

LGV Poitiers-Limoges : tous ne sont pas contre

Le patronat de Limoges est aux avant-postes du combat pour la LGV avec connexion à Poitiers. Une question de survie, assurent les chefs d'entreprises.

En 2016, au mieux si les engagements sont tenus, il faudra 35 minutes pour se rendre en TGV de Limoges à Poitiers. Deux heures au total pour toucher la capitale quand il en faut aujourd'hui 3 au minimum. Une perspective que le monde économique de la région de Limoges attend depuis 1991 date à laquelle a été évoquée pour la première fois l'idée de ce barreau ferré permettant de se connecter au réseau TGV Bordeaux-Paris (1). « L'objet n'est pas de nous faire gagner une heure pour aller à Paris mais bien de raccorder toute la façade occidentale du Massif Central au réseau ferré à grande vitesse du Nord et du Sud de l'Europe. 3 millions de personnes et pas moins de 900.000 emplois sont concernés » répète à l'envi Jean-Pierre Limousin, le président l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive. Tant pis pour l'aéroport que gère Jean-Pierre Limousin avec sa casquette de président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Limoges. « On gère cette contradiction », balaie-t-il avant de justifier : « Le TGV, c'est l'intérêt de notre territoire. » Un argument en forme de slogan sur lequel les acteurs économiques sont unanimes à l'image des 41 or-



Jean-Pierre Limousin, le président l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive

(Photo NR, Philippe Nominé)

ganisations patronales du Limousin qui ont adhéré à l'association.

“ Les entreprises attendent le TGV ”

« Aller à Paris en train depuis Limoges nécessite une journée. Ce n'est pas adapté aux décideurs. Aujourd'hui, ils ont besoin de pouvoir être à un ren-

dez-vous à Paris à 9 h 30 et être de retour à leur bureau à Limoges en début d'après-midi », détaille Jean-Pierre Limousin. Le président de l'association jure que « les entreprises qui ont des projets de développement attendent le TGV ». Il n'en doute pas une minute : « Le TGV légitimera ce bassin économique comme étant apte à accueillir de nouvelles entreprises. »

Des arguments que rejettent les associations d'opposants au

projet. « Le patronat qui réclame le TGV ressemble à un chœur de pleureuses ! Les entreprises n'attendent pas la LGV. Quand Legrand délocalise dans les pays de l'Est et que Madrange licencie ce n'est parce qu'il n'y a pas de TGV ! » dénonce Daniel Clérembaux, conseiller municipal Nouveau parti anticapitaliste (NPA) de Limoges.

(1) A l'époque, les acteurs étaient loin d'être tous d'accords. Plusieurs autres projets étaient alors en concurrence.

••• “ Une opportunité que Legrand attend ”

Le chiffre est impressionnant. Chaque année, les salariés de Legrand réalisent près de 40.000 voyages en France dont 7 à 10.000 entre Limoges et Paris (ou entre Paris et Limoges). Le géant mondial des équipements pour installations électriques, dont le siège social, ainsi que la plupart des directions se trouvent à Limoges, reçoit également quelque 8.000 professionnels qui se rendent annuellement au centre de formation du groupe intégré au site industriel.

Une raison largement suffisante pour que Gilles Schnepf, le P-DG du groupe qui emploie près de 4.000 personnes dans le Limousin s'intéresse de très près à la future LGV. Jusqu'à sortir de sa légendaire discrétion pour faire part publiquement de son sentiment sur la question au président de la Ré-

publique, Nicolas Sarkozy, lors de son déplacement à Limoges en juin 2008.

“ La mobilité est un élément de base ”

« Dans un groupe à dimension mondiale, la mobilité est un des éléments de base », martèle Legrand depuis longtemps. « Dans les années 1960-1970, Limoges était relié à la capitale par le train le plus rapide de son temps, le fameux Capitole qui circulait entre Paris et Toulouse. Depuis, la situation s'est dégradée, la ligne n'a pas été re-fondue. On est encore sur un schéma de trains qui s'arrêtent dans toutes les gares mais qui ne sont pas adaptés aux voyages d'affaires », observe Claude Lelièvre, travel-manager de l'entreprise. Les cadres qui se déplacent



Claude Lelièvre.

dans le monde (1) rejoignent Paris par un corail Téo qui arrive gare d'Austerlitz. Ils doivent ensuite rallier l'aéroport de Roissy. Un casse-tête en termes de temps, de confort et donc d'efficacité. L'un des cadres chargé de l'Asie a résolu le problème en résidant à

Paris. Pour se déplacer plus aisément à l'étranger, l'ancien directeur technique de Legrand avait, pour sa part, déménagé à Poitiers. Exemples isolés, peut-être. Mais, certains analystes financiers ont pronostiqué que sans LGV le groupe serait sans doute un jour contraint de délocaliser son siège à Poitiers ou à Paris. « La LGV Limoges-Poitiers avec raccordement à Poitiers est une opportunité que Legrand attend depuis toujours ! » résume Claude Lelièvre avant de rajouter : « Le barreau Limoges-Poitiers sera l'amorce d'une ligne transversale européenne vers l'Europe de l'Est. » Que l'entreprise attend là aussi avec impatience.

(1) Les cadres de Legrand se rendent plus de 100 fois par an à Hong-Kong. Des dizaines de fois à Dubaï, Moscou, Pékin, São Paulo...

le billet

Double enjeu historique

Voilà plus d'un quart de siècle que Limoges attend son désenclavement ferré. Beaucoup de ceux qui militaient là-bas pour le train pendulaire Paris - Orléans - Limoges - Toulouse (POLT) se sont rabattus, bon gré mal gré, sur le barreau imposé par l'État. Par souci de ne pas louper le train de l'histoire. A Poitiers, où l'on jouit depuis belle lurette de la grande vitesse, les enjeux ne sont évidemment pas les mêmes. Au travers de la LGV, la capitale du Poitou rêve de réaliser un grand dessein : détourner la région Limousin de son attraction naturelle pour l'Auvergne pour devenir la grande métropole d'une région élargie. Là encore un enjeu historique.

la phrase

« Quand d'un côté il y a l'économie et de l'autre quelques vacanciers mécontents, c'est l'intérêt général qui doit prévaloir ! »

Président du Medef et membre de l'UMP, Philippe Guibert ne mâche pas ses mots, quitte à se « fâcher avec des membres de ma famille ou des amis ». Le patron des patrons de la Haute-Vienne poursuit : « La LGV est indispensable au développement, sinon la région sera définitivement perdue alors que des pans entiers de notre économie se sont déjà écroulés. Les entreprises auxquelles on fait des ponts d'or pour venir en Limousin attendent la LGV. »

le chiffre

5.000

C'est le nombre d'adhérents qui ont rejoint l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive depuis sa création à l'automne 2006, au moment du débat public. Soutenue par l'ensemble des collectivités publiques (ville de Limoges, communauté d'agglomération Limoges-Métropole, conseil général de la Haute-Vienne, conseil régional du Limousin) et des acteurs économiques (chambre d'agriculture, chambre de métiers, chambre de commerce), l'Association se veut aussi un instrument de mobilisation et de mesure de l'opinion du grand public.