



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Contributions écrites au débat national sur le barreau TGV Poitiers Limoges 15/09/2006

Contexte

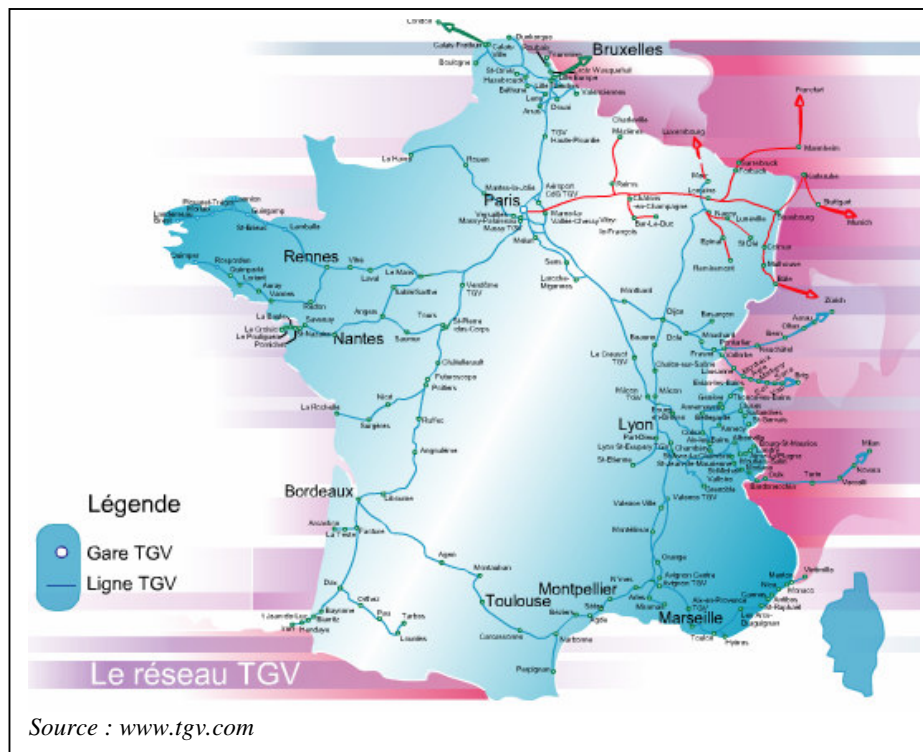
Lors du CIADT du 18/12/2003, le gouvernement a inscrit, en tant que projet à étudier, le prolongement de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Poitiers vers Limoges sur la carte des infrastructures à long terme.

Le 30/11/2004, M Gilles de Robien, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer a signé la convention d'études relative à cette ligne nouvelle Poitiers Limoges et les pré études fonctionnelles ont été engagées.

Le but de ce document est d'exprimer les conséquences d'un tel projet pour la ligne Paris St 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

Comme on peut le constater sur la carte ci-après, la zone "Centre France" est complètement exclue du réseau à Grande Vitesse.



La réalisation du barreau Limoges Poitiers contribuerait à maintenir cette exclusion. Ce sont ainsi les départements de la Région Centre et de la Creuse qui seraient exclus. Les dix-huit 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 d'un tel projet 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, a rejeté le projet de TGV pendulaire POLT, d'un coût de 264 millions €, 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 milliards €. 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 ?

Le gain de temps annoncé pour le TGV via Poitiers, est de 50 minutes à 1 heure, selon le couloir choisi. Avec le POLT, on arrive à un temps de trajet inférieur à 2h30 (20 minutes gagnées sur un meilleur temps de trajet de 2h48 actuellement). Sachant qu'une amélioration de la ligne passant par St Sébastien, permettrait de gagner encore quelques minutes (suppression de passages à niveau, rectification de certaines courbes, ...), la différence entre les 2 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.

L'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.

Mais, l'idée n'est pas réaliste : ni l'Europe des quinze ni aucun des Etats européens n'a les moyens de créer un réseau spécifique, y compris à partir des infrastructures existantes. Par contre, le concept est intéressant à préserver en l'expliquant : 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.

