



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

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

Synthèse de la contribution écrite au débat national sur le barreau TGV Poitiers Limoges 18/09/2006 à Guéret Salle polyvalente - avenue René Cassin

Notre association a réalisé une contribution écrite contre le projet. Celle-ci se décompose en 3 points principaux

1. La pertinence du projet

a. La zone "Centre" est déjà exclue de la Grande Vitesse et de l'Aménagement du Territoire

La réalisation du barreau Limoges Poitiers contribuerait à maintenir cette exclusion. Ce sont ainsi les dix-huit départements desservis par l'axe direct qui seraient exclus. 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, ...).

b. La crédibilité d'un tel projet au regard de l'abandon du TGV pendulaire POLT

- Le gouvernement, a rejeté le projet de TGV pendulaire POLT, d'un coût de 264 millions €. Subséquemment, 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 la pertinence d'un projet, 5 fois plus cher, et qui n'irrigue en Grande Vitesse aucune autre ville que Limoges ?
- 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.

c. Le risque d'une spécialisation fret de notre ligne

Plusieurs audits et études préconisent, au niveau européen, de réaliser un réseau européen de « sillons » performants sur lequel les trains de fret sont soit majoritaires, soit prioritaires sur certains créneaux horaires.

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 de la ligne POLT ?

2. Nos propositions

- 1. à court terme : projet POLT d'aménagement de la ligne classique pour lequel l'Etat a donné son accord par écrit.**
- 2. à moyen terme : une ligne à grande vitesse sur l'axe Paris Châteauroux, avec une desserte TGV.**

Cette solution consiste à combiner une LGV avec la pendulation sur ligne classique.

1^{er} tronçon : LGV sur paris Châteauroux :

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 :

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.

3. Les conditions du débat sur la LGV Limoges Poitiers

a. 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.

b. Le dossier de RFF

Dans son dossier, RFF a étudié la solution que nous préconisons sur le 1er tronçon, mais l'a rejetée pour 4 raisons, page 41 du dossier de Maîtrise d'Ouvrage :

- *un tel projet ne desservirait pas Poitiers et ne permettrait pas d'accompagner le mouvement d'ouverture du Centre-Ouest sur la façade Atlantique ;*
- 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 cités précédemment, voire même par la suite, l'Auvergne, si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme.
- *un tel projet obligerait à une réorganisation complète du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon, du fait de la réalisation de gares nouvelles ;*
- 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.
- *un tel projet imposerait de traverser des espaces très fragiles du point de vue écologique (vallée de la Loire, Sologne) ;*
- 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, ... Une LGV dans la Beauce et la Sologne ne dégradera pas plus l'environnement que sur la partie Poitiers Limoges.

• *un tel projet ne permettrait pas de coupler des TGV, ce qui poserait de nouvelles interrogations en matière de gestion des trafics sur la LGV Atlantique.*

- 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'€ annoncés 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'€.

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.