

GRANDE VITESSE

# Un TGV pour ouvrir le Limousin

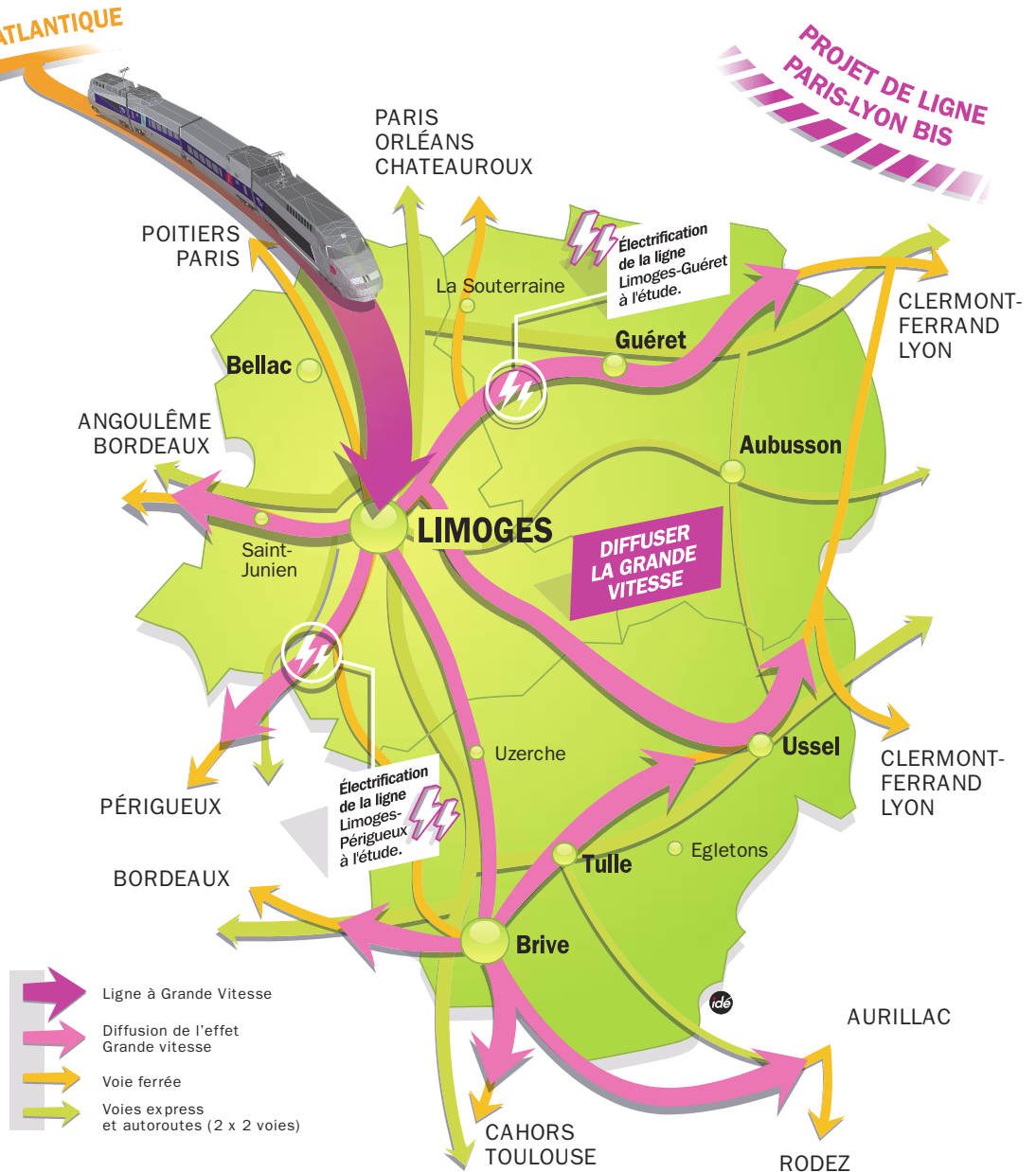
LGV SUD EUROPE-ATLANTIQUE

La LGV Poitiers-Limoges permettra en 2017, de mettre la capitale régionale à 2h de Paris et Brive-la-Gaillarde à 3h. Mais au-delà, grâce au réseau TER, le projet bénéficiera à plus de 2 millions de voyageurs et à 8 départements.