A l'échelon de la France, cela se traduit de diverses manières ; quelques parties du réseau ferré national pourraient être à vocation principale de fret : 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.

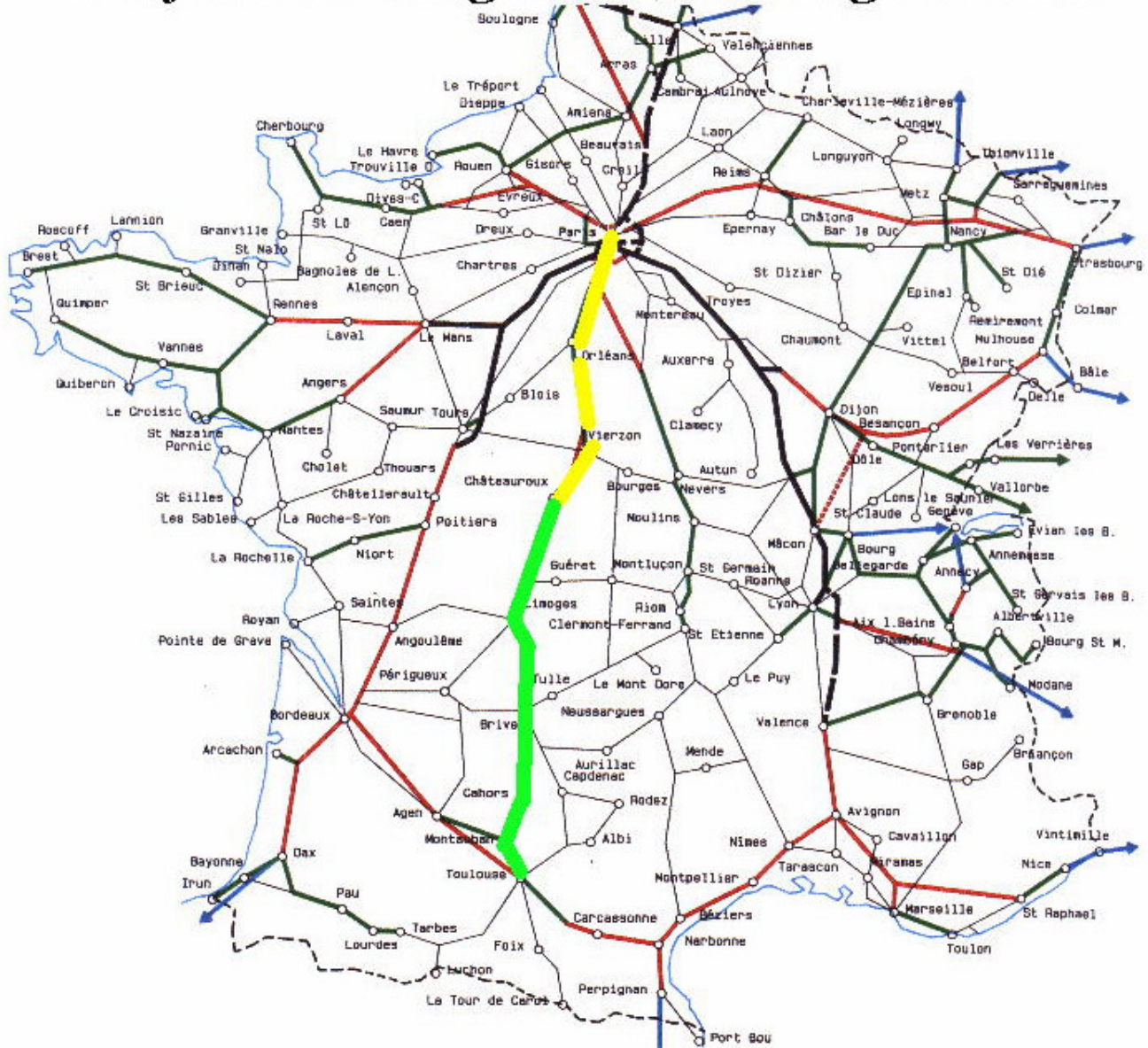
1^{er} tronçon : LGV sur paris Châteauroux (en jaune) :

Réaliser une ligne à grande vitesse (LGV) 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^{ème} 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'accentuer le gain de temps (10 à 20 mn). Cette proposition offre un gain maximum de temps, tout en respectant l'aménagement du territoire.

