

Avis sur saisine

**REFLEXIONS SUR L'IMPACT DE L'ARRIVEE DE LA GRANDE VITESSE
SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU FERROVIAIRE EN LIMOUSIN**

Rapporteur : Maurice LABLAUDE

**CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL
DU LIMOUSIN**

- AVIS SUR SAISINE -

**REFLEXIONS SUR L'IMPACT DE
L'ARRIVEE DE LA GRANDE VITESSE SUR
L'ENSEMBLE DU RESEAU FERROVIAIRE
EN LIMOUSIN**

Rapporteur : M. Maurice LABLAUDE

*Adopté à la majorité des suffrages exprimés
par le Conseil Economique et Social Régional du Limousin
lors de sa séance plénière du 11 octobre 2007*

POUR	47
CONTRE	12 (les représentants de la CGT, du CODERPA, de la Fédération des Caisses d'Allocations Familiales, de la FSU et de Limousin Nature Environnement)
ABSTENTION	1 (le représentant de l'UFOLIM)

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
I – PRÉAMBULE SUR L’ÉTAT D’ESPRIT PRESIDANT A CETTE REPONSE	5
LE CONTEXTE DE RÉCEPTION DE LA SAISINE.....	5
LES CONTRAINTES ET LIMITES DE LA RÉPONSE.....	5
II – LA QUESTION DE L’IMPACT DE L’ARRIVÉE DE LA LGV SUR L’ENSEMBLE DU RESEAU FERROVIAIRE EN LIMOUSIN	6
PRINCIPES GÉNÉRAUX	6
<i>La LGV, vecteur d’ouverture du territoire régional.....</i>	6
<i>Un nécessaire accompagnement de l’arrivée de la LGV.....</i>	7
UNE RÉFLEXION SUR LES IMPACTS ENVISAGEABLES AXE PAR AXE.....	8
<i>Malgré de nombreuses inconnues... ..</i>	8
... <i>Une tentative de projection à 10 ans.....</i>	8
<input type="checkbox"/> Tableaux récapitulatifs des meilleurs temps de parcours sans et avec la LGV.....	9
<input type="checkbox"/> Une densification des correspondances et de l’intermodalité... ..	13
<input type="checkbox"/> ... Dépassant le cadre régional.....	14
<input type="checkbox"/> L’impact particulier sur la liaison TER Limoges-Poitiers.....	15
<input type="checkbox"/> Les répercussions possibles sur les liaisons à caractère national	15
III – LES SUITES A DONNER A CES PREMIERES REFLEXIONS PROSPECTIVES PRESENTEES PAR LE CESR	16
ÉTUDIER LES AUTRES DIMENSIONS (QUE LE TRANSPORT FERROVIAIRE) SUSCEPTIBLES D’ÊTRE IMPACTÉES PAR L’ARRIVÉE DE LA LGV	16
METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF D’ANTICIPATION ET D’ACCOMPAGNEMENT DE L’ARRIVÉE DE LA LGV	17
CONCLUSION.....	19
ANNEXES.....	20

« Il faudra, plus que naguère, veiller à la meilleure connexion du train rapide avec les autres modes et échelles de transport, le TER pour les courtes distances et l'avion pour le long courrier, dans des combinaisons délibérément intermodales ». Michel SAVY¹

INTRODUCTION

Par courrier en date du 29 mars 2007, le Président du Conseil Régional du Limousin a saisi le Conseil Economique et Social Régional du Limousin (CESR) afin qu'il émette un avis sur l'impact de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges sur l'ensemble du réseau ferroviaire en Limousin. **Rappelons les termes de la lettre de saisine :**

« Lors de votre dernière séance plénière, vous m'avez fait part de votre décision commune avec le CESR de Poitou-Charentes, de mener une étude sur les liaisons ferroviaires interrégionales Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême, dans la perspective de la mise en place de la LGV. Je vous confirme mon intérêt pour cette autosaisine dont les conclusions seront importantes pour l'avenir du TER Limousin.

Je souhaite par ailleurs que vous puissiez élargir le champs de cette analyse à l'ensemble du réseau (TER, liaisons interrégionales) susceptibles d'être impacté par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en Limousin. »

Avant toute chose, précisons que la formulation de la saisine peut donner lieu à plusieurs interprétations dans la mesure où elle sous-entend que l'autosaisine sur les lignes TER interrégionales est conduite dans la perspective de l'arrivée de la LGV - ce qui n'était pas la démarche retenue par les CESR du Limousin et de Poitou-Charentes. Les deux liaisons TER Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême ne devraient d'ailleurs pas être les plus concernées par l'arrivée de la LGV en termes de correspondances.

Rappelons que, si dans un précédent avis², le CESR Limousin s'est positionné favorablement sur le projet de LGV Poitiers-Limoges, il ne souhaite pas lier ce projet lointain aux améliorations à faire à court et moyen termes sur deux axes TER à caractère interrégional, essentiels pour la desserte de nos territoires.

De ce fait, le CESR Limousin a souhaité dissocier les deux exercices et rendre deux avis distincts compte tenu des temporalités différentes de chacun des dossiers. Ainsi, si les travaux ont été menés par le même groupe de travail issu de la commission « Aménagement du Territoire » du CESR, deux rapporteurs distincts ont été désignés.

Pour en revenir au présent avis sur l'impact de l'arrivée de la grande vitesse en Limousin, le CESR indique d'ores et déjà qu'il entend **livrer une première série de réflexions prospectives s'appuyant sur des hypothèses**. Première étape d'un exercice d'anticipation obligatoire, ces pistes mériteront d'être discutées et précisées au fur et à mesure qu'approche l'échéance 2016-2020, pour que l'ensemble du territoire bénéficie au mieux de la nouvelle infrastructure.

¹ Ingénieur de l'École Centrale et docteur d'État en sciences économiques. Professeur à l'Université Paris XII et à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

² CESR Limousin, *Avis relatif à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges*, décembre 2006.

I – PREAMBULE SUR L'ETAT D'ESPRIT PRESIDANT A CETTE REPONSE

LE CONTEXTE DE RECEPTION DE LA SAISINE

En entamant cette réponse à la saisine, le CESR tient à préciser qu'**il ne s'agit pas de refaire le débat sur la LGV³**, mais bien de raisonner en considérant que ce barreau TGV Poitiers-Limoges devrait être réalisé à l'échéance 2016-2020, suivant le tracé central retenu par RFF (décision du 8 mars 2007). Il n'est pas question ici de débattre sur ce point, ni d'introduire un esprit polémique, pas plus que de rentrer dans des considérations relatives au financement du projet⁴.

Le CESR rédige cet avis alors que le projet de LGV entre actuellement, et pour 3 ans, dans une **phase d'études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP)** prévue pour 2010. Rappelons que la « Convention relative au financement des études préalables à la DUP » indique que « *ces études ont pour objet de préciser le projet dans ses différentes composantes : techniques, environnementales, socio-économiques, de trafic, d'exploitation...* ».

Dans sa réponse, **le CESR s'inscrit dans la continuité de son avis de décembre 2006**, dans lequel il a pris position de façon positive sur le projet de LGV, en réaffirmant toutefois la nécessaire complémentarité à trouver avec l'ensemble des réseaux TER et « grandes distances », notamment l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Il importe, plus généralement, de **ne pas opposer entre eux des projets aux finalités et aux délais de réalisation différents**. La LGV constitue une réponse pertinente, bien que partielle, aux besoins du Limousin.

LES CONTRAINTES ET LIMITES DE LA REPONSE

Outre la complexité liée au caractère passionnel du sujet et à la **concomitance d'une démarche d'autosaisine avec le CESR Poitou-Charentes**, répondre à cette saisine n'est pas chose aisée du fait du de l'échéance à moyen terme du projet de LGV.

