annoncé en 1990 l'aménagement progressif de l'axe Paris-Toulouse en LGV, les reculades n'ont pas cessé. D'abord, la SNCF qui, loin de s'engager positivement, affichait la liste des 17 grandes lignes déficitaires dont celle de Paris-Limoges-Toulouse. Ensuite, RFF dont le Président qualifiait le projet de « *danseuse du Limousin* ». Enfin et surtout, un État qui, à 2 reprises, annule ses projets d'aménagement progressif en LGV.

### ■ L'unité des positions de l'État, de la SNCF et de RFF : un fait nouveau majeur

En 2003, changement de tonalité : **l'État décide enfin de s'engager.**

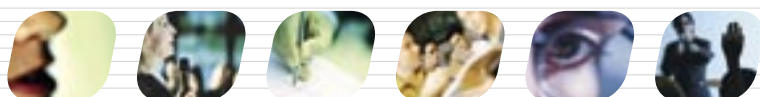
Le CIADT de 2003 « *confirme l'intérêt du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Poitiers et Limoges* ».

Le Premier ministre écrit le 5 mars 2004 : « *Je suis heureux de vous confirmer que les études préliminaires de ce projet seront engagées au deuxième trimestre 2004 afin que les travaux puissent débuter en 2011 et que la ligne soit mise en service en 2014* »

et le ministre de l'Équipement signait, le mardi 30 novembre 2004, la commande des premières études du barreau TGV Poitiers-Limoges, pour un montant de 2 millions d'euros intégralement pris en charge par l'État. Les présidents de la SNCF et de RFF ont cosigné ces commandes.

Depuis cette date, **le calendrier prévisionnel a été tenu** : premiers résultats d'études en 2005, ouverture d'un débat public en 2006.

Si la suite est confirmée, le début des travaux pourrait être lancé en 2010 pour une mise en service 4 à 6 ans plus tard.





Le nouveau ministre de l'Équipement a confirmé en octobre 2005 ces échéances, en précisant que le Commissaire européen aux transports avait été sollicité pour que les fonds du FEDER participent au financement (le projet pourrait en effet être intégré au « corridor européen n° 5 » Lisbonne-Kiev).

Le 1<sup>er</sup> septembre 2006 s'ouvrait officiellement le débat public en présence des représentants de l'État, de la SNCF, de RFF et des élus locaux pour lesquels, et de façon quasi unanime, « le projet de création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges constituait une chance historique pour le Limousin qu'il ne fallait pas laisser échapper ». Et il est vrai que ces déclarations étaient pour la première fois réellement concordantes.

**Tous ces éléments laissent penser que cette fois-ci les promesses faites en 2003 peuvent être tenues, mais à la condition que l'on retrouve la même unanimité de l'État, de la SNCF et de RFF dans les régions concernées et que, pour une fois, des choix unanimes et volontaristes s'expriment.**



## Un projet évolutif construisant l'avenir du Limousin

Deux critiques principales ont émergé du débat public :

- Le projet occulte une partie du département de la Creuse et le sud de l'Indre;
- Un barreau Poitiers-Limoges, c'est un cul-de-sac qui n'a pas d'autre avenir que de desservir Limoges et qui conduira à la régionalisation du projet.

Ces deux assertions peuvent être récusées comme suit :

### • Mieux desservir le territoire limousin

Il est nécessaire de rappeler en préambule que le projet de POLT par train pendulaire **ne concernait au maximum que quatre allers-retours Limoges-Paris**, dont seulement une partie devait faire un arrêt à La Souterraine avec une correspondance pour Guéret.