C'est le dernier des grands dossiers du désenclavement du territoire limousin. Il y a eu l'A20, puis l'A89. La Creuse voit se terminer bientôt sa 2x2 voies d'Est en Ouest. La liaison Limoges-Angoulême sera elle aussi bientôt à 4 voies. On parle aussi d'une autoroute Limoges-Poitiers. Mais il y avait toujours cette ligne grande vitesse qu'on n'en finissait pas de voir venir. En 2006, après quelques années de péripéties, la procédure de débat public a tranché. Elle passera par Poitiers. " Il n'y a aujourd'hui plus d'autres choix possibles. La décision de l'État de construire un barreau Limoges-Poitiers a entraîné celle de la région Midi-Pyrénées. Elle se raccordera à la ligne Sud-Europe-Atlantique par Bordeaux. Nous devons prendre en compte le seul projet qui raccordera le Limousin à la grande vitesse. A charge pour nous de la diffuser sur l'ensemble du territoire. "

**“ La véritable question est bien celle-là : faut-il continuer à aménager le territoire Limousin ? ”**

L'hypothèse de trains pendulaires à vécu. Le scénario proposé du barreau Limoges-Poitiers est de loin le moins cher et le plus réaliste. Et ce n'est pas la SNCF qui le dit mais un cabinet d'experts indépendants missionné par les conseils régionaux du Limousin et de Midi-Pyrénées (voir notre encadré). " En fait, la question s'est déplacée, analyse le président de Région. La véritable question est bien celle-là : faut-il continuer à aménager le territoire Limousin ? Pour nous, la réponse ne fait aucun doute : le barreau Poitiers-Limoges est une nécessité. On ne saurait se priver d'un tel atout pour le développement économique. " Voilà pour recentrer le débat.



## L'EFFET INFRASTRUCTURE

La question de l'aménagement du territoire se pose pour toute construction d'une infrastructure d'envergure. Du point de vue des effets sur l'économie régionale, la réponse est unanimement affirmative. Il y a un effet " infrastructure " mesuré sur tous les aménagements de ce type. On a déjà pu s'en rendre compte en Limousin. Les entreprises se sont installées le long de l'A20, elles s'installent aujourd'hui le long de l'A89 en Corrèze et de la RD145 en Creuse. Et il y a aussi un " effet TGV " spécifique. En France, les distances se mesurent encore en temps de trajet depuis la capitale. Et la connexion avec le réseau de trains à grande vitesse européen est devenue, au fil des aménagements, un passage obligé pour le dynamisme d'un

territoire. Après la mise en service du TGV, les projections faites à partir des autres lignes font espérer plus de 5000 emplois nouveaux.

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Mais le premier effet mesurable du TGV sera celui des retombées économiques de sa construction pour les territoires qu'il traverse. On prévoit 3 ans de travaux avec plus de 4000 personnes qui travaillent sur le chantier. Un chantier qui utilisera des matériaux locaux, des entreprises de travaux publics et qui sera gourmand en logement et logistique diverse pour son personnel. Par ailleurs, inscrite au Grenelle de l'environnement, la voie devrait bénéficier de tous les appuis techniques pour se fondre dans le paysage limousin. Des réseaux TER renouvelés et efficaces,

des quatre voies qui irriguent la région et deux liaisons ferroviaires sur Paris, avec toujours le TGV Brive-Lille qui s'arrête à La Souterraine...une chose est sûr, le Limousin n'a jamais été aussi près de voir se terminer le long combat de son désenclavement. ■

[www.lgvpoitierslimoges.com](http://www.lgvpoitierslimoges.com)

## De l'Atlantique à l'Oural...

La ligne Poitiers-Limoges sera le premier jalon d'une liaison transversale Est-Ouest. Les aménageurs appellent de leurs vœux ce pont ferroviaire qui permettra d'éviter la capitale dont les transports arriveront un jour à saturation. Il est très important que cet axe passe par le Limousin.