Une autre difficulté vient du **peu de réflexions prospectives apparemment conduites**, à ce jour, par le maître d'ouvrage et les différents partenaires sur l'impact de l'arrivée de la grande vitesse sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Et pourtant, anticiper est une nécessité pour que cette nouvelle infrastructure induise des effets positifs en Limousin. Aux côtés de RFF et de la SNCF, la Région, comme l'ensemble des collectivités locales et autres acteurs institutionnels du Limousin, a un rôle majeur à jouer dans l'anticipation et **l'accompagnement de l'arrivée de**

³ Contributions et conclusions du débat public sur le projet de LGV Poitiers-Limoges (de septembre à décembre 2006) disponibles sur le site : www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

⁴ Pour mémoire, le projet de LGV a fait l'objet d'une inscription d'un montant de 67,5 M€ dans le cadre du CpER 2007-2013 (projet 5) se répartissant en trois tiers (Etat, RFF, collectivités territoriales / fonds européens). 30 M€ (dont 2 M€ de la Région Limousin) seront consacrés aux études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique.

la **LGV**, notamment avec les TER, dont elle a la charge depuis une vingtaine d'années.

Compte tenu de ces différents aspects et des délais de réponse contraints, le CESR a mis en place une **collecte d'informations** s'appuyant sur des lectures, des consultations écrites⁵ (auprès d'autres CESR, d'organisations syndicales et d'associations d'usagers) et quelques contacts directs (représentants de la Région et de la SNCF).

Il s'agit aujourd'hui de **prendre date et de rendre un avis à l'exécutif régional en lui livrant des pistes de réflexions**. Cette contribution en appellera d'autres sur l'impact plus complet de l'arrivée de la grande vitesse sur le territoire (sur l'ensemble des réseaux de transport, des comportements de mobilité, de l'attractivité, de l'économie, du tourisme, de l'environnement...).

II – LA QUESTION DE L'IMPACT DE L'ARRIVEE DE LA LGV SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU FERROVIAIRE EN LIMOUSIN

PRINCIPES GENERAUX

LA LGV, VECTEUR D'OUVERTURE DU TERRITOIRE REGIONAL

Il est essentiel de faire de la LGV un véritable outil d'aménagement du territoire grâce à la diminution des temps de parcours. La **connexion aux réseaux à grande vitesse** (actuels et futurs) nationaux et européens permettra à toutes les parties du territoire régional de profiter du **rapprochement, certes avec Paris, mais surtout avec l'ensemble des réseaux d'Europe du Nord et de l'Est** (destinations desservies par Eurostar, Thalys, TGV Est : Londres, Bruxelles, Strasbourg...). Dans le même temps, la LGV permettra une **ouverture vers l'Atlantique et le Sud de l'Europe** à l'ensemble des territoires du Limousin - qu'ils soient directement desservis par la LGV ou pas.

Cette infrastructure permettra au Limousin d'accéder au réseau national à grande vitesse par la ligne Sud Europe Atlantique (LGV SEA) devant être achevée en 2016. Elle nous reliera, par ailleurs, au projet de ligne Bordeaux-Espagne (puis Madrid et Lisbonne), via Dax, actuellement étudié par RFF (pour les voyageurs, comme pour les marchandises). Si la LGV ne sera pas forcément utilisée par les habitants du Nord de la région (continuant à prendre le POLT) pour aller à Paris, il est probable qu'ils l'utiliseront, en revanche, pour relier la façade Atlantique et le Sud de l'Europe.

A plus long terme, la LGV, devrait s'intégrer dans un axe futur Rennes-Nantes-Poitiers-Limoges-Clermont-Lyon et l'Europe Centrale (s'inscrivant lui-même dans le « corridor V Lisbonne-Kiev », via la façade Atlantique) pourrait être le premier maillon de la « T3A » (transversale Alpes-Auvergne-Atlantique promue par l'association ALTRO).

⁵ Cf. En annexe, l'extrait du questionnaire envoyé aux CESR limitrophes, aux organisations syndicales et aux associations d'usagers.

UN NECESSAIRE ACCOMPAGNEMENT DE L'ARRIVEE DE LA LGV

Quels que soient les caractéristiques et le contexte particuliers d'un territoire, l'arrivée de la grande vitesse doit constituer un catalyseur. Pour que le TGV joue un rôle d'aménageur du territoire, certains principes doivent être rappelés dès lors qu'arrive la grande vitesse. Ainsi, doit-on densifier la présence de TER et de transports urbains dans les gares TGV de Limoges et surtout de Brive dans une perspective d'ouverture vers le Sud. On ne peut en effet réfléchir de façon cloisonnée entre les différents périmètres d'autorités organisatrices de transports, pas plus qu'entre les différentes activités de la SNCF.

Il importe également de **limiter le possible « effet tunnel » du TGV** en organisant la capillarité du réseau autour de l'artère à grande vitesse pour permettre une desserte fine des territoires. En effet avec le TGV, le nombre d'arrêts le long d'une ligne étant réduit pour accroître la vitesse moyenne, les zones intermédiaires, entre les deux extrémités, risquent d'être traversées sans être desservies.

Pour cela, il est essentiel de conforter et de **développer la fonction de « cabotage »** des dessertes TER Limoges-Poitiers et d'**améliorer les correspondances avec l'ensemble des TER et autres modes de transport en commun**. Cette nécessité de densifier l'offre TER impliquera mécaniquement des **coûts supplémentaires pour la Région** (achat de matériel, péages à RFF...). Ces dépenses devront être anticipées en temps voulu. Les conditions de compensation par l'Etat, ou d'abondement par la SNCF, des coûts supplémentaires induits pour la Région devront aussi être évaluées.

Dans sa décision en date du 8 mars 2007⁶, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France fait plusieurs fois référence à l'articulation entre LGV et TER. **La complémentarité, plutôt que la concurrence, entre grande vitesse et dessertes locales et régionales** est en effet essentielle, dans une logique d'intermodalité et de limitation des effets de rupture de charge. Il ressort des études de marché/clientèle de la SNCF que ses différentes activités se nourrissent les unes les autres, et notamment que 30% des clients « grandes distances » viennent du TER. Ainsi, l'arrivée de la grande vitesse doit aussi être vue comme **une opportunité exceptionnelle, de réviser et d'améliorer de façon significative l'ensemble de l'offre ferroviaire**. Continuer à développer une offre TER attractive, c'est aussi une façon de fidéliser la population au train et donc de faciliter l'accueil du TGV.

Différents aspects seront à travailler, de plus en plus précisément, au fur et à mesure qu'approchera la mise en service de la LGV et en particulier après qu'elle aura été déclarée d'utilité publique. Ce sont les correspondances, les rabattements, le cadencement (sur certaines dessertes), l'intermodalité, mais aussi ce qui concerne le redimensionnement du parc matériel, la tarification, la communication...

⁶ Décision de poursuivre les études sur le projet de LGV Poitiers-Limoges et de créer une ligne nouvelle d'au plus 115 km à partir de l'option de tracé « central », desservant les gares existantes de Poitiers et de Limoges-Bénédictin.

UNE REFLEXION SUR LES IMPACTS ENVISAGEABLES AXE PAR AXE

MALGRE DE NOMBREUSES INCONNUES...

De nombreuses inconnues demeurent quant aux délais, aux conditions et aux effets de l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges. Les choses sont encore plus compliquées si l'on considère que l'axe s'intègre lui-même dans un réseau existant, susceptible d'évoluer, et dans un maillage futur de LGV à propos desquelles demeurent aussi quelques zones d'ombre (LGV Sud Europe Atlantique / SEA).

Dans l'attente de la réalisation « d'études marketing », les pistes de réflexion que l'on propose s'inscrivent aussi dans un contexte d'incertitudes concernant les évolutions des comportements de mobilité, les flux de voyageurs générés par la grande vitesse, etc.

Malgré ces nombreuses inconnues, nous proposons, ci-après, **une approche comparative de temps de trajets avant et après l'arrivée de la LGV**. Ainsi, les tableaux et les simulations isochrones⁷ suivants font ressortir les meilleurs temps de parcours actuels entre les principales villes de la région et Paris / ou « l'Atlantique » (Nantes, Royan, La Rochelle, Bordeaux) et estiment ce que seront ces temps indicatifs une fois mise en place la LGV Poitiers-Limoges.

Ces tableaux indiquent le gain de temps que l'on obtient pour aller à Paris et sur l'Atlantique avec la LGV quelle que soit la ville de départ en Limousin (et au-delà). Ils permettent aussi de montrer, pour partie, la provenance des voyageurs qui alimenteront le TGV.

