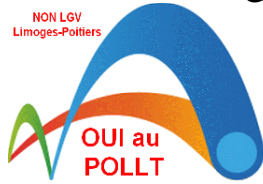


Association Anti LGV Limoges Poitiers et pro Polt
8 rue René Péchieras
87100 Limoges



Communiqué de presse

Le rapport Delebarre concernant l'amélioration de la mobilité en Limousin vient d'être publié et nombreux sont ceux qui pensent **naïvement** que ses conclusions correspondent à leurs attentes.

En premier lieu, une grande absente : LA CREUSE. Rien sur les liaisons avec Bordeaux ni même Lyon. Peut-être que ce département n'est plus, depuis la nouvelle réforme régionale, partie prenante du Limousin. Et pourtant...Ceci dit, M Delebarre n'est pas directement responsable de cette omission puisque celle-ci vient dans la lettre de mission de M. Valls.

Pour le reste de la région, le constat est assez exhaustif. Mais, pour ce qui est des solutions proposées, le manque de rigueur fait penser, dès le début, à un rapport de plus, dont on soupçonne quelle sera la destination, et dont l'objectif premier a été sans doute de faire croire à la prise en compte de la dégradation de la mobilité, quelle qu'elle soit, dans l'ex-Limousin.

L'aérien

Pour être membre du Collectif, on n'en est pas moins citoyen. Et en tant que citoyen, on ne peut que constater la dégradation de l'offre aérienne depuis au moins 10 ans.

Le routier

Ce sujet est évoqué succinctement dans le rapport. Quant on connaît un peu le parcours chaotique du projet d'aménagement de la RN 147, en particulier entre Limoges et Bellac, rien de très optimiste dans ce rapport, même à moyen terme, c'est à dire à 10 ans.

Le raccordement au POCL

Cette solution proposée ne peut faire plaisir qu'à des associations comme « Urgence POLT ». Mais en lisant entre les lignes, on s'aperçoit très vite que la construction effective de la ligne POCL, qui doit doubler la LGV Paris-Lyon, est reportée aux calendes grecques, la SNCF faisant tout son possible pour régler techniquement la saturation de la ligne actuelle.

Le TGV Brive-Lille

Il faut rappeler que c'est la SNCF qui s'est désengagée de son financement, à savoir 3 millions €. Devant le refus des régions Centre et Limousin de prendre cette part, la SNCF a, ni plus ni moins, décidé de supprimer cette liaison.

C'est un sujet que nous avons abordé lors de l'entrevue avec M. Delebarre à la Préfecture de Limoges.

Cette solution, pour ne pas dire la seule proposée, peut être relancée à court terme. Elle a au moins le mérite de supplanter la proposition aérienne vers l'aéroport CDG, en étant plus conforme à l'esprit de la COP 21 et aux Accords de Paris.

Le POLT

Au mieux, en fonction des travaux réalisés sur POLT, un trajet direct entre Paris et Limoges pourrait être fait en 2 h 40, ce qui permettrait un gain de temps de 10 mn par rapport à feu « Le Capitole ». Or, à part la mise en service de vieilles rames TGV Atlantique, à aucun moment n'a été proposée une solution avec de nouveaux matériels comme le train pendulaire de nouvelle génération. Pas étonnant quand on connaît l'hostilité de la SNCF à l'égard de ce matériel.

Et pourtant...

Au milieu des années 1990, les **Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)** se sont fixé comme objectif de réduire la durée des trajets sur la plupart des lignes interurbaines. Toutefois, comme ces lignes comportaient de nombreuses courbes, les améliorations requises allaient exiger un investissement massif. La solution retenue pour sa rentabilité consistait à utiliser un train pendulaire, qui permet d'atteindre des vitesses plus grandes sur les lignes existantes.

Depuis 2001, 24 trains pendulaires ICN circulent donc régulièrement sur les deux lignes principales de la Compagnie ferroviaire suisse.

En juin 2001, en raison de la performance remarquable du parc de trains ICN, les CFF ont commandé dix autres trains ICN au consortium formé de Bombardier Transport (partenaire principal) et d'Alstom. Ces trains sont maintenant en service sur les deux lignes de transport de voyageurs Genève-Lausanne-Bienne-Délémont-Bâle et Bienne-Zurich.

La ligne existante Poitiers-Limoges

Elle a la préférence de M Delebarre.

En résumé un trajet en 1 h, en TGV, entre Limoges et Poitiers, auquel il faut rajouter le temps de raccordement (11 mn) avec un TGV provenant de La Rochelle, puis Poitiers-Paris Montparnasse en 1 h 18, le tout faisant une liaison de Limoges à Paris en 2 h30.

Cette solution a l'air de satisfaire de nombreuses personnes, y compris certains opposants à la LGV Limoges-Poitiers...Qu'en est-il ?

Revenons en arrière : quatre scénarii ont été étudiés et évalués lors des ateliers thématiques de la LGV Limoges- Poitiers.

- Electrification seule de la ligne : **131 M€**, pour un gain de temps de 4 mn : **1h31**.
- Circulation TGV sans rectification de tracé : **788 M€**, pour un gain de temps de 12 mn : **1h23**.
- Circulation TGV sur ligne améliorée ponctuellement (dont 2 shunts) : **862 M€**, pour un gain de temps de 16 mn : **1h19**.
- Circulation TGV sur ligne relevée à 220 km/h entre Saint-Benoît et Le Dorat : **1 330 M€**, pour un gain de temps de 24 mn : **1h11**.

Ces montants datent de l'année **2009**, et le coût du projet LGV Limoges- Poitiers était alors évalué à **1 582 M€**.

10 années plus tard, en **2020**, ces montants doivent être augmentés de plus de 50 % compte tenu de la variation officielle des indices.

Première remarque : même si l'on accepte l'hypothèse que RFF avait volontairement forcé le trait sur les coûts pour mieux mettre en valeur la solution LGV, à aucun moment la liaison Poitiers-Limoges en 1 h n'a été envisagée. M. Delebarre aurait dû mieux s'informer.

Seconde remarque : le coût exorbitant du projet par la ligne classique, avec modification de tracé, est presque identique à celui de la construction d'une LGV.

CONCLUSION

La seule solution crédible proposée par le rapport de M Delebarre est donc la remise en service du TGV Brive-Lille.

Rien n'est donc favorablement réglé pour la mobilité dans l'ex-Limousin, ou alors à des coûts tellement astronomiques que ni l'Etat ni le SNCF ne voudront les assumer.

Nous réitérons nos exigences :

- la remise en service des liaisons Bordeaux-Lyon, tracés Nord et Sud,
- des TER plus directs vers Poitiers comme c'est maintenant le cas entre Bordeaux et Limoges avec éventuellement, pour certains trains, une prolongation jusqu'en Creuse.
- des trains pendulaires de nouvelles générations sur POLT, solution très efficace surtout à partir d'Argenton et jusqu'à Montauban, ce qui devrait permettre des trains directs Paris-Limoges en 2h 20 2h 30, à défaut la mise en service très rapide du nouveau matériel commandé, en décembre 2016, en commun avec la ligne Paris Clermont.

Décidément la copie de M. Delebarre est à revoir presque entièrement pour ce qui est des propositions d'amélioration de la mobilité en Limousin.

Et surtout ne pas oublier la Creuse !

Limoges, le 3 août 2017

André THEPIN, président