



Association 55 citoyens pour Limoges

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Limoges, le 18 avril 2016

Collectif



Interpellation par l'association *55 citoyens pour Limoges* des élus des territoires traversés par la liaison ferroviaire Limoges-Lyon

Le Centre de la France subit ces dernières années une réduction quantitative et qualitative de sa desserte ferroviaire. En plus de la dégradation des relations Paris – Limoges – Toulouse et Paris – Nevers – Clermont, nos territoires doivent faire face depuis maintenant quatre ans à la suppression de la liaison Intercités directe entre Bordeaux, Limoges et Lyon, pourtant essentielle au désenclavement du Massif central (en particulier les départements de Dordogne, Haute-Vienne, Creuse et Allier) et aux échanges entre l'Ouest de la France et l'ancienne région Rhône-Alpes. Alors que dans la foulée de la COP21, jamais les préoccupations environnementales n'ont été si fortes, et que les territoires concernés sont en proie à de nouvelles formes de précarisation socio-économique, cet état de fait ne nous semble pas acceptable.

Les promesses de campagne d'Alain Rousset en région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes vont dans le sens d'une amélioration significative et logiquement attendue de la desserte entre Limoges, Périgueux et la métropole bordelaise. Nous nous en satisfaisons et espérons que les engagements seront tenus. Dans ce même esprit de cohésion territoriale dans le cadre des nouvelles régions, nous supposons que des efforts similaires dans la rénovation de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Lyon seront consentis en région Auvergne – Rhône-Alpes.

Reste que nous nous inquiétons de la portion intermédiaire : la suspension de la desserte Bordeaux-Lyon via Limoges en 2012 et la fermeture de la ligne entre Ussel et Laqueuille en 2014 impactent durement les territoires du Limousin et de l'Auvergne. Ces deux anciennes régions ne doivent pas être condamnées à demeurer des marges des deux nouvelles ! Le Comité de défense et de développement du rail de Montluçon s'en est déjà ému auprès de la présidence de la Région Auvergne – Rhône-Alpes en février dernier.

Des solutions alternatives existent, comme nous les avons recensées ci-après. Ces dessertes, en particulier les liaisons ferroviaires, sont cependant aléatoires, proposent des trajets géographiquement incongrus (par Tours, par

Paris, par Toulouse !), souvent chronophages, peu pratiques en raison de ruptures de charges récurrentes et très peu compétitives par rapport aux alternatives routières, qui en dépit de leur rapidité ont quant à elles des conséquences désastreuses en termes d'impact écologique. Encourager l'usage de l'autocar et de l'automobile pour compenser le déclin ferroviaire bafoue les engagements solennellement proclamés par les élus. La population est légitimement attirée par des prix alléchants, dont on sait pourtant qu'ils sont « biaisés » (non prise en compte des coûts d'entretien des routes, de la pollution, etc.). La mise en place d'une liaison autocar SNCF Limoges-Roanne constitue une réponse insuffisante (rupture de charges, impact environnemental...) Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence des liaisons routières, présageant celle du ferroviaire, ne garantit pas le maintien d'une offre territoriale équitable, que seul l'acteur public nous paraît pouvoir assurer.

Une bonne collaboration entre les deux régions traversées devrait permettre de limiter ces fractures et favoriser la mise en place d'une véritable liaison ferroviaire directe entre le Bassin aquitain et la métropole lyonnaise via le Massif central, en obtenant de la part de l'Etat et de la SNCF, et en collaboration avec les collectivités traversées, des engagements fermes.

Le courrier adressé par M. Renaud Lagrave, vice-président de la région A.L.P.-C. en charge des transports au promoteur de la pétition en faveur de la réouverture du Bordeaux-Limoges-Lyon, signée par 12 000 personnes, fait état de l'engagement de l'exécutif régional à soutenir la réouverture du Bordeaux-Limoges-Lyon. Des promesses bienvenues, que nous souhaitons voir concrétisées.

L'Etat est certes l'Autorité organisatrice en matière de Trains d'Equilibre du Territoire, mais le concours des territoires et élus impactés est plus que jamais primordial. Ces derniers doivent rappeler à l'Etat ses engagements !