Il faudrait pouvoir ensuite évaluer le flux de voyageurs qui rempliront le réseau TER au sortir du TGV à Limoges ou à Brive.

Précisons que l'on raisonne ici à qualité d'offre TER constante (avant les travaux sur la ligne de Limoges-Guéret, par exemple)... Nous nous situons dans l'hypothèse de 11 aller-retour TGV entre Poitiers et Limoges, dont 9 allant jusqu'à Brive (et un jusqu'à Cahors), même si ces données sont susceptibles d'évoluer d'ici 2016, date prévue de mise en service de la LGV.

... UNE TENTATIVE DE PROJECTION A 10 ANS

⁷ Une zone isochrone se définit par le temps d'accès théorique pour se rendre à un certain endroit du territoire.

► **Tableaux récapitulatifs des meilleurs temps de parcours indicatifs sans et avec la LGV**

REMARQUES PRELIMINAIRES :

Les horaires concernant la situation prévisionnelle future (après l'arrivée de la LGV) ont été construits à partir d'éléments connus à ce jour. Il est possible que, dans les faits, ils varient de quelques minutes.

En tout état de cause, il faudra prévoir 10 minutes supplémentaires pour les trains s'arrêtant à POITIERS.
Le tableau qui suit est à lire dans le sens Paris-Province (les écarts de temps avec le sens Province-Paris étant minimes).

Temps de parcours indicatifs entre gares de la Région (+ Rodez et Aurillac) et Paris

	LIMOGES	BRIVE	LA SOUTERRAINE	GUERET		ST YRIEIX	ST JUNIEN	USSEL	TULLE	PERIGUEUX	RODEZ	AURILLAC
Situation actuelle	3h	3h50	2h33*	3h29 **	4h34	3h47	3h49	4h51	4h33	4h03	6h26	5h59
PARIS service été 2007												
Situation prévisionnelle future PARIS avec LGV sans arrêt à POITIERS	1h50 sans arrêt à Poitiers	2h50 sans arrêt à Poitiers	2h30		3h00	2h37	2h37	3h46	3h24	3h00	5h25	4h35
Observations 10 minutes pour correspondance			Correspondance TER LIMOGES		Correspondance TER à LIMOGES	Correspondance TER à LIMOGES	Correspondance TER à LIMOGES	Correspondance TER à LIMOGES	Correspondance TER à BRIVE	Correspondance TER à LIMOGES	Correspondance TER à BRIVE	Correspondance TER à BRIVE

Source : CESR Limousin

* train direct

** avec correspondance TER bus à LA SOUTERRAINE

Temps de parcours indicatifs entre gares de la Région et « l'Atlantique »

		LIMOGES	LA SOUTERRAINE	GUERET	ST YRIEIX	ST JUNIEN	USSEL	BRIVE	TULLE
<p><u>Situation actuelle</u> SERVICE ETE 2007</p>	ROYAN	3h33 via ANGOULEME	5h10 via LIMOGES et ANGOULEME	7h14 via LIMOGES et ANGOULEME	4h24 via LIMOGES et ANGOULEME	3h02 via ANGOULEME	7h43 via LIMOGES et ANGOULEME	5h32 via LIMOGES et ANGOULEME	6h53 via LIMOGES et ANGOULEME
	LA ROCHELLE	4h24 via POITIERS	5h29 via LIMOGES et ANGOULEME	7h11 via LIMOGES et BORDEAUX	4h43 via LIMOGES et ANGOULEME	3h21 via ANGOULEME	7h40 via LIMOGES et ANGOULEME	5h00 via PERIGUEUX et BORDEAUX	5h33 via BRIVE et BORDEAUX
	NANTES	4h46 via POITIERS et ST PIERRE DES CORPS	5h17 via CHATEAUROUX + bus TOURS	6h37 via LA SOUTERRAINE et ORLEANS	6h26 via LIMOGES CHATEAUROUX + bus TOURS	5h13 via ANGOULEME et ST PIERRE des CORPS	7h35 via LIMOGES CHATEAUROUX + bus TOURS	6h33 via LIMOGES CHATEAUROUX + bus TOURS	7h14 via LIMOGES CHATEAUROUX + bus TOURS
	BORDEAUX	2h18 via PERIGUEUX	3h25 via LIMOGES et PERIGUEUX	3h42 via LIMOGES et PERIGUEUX	3h02 via LIMOGES et PERIGUEUX	2h24 via ANGOULEME	4h11 via LIMOGES et PERIGUEUX	2h26 train direct 1 fois / jour	2h59 via BRIVE 1 fois / jour
<p><u>Situation prévisionnelle future</u> Avec LGV Poitiers-Limoges et LGV SEA (Sud Europe Atlantique)</p>	ROYAN	3h05 via POITIERS	3h45 via LIMOGES et POITIERS	4h05 via LIMOGES et POITIERS	3h40 via LIMOGES et POITIERS	3h40 via LIMOGES et POITIERS	4h55 via LIMOGES et POITIERS	4h10 via LIMOGES et POITIERS	4h40 via LIMOGES et POITIERS
	LA ROCHELLE	2h05 via POITIERS	2h05 via LIMOGES et POITIERS	3h10 via LIMOGES et POITIERS	3h00 via LIMOGES et POITIERS	2h50 via LIMOGES et POITIERS	4h00 via LIMOGES et POITIERS	3h05 via LIMOGES et POITIERS	2h40 via LIMOGES et POITIERS
	NANTES	3h05 via POITIERS et ST PIERRE DES CORPS	3h45 via LIMOGES et POITIERS	4h05 via LIMOGES et POITIERS	3h45 via LIMOGES et POITIERS	3h45 via LIMOGES et POITIERS	4h55 via LIMOGES et POITIERS	3h05 via LIMOGES et POITIERS	4h35 via LIMOGES et POITIERS
	BORDEAUX via POITIERS	1h45	2h25	2h50	2h25	1h45 via ANGOULEME	3h10	2h50	3h35

Source : CESR Limousin

► **Modélisation des temps de parcours théoriques avant et après la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.**

(cf. cartes page suivante)

REMARQUES RELATIVES A CES « ISOCHRONIES » :

*Il ne s'agit pas ici de représentation de temps de parcours réels, mais d'une simulation informatique de **temps de parcours théoriques** à partir d'un point d'origine (et non pas de temps d'accès des populations entre une origine et une destination).*