Projet d'aménagement de la ligne POLT



- | | | |
|--|---------------------------------|---|
| — LN existantes | --- LN en construction | — LGV 300 km/h en doublant les voies existantes |
| — LN en PROJET | (..... Itinéraire non arrêté) | — Pendulation sur voie existante |
| — Connexions nécessitant un accord international | | |
| — Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse | | |
| — Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express | | |

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 Corails 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, St Sébastien, La Souterraine, St Sulpice Laurière, 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 ?* »

« La desserte du Centre-Ouest par une ligne nouvelle à grande vitesse passant par l'axe central, parallèle à la ligne Paris-Limoges-Toulouse, a été examinée par RFF. Cette possibilité consiste à utiliser pour partie la LGV Atlantique au sortir de Paris, puis à réaliser une ligne nouvelle jusqu'au sud d'Issoudun, en desservant Orléans et Vierzon par des gares nouvelles. La desserte de Limoges s'effectuerait par la ligne actuelle à partir de Châteauroux.

En première approche, RFF estime que cette solution impliquerait de réaliser une infrastructure nouvelle de 165 km environ, qui permettrait de desservir (sans arrêt) Châteauroux en 1h05 et Limoges en 2h05, pour un investissement de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros.

Toutefois, un tel projet :

- *ne desservirait pas Poitiers et ne permettrait pas d'accompagner le mouvement d'ouverture du Centre-Ouest sur la façade Atlantique ;*
- *obligerait à une réorganisation complète du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon, du fait de la réalisation de gares nouvelles ;*
- *imposerait de traverser des espaces très fragiles du point de vue écologique (vallée de la Loire, Sologne) ;*
- *ne permettrait pas de coupler des TGV, ce qui poserait de nouvelles interrogations en matière de gestion des trafics sur la LGV Atlantique.*

Pour l'ensemble de ces raisons, et compte tenu du montant de l'investissement, RFF considère qu'une telle possibilité ne constitue pas un projet pertinent pour le désenclavement ferroviaire du Centre-Ouest et décide de ne pas en poursuivre l'étude. »

Les arguments avancés sont d'une légèreté assez surprenante :

- cette desserte 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. Par contre le projet TGV POLT permettrait de relier à la Grande Vitesse de nombreux bassins (Orléans, Vierzon, Bourges, Châteauroux, La Souterraine, Guéret, ...), voire même par la suite, l'Auvergne, si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme.
- Réorganisation du système de transport 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.
- 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, de tous les bosquets, lignes à haute tension, parcs éoliens surdimensionnés, rail en béton multi taggé de l'aérotrain, ...
- Couplage des TGV : Si à terme, la solution du Y renversé est retenue, le couplage des TGV « Limousins » et « Auvergne » pourra se faire. En tout état de cause, c'est argument ne justifie en rien la remise en cause d'une solution.

Le coût :

En ce qui concerne le coût de la solution Paris Châteauroux, il serait intéressant de pousser un peu plus loin l'étude : 2,2 à 2,4 milliards d'€ pour 165 km environ. Ce coût semble toutefois surestimé dans la mesure où la traversée de la plaine beauceronne ne nécessite que très peu d'aménagements, de par sa configuration géographique.

Par comparaison avec les options du barreau, cela ne fait pas de grosse différence. Entre 1,15 et 1,30 milliards d'€ annoncés selon l'option (sans compter le matériel ?). Toutefois, certaines sources évoquent un montant plus proche des 1,5 milliards d'€.

Là encore, il est permis de mettre en doute l'objectivité de RFF. Lorsqu'on lit le dossier, celui-ci a été écrit dans une optique résolument favorable au barreau. Le parcours de l'actuel Président de RFF pourrait expliquer ce choix rédactionnel.

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 terme 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 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 :

Celui 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. A 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.