En outre, alors que la priorité donnée à la grande vitesse est clairement remise en cause, notamment par la Cour des comptes et récemment par le rapporteur public devant le Conseil d'Etat, certaines collectivités persistent à financer des projets de LGV (Poitiers-Limoges notamment) dont les soutiens se sont fortement étioilés et dont le financement et la rentabilité socio-économiques sont incertains. La poursuite de ces financements réduit inmanquablement la capacité des collectivités à financer d'autres projets plus utiles au plus grand nombre, réalisables et moins coûteux. Ces projets intègrent à la fois une desserte de qualité, approchant la grande vitesse en terme de rapidité, et un maillage beaucoup plus fin des territoires.

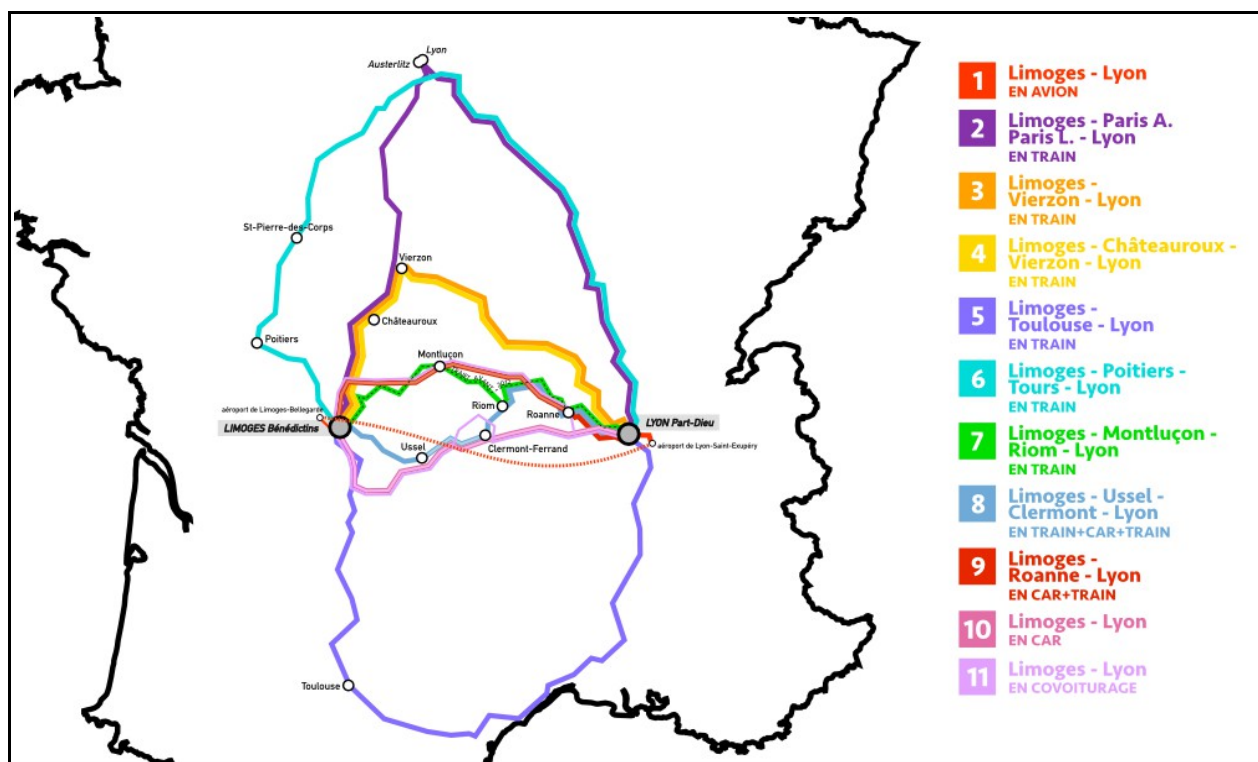
Nous avons donc en date du 5 avril 2016, en association avec le Collectif Bordeaux-Limoges-Lyon qui a porté la pétition évoquée précédemment, adressé un courrier aux maires des communes anciennement desservies par le train Bordeaux-Lyon via Limoges, aux parlementaires et présidents de conseils départementaux dont les territoires sont traversés, et à la région Auvergne – Rhône-Alpes. Ce courrier reprend l'essentiel du présent communiqué.

Nous ne manquerons pas de rendre publiques les réactions des élus sollicités.

**L'association 55 citoyens pour Limoges
Le collectif Bordeaux-Limoges-Lyon**

En annexe page suivante : un inventaire non-exhaustif des possibilités offertes pour rallier Limoges à Lyon en 2016 et une présentation comparée des différentes dessertes.