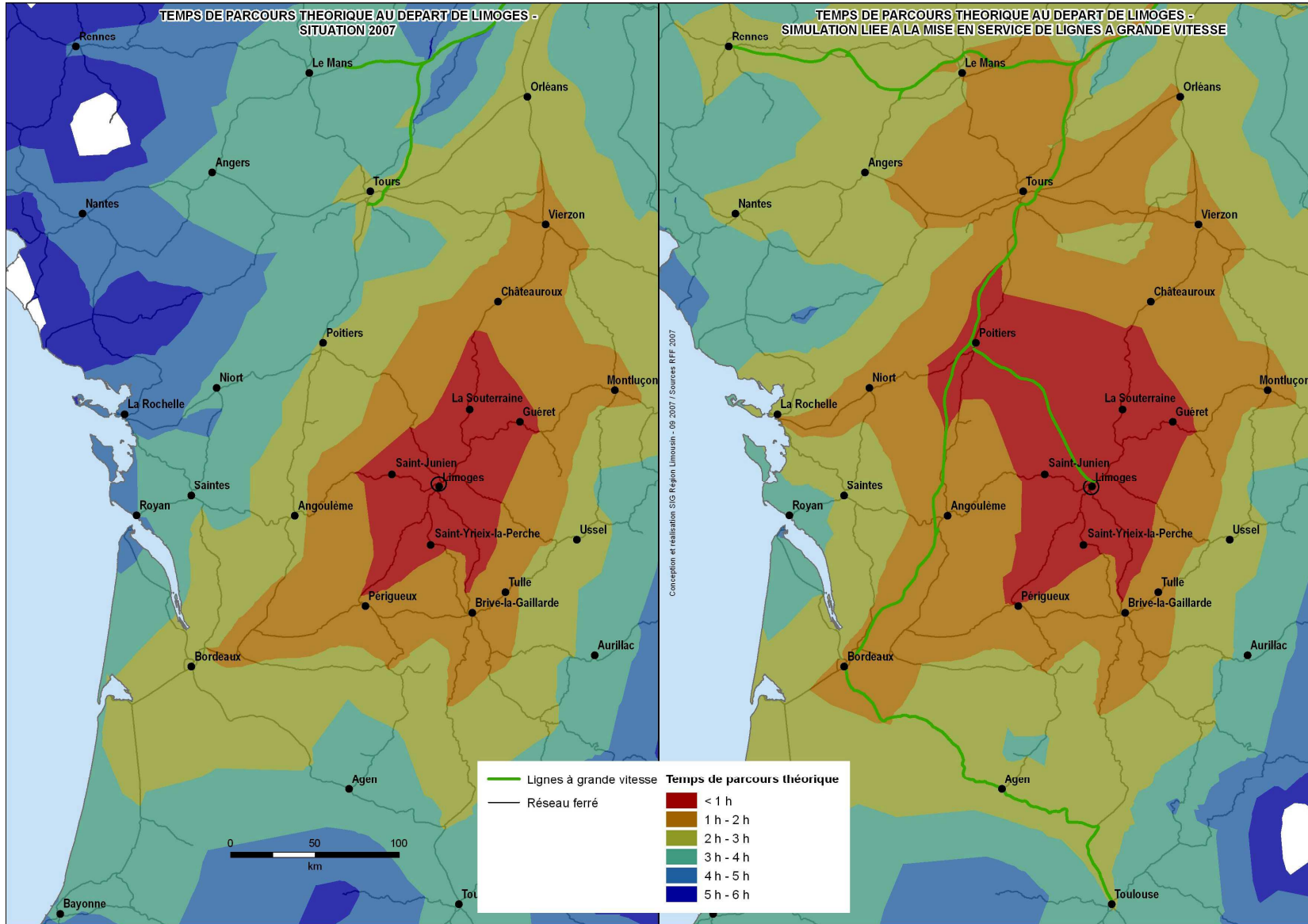
Les meilleurs temps de parcours ont été établis à partir de vitesses moyennes théoriques de tronçons ferroviaires. Des correspondances théoriques (ou majorations globales de 10 minutes) ont systématiquement été appliquées aux trajets.

Cette modélisation des temps de parcours tient compte des paramètres connus à ce jour. *En plus du réseau existant, ont été intégrés les projets suivants de Lignes à Grande Vitesse (portés par Réseau Ferré de France) : LGV Poitiers Limoges, LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne Pays de Loire, LGV Bordeaux Toulouse. Le projet de « relèvement de vitesse » de l'axe existant La Rochelle – Niort a également été pris en compte.*

Cette modélisation ne présume en rien des éventuelles modifications (modernisations de voies, renouvellement du matériel, amélioration / dégradation de l'offre...) susceptibles d'affecter le réseau ferroviaire existant d'ici la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges.

EXEMPLE DE LECTURE :

Avant la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, le temps de parcours approximatif entre Limoges et La Rochelle se situe entre 4 et 5 heures (correspondant à la tranche bleu clair de l'isochronie). Une fois mise en place la LGV Poitiers-Limoges (ainsi que l'ensemble des LGV prévues à partir de 2016), le temps de parcours théorique entre Limoges et La Rochelle devrait être d'un peu plus de 2 heures (à la frange du 3^{ème} niveau de tranche isochrone, entre le vert clair et l'orange).



► **Une densification des correspondances et de l'intermodalité...**

Si l'on veut **alimenter correctement la LGV en gares de Limoges et de Brive, et permettre une bonne capillarité du territoire**, il faudra envisager une densification des dessertes TER. Le détail de la refonte de l'offre TER sera à préciser ultérieurement, à l'approche de l'échéance de la LGV. Dans le cadre de la préparation de la DUP, sont prévues des « *études de trafic établissant des dessertes garantissant une bonne irrigation du territoire en adéquation avec les dessertes régionales à partir des étoiles de Poitiers, Limoges et Brive et précisant les niveaux de voyageurs attendus.*⁸ »

Après la DUP prévue pour 2010, des grilles de dessertes devront progressivement être établies de façon concertée entre la Région, la SNCF et les usagers, et donner lieu, le cas échéant, à des expérimentations, à l'instar de ce qui s'est passé lors de l'arrivée du TGV Est en juin 2007.

A titre indicatif, signalons que la refonte de l'offre TER en Alsace, du fait de l'articulation avec le TGV Est, a donné lieu à la mise en place de 17 % de TER supplémentaires.

Dans le cas qui nous intéresse, certains éléments peuvent déjà être anticipés. Nous pouvons ainsi constater que **les différents axes existants ne seront pas tous affectés au même degré par la LGV.**

On peut d'ores et déjà considérer qu'il faudra **instaurer des correspondances à l'arrivée et au départ de chaque TGV en gare de Limoges et en gare de Brive, soit respectivement 22 et 18 fois par jour (correspondant à 11 et 9 aller-retour).**

En fonction des horaires, **certaines correspondances TER pourront s'adresser en même temps à la LGV et au POLT** qu'il faudra continuer à alimenter et desservir.

A partir de Limoges, il faudra organiser des correspondances sur Guéret, Eymoutiers-Ussel, Saint Junien, Saint Yrieix, Périgueux, mais également Brive pour les TGV s'arrêtant à Limoges.

Des expérimentations de dessertes TER cadencées devront plus que jamais être conduites sur des axes tels que Limoges-Saint Junien.

A partir de Brive, il faudra développer des correspondances sur Tulle, Aurillac, Rodez, Cahors, Objat et Terrasson.

Toutes ces liaisons TER seront concernées par l'arrivée de la LGV. Du fait de la croissance des circulations, **certaines de ces axes TER nécessiteront des travaux de rénovation et de modernisation, ainsi que l'affectation de matériel supplémentaire.** C'est d'ores et déjà le cas de la ligne Limoges-Saint Sulpice Laurière-Guéret pour laquelle des crédits sont

⁸ Article 2-3 de la Convention relative au financement des études préalables à la DUP.

inscrits dans le CpER 2007-2013 pour un avant-projet de modernisation (qui pourrait étudier la réfection de l'armement de voie, la signalisation automatique, l'électrification et/ou la suppression du rebroussement de Saint Sulpice Laurière). Sur cette ligne, il conviendrait de descendre à moins de 50 minutes de temps de trajet Guéret-Limoges.

En termes de densité de dessertes à mettre en œuvre, il faut toutefois indiquer que l'impact sera moindre que dans des villes et régions plus proches de Paris (Le Mans, Lille, Rennes, Reims, Tours...). En effet, l'agglomération de Limoges ne sera *a priori* pas concernée par le phénomène des « naveteurs » effectuant des aller-retour quotidiens domicile-travail vers Paris.

S'il ne devrait pas y avoir besoin *a priori* de mettre des cars des Départements en correspondance, compte tenu du périmètre important couvert par le TER, **les transports urbains** au départ des gares devront probablement être étoffés. En zones rurales, pourrait aussi être étudiée l'organisation de dessertes cadencées en autocars ou taxis. Les révisions en cours et à venir des SCOT⁹ et PDU¹⁰ des agglomérations de Limoges et de Brive se doivent d'intégrer cette nouvelle donne LGV pour améliorer les possibilités de transferts entre modes de transports publics.

► ... Dépassant le cadre régional

Dans les ajustements à préparer, il faudra **dépasser le périmètre du TER Limousin**. En effet, les TER Auvergne et Midi-Pyrénées devraient aussi être impactés, respectivement pour les dessertes Brive-Aurillac et Brive-Toulouse via Capdenac et Rodez, connaissant toutes deux une importante fréquentation. Il est toutefois difficile de prévoir dans quelle mesure ces liaisons, alimenteront la LGV et devront être renforcées. On dispose en effet de trop peu d'informations sur les habitudes, et leurs évolutions possibles, des Aurillacois et Ruthénois (ceux-ci viendront-ils à Brive pour aller à Paris et sur la façade Atlantique ?).

En tout état de cause, il est incontestable que **la LGV sera aussi alimentée par des flux de voyageurs TER venant d'autres régions**.

