

## ❖ POURQUOI AVOIR RENONCÉ AU PROJET DE TRAIN PENDULAIRE POLT ?



Sylvestre SALIN, chef de projet sur le débat public LGV Poitiers-Limoges, RFF

Le 18 décembre 2003, en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), le gouvernement a décidé de ne pas poursuivre le projet de TGV pendulaire Paris-Limoges-Toulouse pour **deux raisons** :

❖ **La circulation de trains pendulaires**, qui ne concernait que 4 allers-retours quotidiens Paris-Limoges, n'aurait pas permis un gain de temps suffisamment important notamment pour Châteauroux (8 minutes) et pour Limoges (16 minutes), en raison des bonnes caractéristiques générales de la ligne actuelle ;

❖ **La gestion d'un parc spécifique et restreint de six rames pendulaires** aurait entraîné des coûts d'exploitation et de maintenance trop lourds pour l'entreprise de transport et n'aurait pas permis un niveau suffisant de fiabilité.

En tout état de cause, le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges et le projet de TGV pendulaire sont **deux projets différents, aux objectifs distincts**, qui ne sont pas comparables.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges s'inscrit dans un contexte général différent (mise en service de la LGV Tours-Bordeaux), qui prend en compte le choix de la région Midi-Pyrénées et de Toulouse de se connecter à l'axe Paris-Bordeaux pour accéder, par la grande vitesse, à l'Île-de-France. Ce projet, qui permettrait à 10 TGV (dans les deux sens) de relier Limoges à Paris en deux heures\*, ne s'oppose en rien à la **modernisation de la ligne Paris-Châteauroux-Limoges** et à la pérennité d'une **desserte de qualité**. Réseau ferré de France a déjà investi 265 millions d'euros au cours des trois dernières années sur cette ligne, et continuera de la moderniser dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national arrêté par le ministre des transports le 22 mai 2006.

\* cas de l'option centre, avec arrêt à Poitiers



### ❖ LES MOYENS DE S'INFORMER ET DE PARTICIPER AU DÉBAT

❖ **Les documents du débat** : journal, cahiers d'acteurs, synthèse et dossier du maître d'ouvrage...

❖ **Le site Internet** : [www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](http://www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)

❖ **Les réunions publiques**

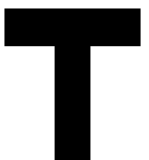
**Commission Particulière du Débat Public**  
**Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges**  
31, place de la République  
87000 Limoges  
Tél. : 05 55 34 86 00  
Fax : 05 55 34 86 08  
[contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](mailto:contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)



**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Projet de Ligne à Grande Vitesse  
Poitiers - Limoges

**ECOPLI**

M 20 g  
Valable jusqu'au  
31/12/2006



COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC  
SUR LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE  
POITIERS-LIMOGES  
AUTORISATION 24906  
87049 LIMOGES CEDEX 1

# LE JOURNAL DU DÉBAT

N°2 - OCTOBRE 2006



RETOUR SUR LES 6 PREMIÈRES  
RÉUNIONS PUBLIQUES

INTERVIEW DE RÉSEAU FERRÉ  
DE FRANCE

## LE DÉBAT EST LANCÉ !

Vous êtes très nombreux, depuis son lancement, à vous être exprimés dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.

Près de 1 250 personnes ont ainsi assisté aux premières réunions et le site Internet du débat a enregistré plus de 7 000 visites. La Commission Particulière du Débat Public a reçu 35 contributions écrites et 195 avis sur le projet. Elle veille à ce que le maître d'ouvrage réponde à toutes les questions qui lui ont été posées – près de 700 – dans un délai satisfaisant.

Cette forte participation montre que ce projet suscite un vrai débat. Trois interrogations ont été au cœur des discussions :

- ▣ **Ce projet est-il opportun et utile ?**
- ▣ **Quel sera l'avenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ?**
- ▣ **Le projet de Ligne à Grande Vitesse est-il un vecteur d'aménagement du territoire ?**

Le débat continue. Des thèmes seront approfondis et feront l'objet de réunions publiques sur l'environnement naturel et humain, l'agriculture, la biodiversité mais également le financement. Nous continuerons bien sûr à venir à votre rencontre dans le cadre des réunions territoriales de la Souterraine, Tulle, Périgueux, Châteauroux et Cahors ou lors des réunions de proximité de Bellac, Montmorillon et Confolens.