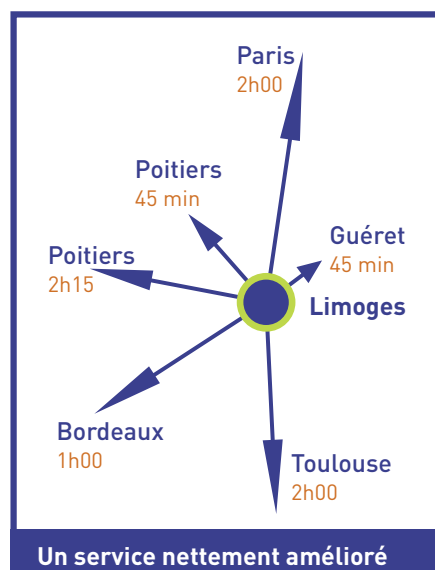
De même, l'amélioration de la ligne classique avec du matériel de type ZTER, nettement plus rapide que celui qui circule actuellement, permettrait aux Creusois d'améliorer sensiblement leur temps de parcours vers Paris dans l'immédiat, puis via Limoges et Poitiers à l'ouverture de la LGV, tout en leur permettant d'accéder très rapidement à Bordeaux et à Toulouse depuis Poitiers, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Ainsi, le temps moyen 2006 d'un trajet Guéret-Paris passerait de 3h46 en moyenne (meilleur temps 3h26, temps POLT 3h11) à 3 heures avec le TGV via Poitiers.

Mais de Guéret, il serait possible grâce au barreau TGV de se rendre à Bordeaux en 2 heures, à Poitiers en 1h45 ou à La Rochelle en 3 heures, ce qui divise par deux le temps d'accès à de nombreuses destinations très utiles aux Creusois comme aux Castelroussins qui, eux, peuvent déjà se rendre à Paris en moins de 2 heures.

Enfin, de Guéret à Toulouse, il faut aujourd'hui en moyenne 6 heures (meilleur temps 5h13). Avec la LGV Limoges-Poitiers, ce temps de trajet passera à 3 heures.

Pour ces territoires, il est évident le projet de LGV Poitiers-Limoges **ouvre de nouvelles et de très intéressantes perspectives de transports de voyageurs.**





⌘ **Le barreau Poitiers-Limoges : un cul-de-sac ou un projet d'avenir ?**

Limoges, un « *cul-de-sac* », une ligne TGV régionale « *à quoi bon ?* »

Voilà les critiques que l'on a pu entendre au cours des premières réunions du débat public. Aujourd'hui, ces critiques ne sont manifestement pas fondées puisque le Limousin n'a pas accès aux LGV. Mais sur le long terme, il est au contraire très judicieux de se poser la question. Car demain, il faudra être sur un itinéraire TGV, et pas seulement pouvoir accéder à ce réseau.

Bien conscientes de cette opportunité en se situant au carrefour de deux axes, de nombreuses collectivités (4 Conseils régionaux, 5 Conseils généraux, 12 communautés d'agglomération, 5 compagnies consulaires) ont décidé de soutenir activement le projet porté par l'association ALTRO.

**Celui-ci consiste à créer, par phases successives, une Ligne à Grande Vitesse transversale reliant les territoires atlantiques à l'étoile à grande vitesse lyonnaise et dont le premier tronçon serait le barreau Poitiers-Limoges, prolongeant La Rochelle-Poitiers à l'ouest, et Clermont-Ferrand à l'est puisque le Conseil régional d'Auvergne a demandé une réflexion sur un TGV Clermont-Ferrand-Lyon.**

Cette stratégie, si elle est suivie, mettrait alors le Limousin et la Creuse au centre du corridor européen n° 5 (Lisbonne-Kiev) dont l'achèvement est prévu pour 2020. Il est évident que le segment manquant entre Limoges et Lyon trouverait ainsi beaucoup plus facilement les financements qui lui seraient nécessaires..

Voilà pourquoi, au lieu de léguer à nos enfants une ligne régionale, nous pourrions ainsi leur offrir une liaison européenne.



 **Conclusion**

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne, auteur du présent cahier d'acteurs, souligne qu'à aucun moment une telle conjonction de positions aussi favorables à un projet ferroviaire en Limousin n'a jamais existé.

Dans ce contexte exceptionnel, elle les incite à lancer un appel solennel à tous ceux qui souhaitent que le Limousin bénéficie d'une Ligne à Grande Vitesse dans des délais et à des coûts particulièrement raisonnables.

Elle invite tous les acteurs régionaux à exprimer le plus largement possible leur soutien à un projet accessible mais qui ne se représentera pas avant longtemps.

Enfin, ils rappellent leur attachement à l'amélioration du réseau régional de transport collectif absolument indispensable au succès commercial de la future LGV Limoges-Poitiers.

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](http://www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)  
**Courriel :** [contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](mailto:contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)