Si dans certaines régions, les LGV peuvent avoir un usage régional à l'instar du **TER-GV**¹¹ en Nord Pas de Calais, nous ne sommes pas aujourd'hui dans ce cas de figure en Limousin. Toutefois, aucune piste ne doit être écartée et l'initiative de « l'Association des villes et régions européennes de la grande vitesse »¹² de créer un groupe d'étude sur le TER-GV est à considérer avec attention.

D'une façon générale, des enquêtes devront ultérieurement être menées afin **d'anticiper les nouveaux comportements de mobilité suscités**

⁹ Schéma de cohérence territoriale.

¹⁰ Plan de Déplacement Urbain.

¹¹ Rame TGV louée par la SNCF à la Région et circulant sur une LGV pour effectuer des dessertes TER intercités.

¹² Association créée en 1990 au Creusot, présidée par Bernard SOULAGE, vice-président du Conseil Régional de Rhône-Alpes.

par la LGV. Il faudra appréhender tous les critères pouvant inciter un utilisateur à recourir (ou pas) à une nouvelle infrastructure, y compris le « temps d'approche » jusqu'à la gare (s'ajoutant au temps strictement ferroviaire), le confort, ou bien les hausses tarifaires...

► ***L'impact particulier sur la liaison TER Limoges-Poitiers***

Le cas particulier du TER Limoges-Poitiers, actuellement en cours de modernisation, peut être évoqué. Cette liaison TER sera **concernée dans sa fonction de « bout en bout »** (1h30 de temps de parcours par TER en 2010 après modernisation, contre 35 minutes avec la LGV). Il restera essentiellement à la ligne TER un rôle de cabotage et **le rapport « cabotage/ bout en bout » devra être revu**, en fonction du nombre de voyageurs prenant le TER d'un bout à l'autre de la ligne.

Il ne devrait pas y avoir d'impact sur les trajets Limoges-Bellac-Le Dorat et Poitiers-Le Dorat-Bellac. Toutefois, à côté de ces dessertes de cabotage, quelques liaisons TER de bout en bout devront perdurer et être attractives en proposant **une tarification plus accessible** que celle du TGV. On peut, en effet, penser que des travailleurs et des étudiants faisant des trajets de bout en bout ne prendront pas d'emblée le TGV, pour des raisons de tarifs.

Quoi qu'il en soit, la modernisation de la ligne TER et la diminution prochaine du temps de parcours ne contrarient en rien l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges dont la vocation de desserte du territoire national et européen est, par nature, différente.

► ***Les répercussions possibles sur les liaisons à caractère national***

L'impact de la LGV sur les liaisons « grandes distances » (activités VFE et corail intercity) existantes devra aussi être appréhendé. Rappelons que, dans son avis de décembre 2006, le CESR a affiché son soutien à la LGV qu'il considère comme complémentaire au POLT.

Il semble malgré tout évident que l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges aura des répercussions sur **le POLT**. Cette question est délicate à traiter dans cet avis compte tenu du rapport d'opposition et de concurrence entre les deux axes qui a parfois été établi lors du débat public de fin 2006. Cependant, on ne peut nier que la LGV est susceptible d'enlever du potentiel au POLT, notamment pour les dessertes de bout en bout Paris-Limoges et Paris-Brive. Par ailleurs, des questions se poseront probablement sur la partie Limoges-Châteauroux quant à l'hypothèse de remplacement par des dessertes TER. En tout état de cause, le devenir de l'ensemble des dessertes au Sud de Brive (vers Cahors, Toulouse et la Péninsule Ibérique) devra être étudié.

La LGV ne devrait pas avoir un fort impact sur la ligne **Bordeaux-Lyon**. Il resterait cependant à étudier si la partie Limoges-Bordeaux peut être « concurrencée » par la LGV Poitiers-Limoges associée à la LGV Sud Europe Atlantique. Concernant cet axe Bordeaux-Lyon, rappelons qu'il va retrouver le niveau d'offre d'avant 2004 (lorsqu'étaient utilisées des « Rames

Turbines à Gaz » - RTG) grâce à l'affectation de matériel réversible par les Régions Limousin et Rhône-Alpes, fin 2007,

Même si elle ne présente pas de lien avec la LGV Poitiers-Limoges, rappelons la mise en place en décembre 2007 d'une **desserte TGV conventionnée entre Brive et Lille** (un AR quotidien via Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Orléans, Juvisy (Orly), Roissy (en correspondance avec Londres, Bruxelles, Cologne).

Une autre hypothèse à étudier avant l'arrivée de la LGV pourrait être la possibilité de **faire passer du fret sur la ligne** moyennant un équipement adapté des machines, compte tenu de la disponibilité des sillons (la nuit) et des évolutions à venir en matière de politique sur le fret. De façon générale, lors de la création ou de la modernisation d'une voie unique, RFF, la SNCF et les partenaires économiques et politiques devraient prendre en compte les conditions d'une utilisation mixte (voyageurs et marchandises) de l'axe. Il s'agit aussi de répondre aux enjeux de développement durable des territoires.

Beaucoup d'autres questions, non seulement ferroviaires, devront être soulevées d'ici 2016.

III – LES SUITES A DONNER A CES PREMIERES REFLEXIONS PROSPECTIVES PRESENTEES PAR LE CESR

ETUDIER LES AUTRES DIMENSIONS (QUE LE TRANSPORT FERROVIAIRE) SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTEES PAR L'ARRIVEE DE LA LGV

Outre l'aspect strictement ferroviaire, il serait également intéressant d'anticiper sur l'impact de l'arrivée de la LGV sur **le transport aérien** (de Brive et de Limoges vers Paris et au-delà). Au vu de l'expérience d'autres territoires, on peut estimer que le trafic aérien entre Limoges et Paris devrait se réduire de moitié (et peut-être de plus dans un premier temps), et que la ligne vers Roissy est susceptible de disparaître à terme. L'incidence sur **le recours à l'automobile** serait aussi à déterminer. Malgré l'avantage comparatif du ferroviaire en termes de temps de parcours, on ne peut dire, à ce jour, s'il y aura un report modal de la route (A20, RN147) vers le train pour les trajets vers Paris et vers Poitiers.

De façon générale, il serait intéressant d'étudier les évolutions possibles des **pratiques de mobilité** dans la perspective de l'arrivée du TGV. Quels seront les impacts sur les transports collectifs urbains et sur les dessertes routières départementales, sur les taxis...? Les différentes autorités organisatrices de transport devront intégrer cette nouvelle donnée dans leurs schémas prospectifs. La réorganisation des transports de proximité quels qu'ils soient est, en effet, essentielle au succès de l'arrivée d'un TGV dans un territoire.

En dehors des transports, d'autres dimensions du territoire régional se trouveront modifiées de par l'arrivée de la grande vitesse et ses effets structurantes.

Dans la continuité des documents déjà réalisés, les études préalables à la DUP devant être conduites d'ici 2010, proposeront de nombreuses données complémentaires (études environnementales-foncieres-agricoles, études de trafic et de dessertes, études socio-économiques).

METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF D'ANTICIPATION ET D'ACCOMPAGNEMENT DE L'ARRIVEE DE LA LGV

Ces aspects devront être anticipés au moment opportun par les instances et acteurs concernés. Au vu de ce qui se passe dans des régions déjà connectées à la grande vitesse ferroviaire, les diverses implications de la LGV concerneront **l'attractivité du territoire, l'accueil de populations et d'activités, le développement économique (dont le tourisme), la politique foncière et les projets urbains aux abords des gares TGV** de Limoges et de Brive (conforter le rôle de vitrine, d'activités, d'intermodalité du quartier de la gare, anticiper les éventuels effets sur les marchés de l'immobilier d'activité et de l'immobilier résidentiel,...). Les effets d'une nouvelle infrastructure sont en effet conditionnés par de nombreux paramètres et en particulier l'existence de politiques d'accompagnement cohérentes et concertées dans tous ces domaines.

Afin de traiter l'ensemble de ces thèmes, le CESR invite la Région et ses différents partenaires à **continuer à préparer l'arrivée de la LGV de façon prospective et séquencée** (à « a-10 ans », « a-5 », « a-1 »...). L'année 2010 (année « a-6 » *a priori*), date prévue pour l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique, devrait constituer un moment particulièrement important, à partir duquel la venue de la LGV prendra un tour plus concret.