## LES RÉUNIONS À VENIR

▣ **LA SOUTERRAINE 10 octobre 2006/19 h 30**

Espace de l'Écluse - Avenue de la Liberté

▣ **TULLE 19 octobre 2006/19 h 30**

Salle d'Auzelou - Route Vimbelle

▣ **LIMOGES 23 octobre 2006/19 h 30**

Faculté de droit - 5, rue Félix Éboué

▣ **PÉRIGUEUX 6 novembre 2006/19 h 30**

Auditorium du théâtre l'Odyssée - Esplanade du Théâtre



## À LIMOGES ET À POITIERS, DES DIVERGENCES APPARAISSENT

« Animé », « musclé », « passionné », le débat l'était assurément ce mardi 5 septembre, date de la première réunion publique. Plus de 450 personnes y ont assisté et les premières prises de position ont été vives, qu'elles soient ou non favorables au projet.

Cette soirée a montré que les Limousins étaient impatients de désenclaver leur territoire. Pour certains, ce désenclavement passe par la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, « une chance historique », « une occasion à saisir aujourd'hui pour que Limoges accède à un nouveau statut », un barreau « plutôt que rien » pour les plus sceptiques. Pour d'autres, regrettant l'abandon du pendulaire, la desserte du Limousin sera longtemps dépendante de l'axe POLT\*.

Plusieurs élus limougeaux, soutenus par les acteurs économiques, ont plaidé en faveur d'un rapprochement avec la façade atlantique. Certains intervenants ont aussi insisté sur la nécessité de placer rapidement Limoges à deux heures de Paris.



L'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées a présenté pour sa part un projet consistant à relier Paris à Limoges via Châteauroux. L'association a demandé qu'une étude soit menée, sous l'autorité de la Commission Particulière, pour comparer les bénéfices en matière de desserte du territoire des deux projets.

\* Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

**La seconde réunion de lancement du débat s'est tenue à Poitiers devant plus de 350 personnes. Des priorités ont été clairement affirmées : préserver l'environnement, intégrer la LGV dans le réseau ferroviaire local et articuler le ferroviaire avec les autres modes de transport.**

De vives inquiétudes sur le devenir de la liaison TER entre Poitiers et Limoges se sont exprimées. Concurrencée par des liaisons journalières à grande vitesse, cette ligne risque de voir sa fréquentation baisser : « Ce que je crains, c'est que les voyageurs qui vont faire le trajet direct Poitiers-Limoges ne seront plus dans nos TER. À terme, nous aurons une baisse de l'offre TER au détriment de nos territoires ruraux ».

De nombreux intervenants ont demandé des précisions sur les options de passage, faisant souvent part de leurs préoccupations environnementales. L'association Vienne Nature a ainsi évoqué la nécessité de prendre en compte

les impacts naturels et humains car « quelle que soit la solution, il y aura des dégâts considérables sur des habitats, sur des espèces ». L'association ACIDDE suggère de prendre en compte le projet de doublement de la RN 147 et de réaliser « une étude conjointe pour associer l'impact de la LGV et l'impact de la 2x2 voies ».

La complémentarité de Poitiers et de Limoges a été soulignée par des élus poitevins : « la grande difficulté du développement de l'agglomération [de Poitiers] est la lamentable organisation des transports routiers et ferroviaires vers Limoges et le Limousin ».

### ILS ONT DIT...

« Chez Legrand, nous sommes pragmatiques et moi je vote pour le projet Limoges-Poitiers. »

François Frugier, DRH du groupe Legrand

« Si nous laissons passer ce train, nous serons définitivement sur le bord de la route et de toutes les routes. »

Jean-Pierre Limousin, Président de la CCI de la Haute-Vienne

« Je regrette que ce désert [le Massif Central] continue de le rester »

Jean Chatenet, maire de Masseret

« Dans 15 ans, pour aller à Lyon, faudra-t-il que je passe par Poitiers ? »

André Thépin

« Je suis favorable à cette liaison. Il faut que les choses avancent, qu'elles aillent vite. »

Marie-Françoise Pérol-Dumont, Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne

« Limoges-Paris se fait en à peine trois heures. Par contre, les relations sont très dégradées en direction de Lyon, de Bordeaux, sans parler de Nantes qui n'existe plus puisque la ligne a été supprimée. »