Tous les détails sur [altro.org](http://altro.org)



Visite du chantier de la ligne Limoges-Guéret. 25 millions de travaux pour que les trains roulent à nouveau à 110 km/h. Le trajet Bordeaux-Lyon s'en trouvera raccourci de quelques minutes supplémentaires.

## Pourquoi le scénario du TGV pendulaire par la ligne POLT n'est plus d'actualité

Le Limousin avait été oublié par le TGV mais, c'était entendu, il aurait un TGV pendulaire qui mettrait Limoges à 2h30 de Paris sans arrêt. C'était sans compter sur une décision du gouvernement en 2003 de renoncer à ce projet pour construire le barreau Limoges-Poitiers. C'est cette option que la procédure de débat public a validé en 2006. Le projet de barreau raccourcit le temps de trajet à 2 heures pour la capitale régionale et la place à 4 heures de Madrid en la connectant à la ligne Sud-Europe-Atlantique.

En 2006, la Région Limousin avec le Centre et Midi-Pyrénées commandent une étude pour connaître les réelles possibilités d'améliorations de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Le verdict est sans appel : des gains de temps sont possibles, mais pour un prix supérieur à celui du barreau Poitiers-Limoges.



Le projet est déjà bien avancé. En octobre, on connaîtra le tracé définitif. La Région sera attentive à ce que l'impact sur le paysage et l'environnement soit mineur. L'emprise des voies est de 30 mètres de large seulement.

Pour 300 millions d'euros, elle permet avec des trains pendulaires, de réaliser un Limoges-Paris en 2h30, quatre fois par jour sans aucun arrêt.

L'inconvénient : les rames pendulaires existantes n'ont pas une vitesse suffisante pour accéder au réseau TGV. Il aurait fallu que la SNCF commande de nouvelles rames au fabricant Alstom, ce qu'elle n'a jamais voulu faire.

**“ A temps de parcours égal, le scénario par la voie POLT coûterait bien plus cher ”**

Il n'y aurait donc pas de connexion possible avec le reste du réseau TGV.

Si l'on veut gagner 28 minutes supplémentaires pour égaliser le temps de parcours du Limoges-Paris via Poitiers, il faut entamer une politique de grands travaux.

Les chiffres sont éloquentes. Le contournement d'Étampes permet de gagner 4 minutes pour 240 millions d'euros, celui de Vierzon, 10 minutes pour 671 millions d'euros dont 100 millions pour la suppression des passages à niveau. Et il faut créer des lignes nouvelles entre Ambazac et le sud de Châteauroux pour les 14 dernières minutes. Là, le coût explose avec plus de 2 milliards d'euros. ■

### Idées reçues sur un projet

• **“ C'est un projet pour les limougeauds. ”**

“ Notre carte montre bien ce que la SNCF appelle “ la diffusion de l'effet grande vitesse ”. Les TER seront réglés sur l'arrivée du TGV pour que l'ensemble de la région profite de la liaison. Les trains à grande vitesse sont conçus pour relier les grandes métropoles entre elles. C'est une question de coût et d'efficacité. Il est donc normal que la destination du TGV soit Limoges. Par exemple, le Paris-Strasbourg ne comporte que 2 arrêts, Reims et un entre Nancy et Metz, mais la plupart des trains font le trajet sans arrêt. ”

• **“ La ligne Paris-Limoges ne fonctionnera plus. ”**

“ Les trains seront évidemment maintenus. 265 millions d'euros viennent d'y être investis pour l'améliorer. Un nouveau matériel y circule. Les trois Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées ne pourraient en aucun cas accepter que les territoires qu'elle traverse soient privés d'une desserte ferroviaire de même niveau. ”

• **“ L'immobilier ne vaudra plus rien. ”**

“ Généralement, c'est l'inverse qui se produit : les biens se bonifient avec la présence du TGV. Quant aux maisons trop près des voies, elles sont rachetées par Réseau Ferré de France. ”

Le système d'indemnisation ne lèse pas les propriétaires. Plus de 95 % des acquisitions foncières se sont faites à l'amiable pour les LGV déjà construites ”.