Des consultations des organisations professionnelles, des acteurs socio-économiques concernés et des associations représentatives seront en principe prévues dans le cadre des études préalables à l'enquête publique de la DUP.

Indépendamment de cette procédure, le CESR suggère la **création d'un groupe de réflexion prospective** sur l'impact de l'arrivée de la LGV en Limousin rassemblant en particulier la SNCF et les Autorités Organisatrices des Transports (AOT qui pourraient d'ailleurs se regrouper dans un « syndicat mixte des transports » comme le prévoit la loi SRU¹³), des services de l'Etat, des utilisateurs des transports, des acteurs socio-économiques (consulaires, organisations professionnelles, syndicalistes, CESR...), des universitaires (géographes, sociologues, économistes)...

Ce groupe devrait être plus large que le comité de pilotage des financeurs. A l'instar de ce qui se passe pour le TGV Est, notamment à Nancy, il devrait

¹³ Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

perdurer après la Déclaration d'Utilité Publique et après la mise en service de l'infrastructure et devenir un « **observatoire des effets du TGV** ».

Le CESR invite aussi l'Etat et les différents échelons territoriaux à mieux travailler la cohérence et **l'articulation entre les niveaux de schémas et de documents de prospective territoriale** pouvant concerner la question des transports (SRADDT [SRIT], SCOT, PDU...) ¹⁴.

Par ailleurs, il convient de valoriser les retours d'expériences de l'arrivée du TGV dans d'autres régions, même si toute comparaison présente des limites (ainsi, contrairement à d'autres territoires, nous n'aurons pas à accompagner la création d'une nouvelle gare dédiée au TGV).

En revanche, **le recours à des approches comparatives** auprès d'autres « territoires similaires » ayant vécu (ou étant en attente de) l'arrivée de la LGV est intéressant (pensons, par exemple, à la Lorraine pour le TGV Rhin-Rhône, à la Champagne-Ardenne pour le TGV Est ¹⁵, ou à l'ensemble des régions prochainement desservies par la LGV SEA).

A cette fin, il semble important de continuer à s'appuyer sur les réseaux que constituent notamment l'Association des Régions de France (ARF) ou bien « l'Association des villes et régions européennes de la grande vitesse » ¹⁶. Le CESR apprécie que de telles démarches aient déjà été entreprises par des élus et acteurs économiques de la région.

14 SRADDT : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ; SRIT : schéma régional des infrastructures et des transports ; SCOT : schéma de cohérence territoriale ; PDU : plan de déplacement urbain.

15 Université Reims-Champagne Ardenne, « Analyse prospective des impacts de la LGV est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne », Février 2006.

16 Cf. note 10.

CONCLUSION

Convaincu de l'obligation d'anticiper, le CESR a voulu proposer dans cet avis une première contribution en réponse à la saisine de l'exécutif régional. C'est une façon de commencer aujourd'hui l'important travail prospectif qui devra être conduit, étape par étape, par la Région et ses partenaires dans les dix années à venir, et de façon beaucoup plus concrète et opérationnelle après la déclaration d'utilité publique prévue en 2010.

La préparation de l'arrivée de la LGV sur notre territoire doit intégrer plusieurs dimensions, directement liées aux politiques de transports, de déplacements et de mobilité :

◀ EN MATIERE D'OPTIMISATION DES RESEAUX ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT :

- La complémentarité entre la grande vitesse ferroviaire, les autres liaisons à caractère national et les dessertes régionales, par la densification de l'offre TER pour les correspondances avec le TGV en gares de Limoges et de Brive
- La révision de l'ensemble des dessertes locales (transports urbains et interurbains)
- L'anticipation sur les besoins de matériels supplémentaires et sur les coûts induits pour la Région du fait de cette densification du parc et du nombre de dessertes
- La maîtrise des augmentations tarifaires liées au TGV
- La redéfinition du rapport « bout en bout / cabotage » pour la desserte TER Limoges-Poitiers
- L'étude de la faisabilité de transport de marchandises sur cette nouvelle ligne

◀ CONCERNANT L'ARTICULATION DES ACTEURS ET DES POLITIQUES DE TRANSPORT :

- Le renforcement des partenariats entre Autorités Organisatrices des Transports et de la complémentarité entre modes
- La création d'un groupe de réflexion prospective sur l'impact de l'arrivée de la LGV en Limousin rassemblant en particulier la SNCF et les Autorités Organisatrices des Transports, des services de l'Etat, des utilisateurs des transports, des acteurs socio-économiques, des universitaires (groupe pouvant se transformer ensuite en un « observatoire des effets du TGV »)
- Une meilleure articulation entre les niveaux de schémas et de documents de prospective territoriale (SRADDT-SRIT, SCOT, PDU...),
- Le rapprochement avec d'autres territoires également concernés par la problématique de la grande vitesse

A côté de ces aspects liés aux transports, d'autres dimensions seront aussi à anticiper par l'ensemble des acteurs institutionnels et socio-économiques, dans le champ des politiques urbaines, foncières, environnementales et économiques.

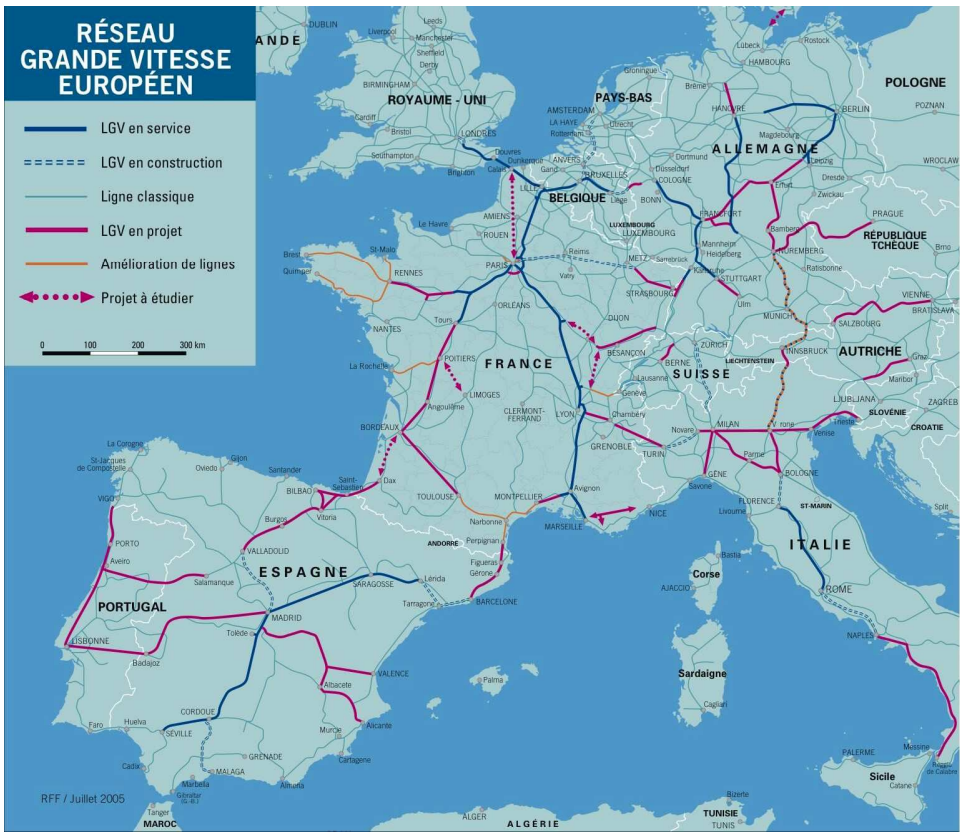
ANNEXES

- Composition du groupe de travail « Infrastructures »
- Carte du réseau grande vitesse européen
- Carte du réseau grande vitesse national
- Carte du réseau ferroviaire du Centre Ouest
- Carte du réseau TER Limousin
- Extraits du questionnaire envoyé en juin 2007 aux organisations syndicales, associations d'usagers et CESR limitrophes
- Interventions prononcées en séance plénière

Composition du groupe de travail « Infrastructures »
(groupe émanant de la Commission « Aménagement du Territoire du CESR »)