Inventaire non-exhaustif des possibilités offertes pour rallier Limoges à Lyon en 2016
(carte : L. Destrem)



N° carte	Etapes (mode)	Nb/ jour	Ruptures de charge	Temps +/-	Distance (km)	Coût (€)
1	<u>AVION direct</u> Limoges-Bénédictins – Limoges-Bellegarde (V) Limoges-Bellegarde – Lyon-St-Exupéry (A) Lyon-St-Exupéry – Lyon-Part-Dieu (T)	2	2	1h50	341	159
2	<u>TRAIN par Paris</u> Limoges-Bénédictins – Paris-Austerlitz (T) Paris-Gare de Lyon – Lyon-Part-Dieu (T)	9	2	5h50	828	84 à 149
3	<u>TRAIN par Vierzon</u> Limoges-Bénédictins – Vierzon (T) Vierzon – Lyon-Part-Dieu (T)	2	1	6h30	524	70,60
4	<u>TRAIN par Châteauroux/Vierzon</u> Limoges-Bénédictins – Châteauroux (T) Châteauroux – Vierzon (T) Vierzon – Lyon-Part-Dieu (T)	1	2	8h45	524	52,80
5	<u>TRAIN par Toulouse</u> Limoges-Bénédictins – Toulouse-Matabiau (T) Toulouse-Matabiau – Lyon-Part-Dieu (T)	1	1	7h55	874	66 à 129
6	<u>TRAIN par Tours</u> Limoges-Bénédictins – Poitiers-centre (T) Poitiers-centre – Saint-Pierre-des-Corps (T) Saint-Pierre-des-Corps – Lyon-Part-Dieu (T)	1	2	6h30	881	97 à 119
7	<u>TRAIN par Montluçon/Riom</u> Limoges-Bénédictins – Montluçon (T) Montluçon – Riom-Châtel-Guyon (T) Riom-Châtel-Guyon – Lyon-Part-Dieu (T)	2	2	6h15	459	61,80

8	<u>TRAIN+CAR+TRAIN par Ussel/Clermont</u> Limoges-Bénédictins – Ussel (T) Ussel – Clermont-Ferrand (C) Clermont-Ferrand – Lyon-Part-Dieu (T)	1	2	7h20	435	59,50
9	<u>CAR+TRAIN par Roanne</u> Limoges-Bénédictins – Roanne (C) Roanne – Lyon-Part-Dieu (T)	1	1	6h25	383	56,00
10	<u>CAR direct</u> Limoges – Lyon (FLIXBUS)	2	0	7h00	414	17,00
11	<u>COVOITURAGE par A89</u> Limoges – Lyon	~15	0*	4h00	414	26,00
	<u>TRAIN direct</u> <i>Limoges-Bénédictins – Lyon-Part-Dieu direct via Montluçon et Roanne (liaison av. 2012)</i>	1	0	5h10	403	51

Présentation comparative des différentes dessertes

Par coût (€)

1	Avion direct	159
6	Train par Tours	97 à 119
2	Train par Paris	84 à 149
3	Train par Vierzon	71
5	Train par Toulouse	66 à 129
7	Train par Montluçon	62
8	Train+Car par Clermont	60
9	Car+Train par Roanne	56
4	Train par Châteauroux	53
	TRAIN DIRECT (est. 2012)	51
11	Covoiturage direct	26
10	Car direct	17

Par distance (km)

1	Avion direct	341
9	Car+Train par Roanne	383
	TRAIN DIRECT	403
10	Car direct	414
11	Covoiturage direct	414
8	Train+Car par Clermont	435
7	Train par Montluçon	459
3	Train par Vierzon	524
4	Train par Châteauroux	524
2	Train par Paris	828
5	Train par Toulouse	874
6	Train par Tours	881

Par durée du trajet (en h)

1	Avion direct	1,83
11	Covoiturage direct	4
	TRAIN DIRECT (temps 2012)	5,17
2	Train par Paris	5,83
7	Train par Montluçon	6,25
9	Car+Train par Roanne	6,42
3	Train par Vierzon	6,5
6	Train par Tours	6,5
10	Car direct	7
8	Train+Car par Clermont	7,33
5	Train par Toulouse	7,92
4	Train par Châteauroux	8,75

Par nombre de ruptures de charges

	TRAIN DIRECT	0
10	Car direct	0
11	Covoiturage direct	0
3	Train par Vierzon	1
5	Train par Toulouse	1
9	Car+Train par Roanne	1
1	Avion direct	2
2	Train par Paris	2
4	Train par Châteauroux	2
6	Train par Tours	2
7	Train par Montluçon	2
8	Train+Car par Clermont	2