• **“ La construction de la ligne va détruire l'environnement ”.**

“ L'emprise de la voie est un couloir de 30 mètres de large maximum. Et la nuisance sonore provoquée par le passage d'un TGV est dans tous les cas maîtrisée. Des murs anti-bruits sont construits en cas de nécessité. ”

• **“ Ce genre de projet n'est pas ‘développement durable’ ”.**

“ Avec leur vitesse stabilisée sur de grandes distances, les TGV ne sont pas les plus consommateurs d'énergie. Par ailleurs, les études montrent que 30 % de personnes en plus prennent le TGV, c'est autant de moins sur les routes, moins de CO<sup>2</sup>, plus de sécurité et de confort. ”

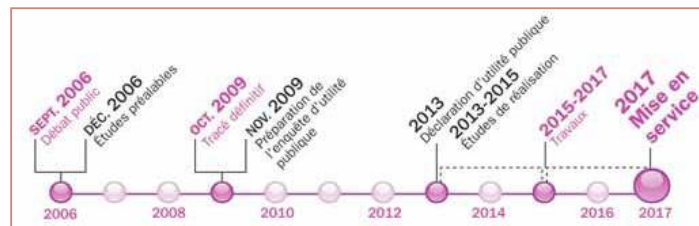
• **“ La décision s'est faite sans concertation. ”**

“ Un débat public a été mené dans toute la région, c'est lui qui a validé le choix du barreau Limoges-Poitiers. Au cours de ce débat, la Région a fait entendre sa voix pour exiger le maintien de la ligne POLT et l'amélioration de la ligne Limoges-Guéret. ”

• **“ Une voie unique, sans croisement possible des trains ne permettra pas une bonne circulation des TGV. ”**

“ La voie unique, grâce aux nouveaux systèmes de signalisation, permet d'accueillir jusqu'à une cinquantaine de train par jour. Par ailleurs, cette solution permet d'économiser environ 25 % du coût. ”

### LA CHRONOLOGIE DU TGV LIMOUSIN



### La tribune du Conseil Économique et Social Régional du Limousin (CESR)

**Pas de pause pour la grande vitesse**

Projet capital pour le développement du Limousin et du Grand Sud-Ouest, la LGV Sud Europe Atlantique (comportant la ligne Poitiers-Limoges-Brive) est désormais un “ coup parti ”, inscrit dans la loi Grenelle I. Il convient de le mettre sur les rails au plus vite. Devant cette priorité, le CESR Limousin a rédigé, début juillet, une motion commune avec ses homologues d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes. Ils demandent ainsi :

- un engagement financier de l'État et de l'Europe à la hauteur des enjeux ;
- la réalisation dans les délais prévus de toutes les sections : Espagne-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Tours, Poitiers-Limoges ;
- une prise en compte, le plus amont possible, de l'impact sur la biodiversité ;
- le lancement sans délai des appels d'offre.

Concernant la LGV Poitiers-Limoges, le principe étant acquis, l'important est de le concrétiser rapidement par des prises de décisions pour l'automne 2009 :

- déterminer un tracé le plus cohérent possible, tant au niveau social, environnemental, qu'économique ;
- finaliser le plan de financement, l'apport des collectivités constituant un complément à un engagement primordial de l'État pour un projet de dimension nationale, voire européenne.

Comme il le fait depuis 3 ans dans ses avis, le CESR réaffirme la nécessité de fédérer les énergies pour anticiper l'arrivée de la LGV, son articulation avec les dessertes TER et nationales. La LGV constitue une opportunité historique pour le Limousin et l'ensemble des territoires de la façade Ouest du Massif Central.