NOM Prénom	Représentation	NOM Prénom	Représentation
BARLERIN Pierre	Confédération Paysanne	LAVENT Christian	Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat
BERNARD Michel	Personnalité Qualifiée	LEMOINE Jean-Marie	Union Régionale CFTC
BOYER Jean	Chambre Régionale d'Agriculture	LIMOUSIN Jean – Pierre	Union Régionale des Professions Libérales
BRANT Jean - Claude	Caisses et organismes sociaux	PERIE Jean – Louis	Chambres de Commerces et d'Industries
CAPY Pierre	UNSA	REMY Guy	Limousin Nature Environnement
CHEZALVIEL Michèle	Personnalité Qualifiée	ROCHER Thierry	Union Régionale CFE-CGC
CLOUX Agnès	Union Régionale CFTC	SARRAZIN Eric	EDF-Gaz de France
COINAUD – PAROT Alain	Union Régionale CGT-FO	SAUVAGE Bernard	Fédération Régionale des Travaux Publics Président de la Commission Aménagement du Territoire
DELAGRANDANNE Michel	Union Régionale CFE-CGC Président du CESR	SOURY Jean-François	Comité Régional CGT
DEMARTY Marcel	Union Professionnelle Artisanale	SORBIER Michel	Personnalité Qualifiée
DUCHAMP de LAGENESTE Martine	Union Régionale des Associations Familiales	VALADAS Bernard	Etablissements d'Enseignement Supérieur
FAYETTE Claude	Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat	VAREILLE Daniel	Comité Régional CGT
GAYRAL Denise	Centre Technique Régional de la Consommation	VIOLLET Jean - Philippe	FRSEA
GORCE Roger	Comité Régional CGT	<i>Florence BASSARD</i>	<i>Chargée d'études Services du CESR</i>
LABLAUDE Maurice	UNSA Rapporteur de l'avis		

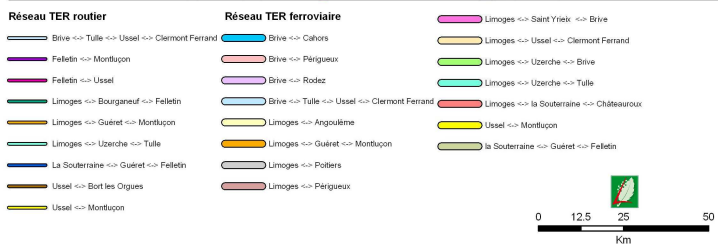
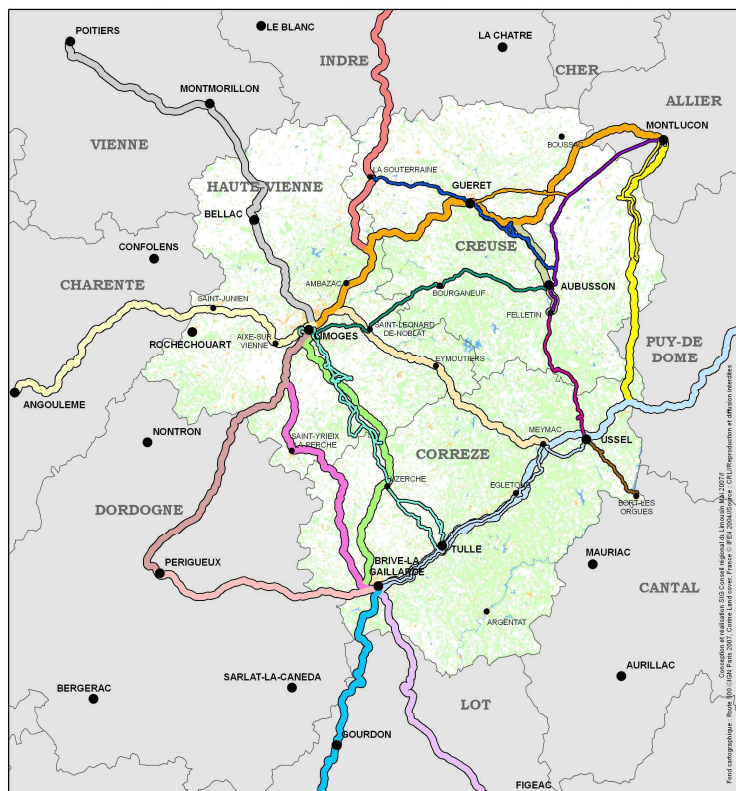
Le Rapporteur remercie l'ensemble des personnes qui ont participé à cette étude et notamment les représentant d'associations d'usagers, d'organisations syndicales et des CESR limitrophes qui ont répondu à la consultation écrite.



Réseau ferroviaire du Centre-Ouest



LIGNES TER FERROVIAIRES ET ROUTIERES



**EXTRAITS DU QUESTIONNAIRE
« POUR UNE APPROCHE CONCERTÉE ET INTERREGIONALE
DE L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE EN LIMOUSIN »**

(questionnaires envoyés en juin 2007 aux organisations syndicales / associations d'usagers et CESR limitrophes)

**A PROPOS DE L'ARTICULATION ENTRE TER ET PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE (LGV)
POITIERS-LIMOGES**

De façon générale, quelles seraient les **complémentarités à développer** entre les lignes TER et les autres liaisons (nationales ou européennes) d'aménagement du territoire (existantes ou à imaginer)¹⁷ en termes de cadencement et de rabattement par exemple... ?

.....
.....
.....

Selon vous, l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges va-t-elle avoir **un impact sur le périmètre TER et sur l'adaptation de l'offre TER** de la région ? Quel sera-t-il ? Sur quelles lignes ? Quelles pourront être les articulations ?

.....
.....
.....

Quelles sont **vos attentes et/ou vos craintes** par rapport à l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges ?

.....
.....
.....

Dans votre région, quelle est l'articulation entre TER et Lignes à Grande Vitesse (LGV) ? Comment a-t-elle été anticipée par la Région et la SNCF ?

.....
.....
.....

¹⁷ Ex. projet de LGV Limoges-Poitiers, Bordeaux-Lyon, POLT, « Lisbonne-Kiev », « transversale Alpes-Auvergne-Atlantique »...

INTERVENTIONS PRONONCEES EN SEANCE PLENIERE

Intervention de M. Jean-Pierre LIMOUSIN, représentant de l'Union Régionale des Professions Libérales

Je tiens à remercier le Président du Conseil Régional, qui, par cette saisine place exactement le CESR dans sa mission de prospective, d'anticipation et de fourniture d'éléments de réflexions et d'analyses.

Je souhaite également féliciter le groupe de travail et son rapporteur pour l'exhaustivité et la qualité de leur contribution, que ce soit sur les diagnostics, ou sur les propositions qu'ils ont produites.

En cette période de rugby, tous les supporters de la LGV ne peuvent que se réjouir de ce travail.

Le Limousin est désormais équipé d'un outil d'analyse de qualité pour faciliter son expression dans les grands débats en cours ou à venir comme le colloque organisé à Clermont-Ferrand par le Président du Conseil Régional d'Auvergne, M. SOUCHON, en vue de la formation de la liaison T3A (transversale Alpes-Auvergne-Atlantique) portée par l'association ALTRO et actuellement de plus en plus partagée par les collectivités territoriales.

Intervention de M. Pierre MEYER, représentant de la Direction Régionale de la SNCF

Je voulais apporter une précision. On a peu cité la SNCF, mais chacun aura bien compris que nous ne sommes pas le maître d'ouvrage. C'est RFF, Réseau Ferré de France, qui est mandaté par la tutelle et par l'Etat pour conduire l'étude et la construction des lignes ferroviaires, quelles qu'elles soient.

Ce que je peux dire et ce que je dois dire, c'est que nous sommes un acteur majeur dans ce grand et beau projet, puisque nous serons amenés à terme à mettre une dizaine de rames TGV en circulation, en tant qu'opérateur ferroviaire. Nous devenons de fait un investisseur de premier plan, puisque 10 rames TGV représentent près de 250 millions d'euros, que la SNCF financera sur ses fonds propres, sans aide particulière. C'est bien son rôle d'investisseur en tant que transporteur qu'elle va jouer. Nous avons tous à cœur dans l'entreprise de réussir – même si nous ne sommes pas dans le court terme, mais dans le moyen terme – notre mission d'exploitant ferroviaire et de mettre en place les TGV. Je voulais juste préciser ce petit point. Merci.