Guillaume Bertrand, association ALTRO

« Puisque Limoges et Poitiers sont en réseau de ville, nous délibérerons à nouveau (...) pour souligner l'intérêt et la nécessité absolue de cette liaison. »

Alain Rodet, maire de Limoges

« Concernant l'aménagement du territoire, il faut surtout qu'il y ait une volonté de la part de nos politiques à faire que ce TGV, aussi rapide qu'il soit, puisse permettre un vrai développement de la région. »

Jean-Marie Boucheron

« C'est un projet imposé par l'État qui n'a fait l'objet d'aucune concertation (...), il y a des questions fondamentales qui se posent, il faut dire comment l'État va le payer. »

André Pamboutzoglou, vice-Président du Conseil régional du Limousin

« Nous avons un intérêt économique fort à jouer notre rôle de plate-forme régionale. »

Jacques SANROT, maire de Poitiers

« Le développement des régions n'est pas celui des capitales [régionales]. »

André Clavé

« On ne peut pas se satisfaire d'une proposition TGV qui ignore la plus grande partie du territoire limousin »

Jean-Bernard Damiens, adjoint au maire de Guéret



## LES CREUSOIS EN APPELLENT À UNE PLUS GRANDE SOLIDARITÉ TERRITORIALE

À Guéret, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer un projet qui « abandonne » la Creuse et « renforce son isolement ». La LGV serait un facteur d'exclusion qui contribuerait à accentuer les inégalités entre les territoires.

Les élus présents ont unanimement affirmé leur soutien au projet POLT, rejoints en ce sens par le comité de défense de la gare de Saint-Sébastien (CODEGASS).

L'abandon du train pendulaire était d'ailleurs dans toutes les mémoires et les interrogations sur le nouveau projet présenté par RFF restent nombreuses : « Pourquoi avoir abandonné ce projet alors que

des études avaient été financées ? », « Pourquoi supprimer des dessertes sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse ? », « Pourquoi abandonner l'axe central, la seule chance de développement de nombreux départements ? »

Un intervenant s'est dit favorable à l'option nord en cas de poursuite du projet. Il a proposé qu'elle desserve la gare de La Souterraine ou une autre gare creusoise.

## QUAND LE DÉBAT SE FAIT PLUS TECHNIQUE

À Brive-la-Gaillarde, des thématiques plus techniques ont été approfondies.

Parce que la perspective de LGV semble souvent trop lointaine, RFF est revenu sur la temporalité du projet. Le processus d'études et de décision devrait s'étaler sur 6 à 8 ans et la LGV pourrait être construite en 4 ans.

Certains doutent de la rentabilité du projet et font remarquer que les estimations financières proposées ne cesseront d'augmenter. Pour rentabiliser de tels investissements, un intervenant propose d'électrifier certaines lignes régionales pour faciliter l'accès

à Limoges et ainsi augmenter le trafic sur la Ligne à Grande Vitesse. Les gains de temps présentés par RFF ont fait aussi l'objet de nombreuses remarques. D'aucuns pointent « les risques d'engorgement » à la gare Montparnasse, terminus de la ligne Limoges-Poitiers-Paris. Le maître d'ouvrage a indiqué que des études étaient en cours pour renforcer la capacité de la gare parisienne et qu'à plus court terme, les TGV provenant de Limoges et de Bordeaux pourraient être couplés en gare de Poitiers.



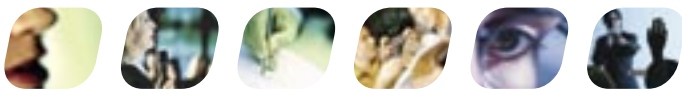
### COMMENT SE DÉPLACERA-T-ON DEMAIN ?

Le 28 septembre, la Commission a convié plusieurs spécialistes de la mobilité à répondre aux questions du public.

Réseau ferré de France a exposé ses modèles de prévision de trafic et ses estimations pour les 3 options de passage de la LGV. La SNCF a précisé les perspectives d'évolution de l'offre et de la demande des transports ferroviaires à longue distance.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne et le CETE\* du Sud-Ouest ont aussi présenté les offres de transport complémentaires nécessaires à l'équilibre des territoires : aérien, ferré ou routier.

\* Centre d'Études Techniques de l'Équipement



## COUPON-RÉPONSE

### JE SOUHAITE POSER UNE QUESTION

---

---

---

---

---

---

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_ Courriel : \_\_\_\_\_