

Monsieur le secrétaire général du débat public,

Je relève des contradictions notables entre les exigences de rentabilité économique selon les critères de la SNCF : " seule la « très grande vitesse » (au niveau de 360 km/heure) serait à même, par les gains de temps qu'elle permet, d'assurer le financement et la viabilité du projet" et les critères d'autres participants aux débats, entre autre que la vitesse et le gain de temps ne peut être élevé en absolu, notamment quand il s'agit de la desserte des territoires. Par ailleurs, j'ai noté avec inquiétude, et incompréhension, lors de la réunion de Guéret, l'impossibilité de prendre en compte la solution d'une relation conjointe entre la modernisation du POLT et le POCL pour les territoires qui seraient sensés être détournés vers la LGV Poitiers Limoges.

Inquiétude, parce que

- 1) l'état des études actuelles avant la DUP donne à penser que ce projet LGV Poitiers Limoges ne passera les critères éliminatoires du Grenelle de l'Environnement, notamment de rentabilité socio économique, d'intérêt environnemental, et en terme d'aménagement du territoire.
- 2) ce projet est parmi tous les projets LGV acté, le plus critiqué pour son aberration, et cela tout autant au niveau national (FNE, FNAUT, association des maires des communes rurales de France, Europe Ecologie les Verts, Front de Gauche, etc) qu'au niveau local (Région Poitou Charentes, Département de la Vienne, Département de la Creuse), et toujours cité en exemple dans les rapports parlementaires comme prototype de la LGV non réalisable.
- 3) parce que depuis le débat public en 2006, le comité des financeurs de ce projet a fondu comme neige au soleil à mesure de l'avancée des études, et qu'il ne reste comme collectivités territoriales que la Région Limousin, le Département de la Haute Vienne, et la communauté d'agglomération de Limoges prêt à investir dans le financement de ce projet.

Incompréhension parce que

- 1) Le rôle du débat public est justement de permettre d'ajuster, d'approfondir et d'élargir la réflexion et que de fait, la prévoyance serait de supposer deux hypothèses en fonction de la décision finale non encore connue de réaliser ou non la LGV Poitiers Limoges.
- 2) parce que en terme d'intérêt socio économique, d'aménagement de l'ensemble de son territoire, et d'impacts environnementaux, le Limousin aurait tout intérêt à une solution conjointe aux autres territoires du Massif Central pour améliorer sa desserte que de se perdre vers la LGV SEA entre Tours et Paris (ligne malade et saturée) en une gare cul de sac saturé (Montparnasse) ou un tronçon de raccordement au réseau lgv européen bouché (Massy Valenton)
- 3) parce que la SNCF et RFF ont déjà montré l'intérêt de développer le troisième axe ferroviaire Nord Sud, colonne vertébrale indispensable entre les deux grands couloirs Est et Ouest.

Je vous formule donc cette requête de bon sens, dans l'intérêt général, de bien vouloir mettre en parallèle aux études actuelles de RFF et aux débats proposés confirmant le détournant du flux de voyageurs via le tronçon Poitiers Limoges, l'étude de la solution fortement prévisible, supposant la non réalisation de ce tronçon, et donc l'étude de tous

les avantages en terme de flux de voyageurs ajoutés, d'aménagement du territoire, d'intérêt environnemental, et de rentabilité de cette solution permettant par la même, la sauvegarde espérée par le Limousin de l'axe ferroviaire POLT et la possibilité d'accès au réseau européen sans le passage obligatoire par le bouchon ferroviaire sud ouest parisien.

cordialement,
Christian Chevallier
président Air de nos Campagnes,
responsable de la commission transports et mobilité durable de Limousin Nature
Environnement

réf [courrier CNDP](#) :

La grande vitesse ferroviaire est-elle une condition nécessaire pour atteindre les objectifs du projet ?

Certains participants ont estimé, en effet, que la « grande vitesse » (le 320 km/heure retenu dans le projet) n'était pas une réponse à l'amélioration des déplacements dans le territoire du projet, une amélioration dont ils soulignent l'urgence.

D'autres considèrent que « 5 ou 10 minutes », « gagnées ou perdues » sur les temps de parcours, n'ont pas forcément une importance majeure pour les voyageurs et ne peuvent donc être un élément décisif pour les choix à venir, en particulier entre les quatre scénarios portés par le maître d'ouvrage au débat.

A l'opposé, des représentants de la SNCF ont souligné, à plusieurs reprises, que seule la « très grande vitesse » (au niveau de 360 km/heure) serait à même, par les gains de temps qu'elle permet, d'assurer le financement et la viabilité du projet, en particulier parce qu'elle créerait les conditions nécessaires pour rabattre sur cette ligne nouvelle un nombre suffisant de voyageurs à destination ou en provenance du sud-est de la France.

réf [compte rendu du débat de Guéret le 4 novembre 2011](#)