OBSERVATIONS

**de Guy REMY, représentant de Limousin Nature Environnement
au Conseil Economique et Social Régional du Limousin
relatives aux réflexions sur l'impact de l'arrivée de la grande vitesse sur l'ensemble du réseau
ferroviaire en Limousin.**

Limousin Nature Environnement se félicite qu'une réflexion s'engage sur l'impact de l'arrivée de la grande vitesse sur l'ensemble du réseau ferroviaire en Limousin.

L'opposition de Limousin Nature Environnement à la Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers lors du grand débat public résultait, notamment, des craintes sur l'impact qu'aurait la nouvelle ligne sur le réseau existant.

La fédération considère toujours que le projet de LGV Limoges-Poitiers n'est pas le bon choix pour mettre Limoges en liaison avec l'extérieur. L'amélioration de la ligne Toulouse-Limoges-Orléans-Paris reste la solution préférée.

Elle pense toujours que la nouvelle ligne LGV se fera au détriment du réseau actuel et, en particulier, de la ligne Toulouse-Paris, reléguée au rang de TER, avec un renchérissement du coût de transport pour les voyageurs.

La réalisation de la nouvelle ligne LGV, en site propre, sera d'un prix de revient exorbitant, eu égard à l'amélioration du réseau actuel pour une mise en service, à au moins 10 ans, par rapport à une adaptation possible et plus rapide du réseau actuel. Il est donc permis de s'interroger sur l'intérêt du gain en temps.

De plus, Limousin Nature Environnement craint une détérioration du service public tant sur la ligne principale actuelle Toulouse-Paris que sur les lignes secondaires, au détriment d'une partie du Limousin (Creuse notamment) et de villes comme Argenton, Châteauroux, Vierzon, ainsi que des liaisons transversales comme Bordeaux, Clermont Ferrand et Lyon.

A cet effet, Limousin Nature Environnement :

- refuse cette détérioration programmée par la mise en œuvre de la future ligne LGV Limoges-Poitiers, alors que les efforts doivent être concentrés sur une autre organisation du territoire et un service public de proximité.
- demande l'amélioration immédiate du réseau actuel et s'oppose à la fermeture des gares du Limousin, qu'elles soient ouvertes aux voyageurs et aux marchandises.
- demande une réflexion d'envergure et des décisions rapides, avec la mise en œuvre des travaux nécessaires, pour l'exploitation et l'adaptation du réseau actuel au trafic du fret ferroviaire.

Enfin, pour Limousin Nature Environnement, au même titre que les autoroutes, la grande vitesse par le rail n'est plus la solution d'avenir. En tout cas, elle ne doit plus être prioritaire dans le cadre d'une politique de développement durable devenue incontournable.

Maison de la Nature

11, Rue Jeanvion
87000 - LIMOGES
Tél. : 05.55.32.95.58
e-mail : maison@maison-naturelimoges.org

01/02/2007 - Observations déposées au Conseil Economique et Social Régional du Limousin

Intervention de M. Roger GORCE, représentant du Comité Régional CGT

Je souhaite exposer quelques éléments, étant entendu qu'il n'est pas question pour notre groupe de réitérer notre position. Elle est connue de tout le monde. Il suffit de se référer aux diverses interventions que nous avons pu faire depuis maintenant quelques années. Une d'entre elles a été votée ce matin dans le cadre du PV du 15 juin, pour reconnaître les travaux et les propositions que nous avons pu faire et mener dans le cadre du débat public sur le sujet. Sur l'aspect tarifaire qui vient d'être évoqué, effectivement, nous avons demandé que cet élément soit mis en parallèle par rapport au temps de parcours. Je ne crois pas que ce soient deux données comparables, même si « le temps, c'est de l'argent ». Je peux vous garantir qu'avec la nouvelle politique tarifaire de la SNCF, il y aura quelques surprises dans quelque temps. Je laisserai au Directeur le soin de développer s'il le souhaite.

En ce qui concerne l'approche fret, je ne m'avancerai pas plus dans un dossier très technique. Mais selon les prévisions, il y aura 22 relations TGV en journée. Imaginer un train fret venir s'immiscer dans ce cadencement me fait assez peur. Aujourd'hui, nous nous demandons déjà comment un TGV sera dépanné s'il tombe en panne entre Limoges et Poitiers. Je pense que l'approche fret ne doit même pas nous traverser l'esprit. Pour autant, je soutiens l'idée du fret. Cela me permet d'insister sur le TER Limoges-Poitiers. En l'occurrence, il n'est pas trop tard pour rattraper le retard pris. J'en suis convaincu, mais nous devons faire vite. Des travaux importants doivent être faits sur les quais, notamment sur la longueur et la traversée des voies—Des trains de fret pourraient circuler sur cette voie. S'ils étaient affrétés par la SNCF, ce serait tout aussi bien. Je crois qu'il ne faut pas que nous ratons cette occasion qui ne se représentera pas de si tôt.

En ce qui concerne l'opposition qui a pu être entretenue entre POLT et LGV, il faut être clair. Ceux qui confondent grande vitesse et précipitation en seront peut-être pour leurs frais dans quelques temps, lorsque l'on parlera des aspects budgétaires. Il faudra bien que la question du financement se pose. Ce sont peut-être les mêmes qui crient aujourd'hui au « trop d'Etat », qui lui demandent de financer rapidement cette infrastructure lourde et qui, demain, installeront peut-être une structure du type partenariat public-privé. Ils viendront alors faire leurs choux gras de cet investissement public. Nous avons l'habitude. Nous nous souvenons de ce qui s'est passé avec les autoroutes.

Ceci étant, cela n'occulte pas les problèmes que nous avons soulevés au sujet de l'aménagement du territoire. A mon avis, dans nos préoccupations, il s'agit de l'élément essentiel qui formalisait notre opposition à la LGV et notre avis positif sur le développement du POLT, que nous avons qualifié d'« ouverture pour le territoire ». On a beau dire qu'avec la LGV, on raccourcit le temps, j'ai toujours à l'esprit les pochettes à billets de la SNCF où figurait une carte avec un centre vide ... vide de tout sens, quelle que soit la destination que l'on recherche. C'est notre souci. C'est bien d'aller à Bruxelles ou d'aller à Lille, mais pour Toulouse, par exemple, c'est beaucoup plus dur ! Pourtant, nous travaillons beaucoup avec la région Midi-Pyrénées.

Nous avons un partenariat solide. Pour faire 315 kilomètres, il faut 3 heures 20. Je pense qu'il faudrait réfléchir plus avant sur ce type de questions. Cela éviterait la fracture territoriale, que certains évoquent à longueur de discours.

Je crois qu'il s'agit d'une manière intelligente de se dire que si l'on n'avait pas continué à œuvrer sur le POLT – et la Région l'a bien compris –, nous n'aurions plus rien. Cela voudrait dire que le POLT serait mort. La LGV, qui n'est toujours pas arrivée, risque de rester en pointillés dans quelques mois. Je ne veux pas être de mauvais augure, mais s'il ne reste que le POLT, je ne souhaite pas qu'il soit scindé par les autorités organisatrices régionales. Cela en ferait un axe interrégional et lui ferait perdre son caractère d'axe d'aménagement du territoire.

Enfin, la Creuse, personne n'en parle. J'y ai beaucoup d'amis et de camarades. Sur le plan du temps comme sur le plan des tarifs, j'ai bien peur qu'ils devront faire comme les gens du Centre. Ils auront du mal à trouver de bons moyens de locomotion ferroviaire. J'ai une pensée pour eux. Je me dis qu'ils n'étaient pas signataires de la convention récente et qu'ils avaient peut-être de bonnes raisons de ne pas l'être. Voilà pour ce qui est de notre position.

Je ne parlerai pas d'ALTRO. J'ai déjà évoqué ce sujet. Faire croire que Limoges-Poitiers serait le premier maillon d'une grande liaison internationale, à l'image du Transsibérien, c'est faire rêver trop de monde et risquer de les replonger rapidement dans la triste réalité.