

la Commission Particulière du Débat Public.
Objet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges.

Alors que la volonté politique, depuis plusieurs décennies, est de décentraliser la France, faire une ligne TGV, Poitiers Limoges, directe tel que le prévoit le projet selon les tracés nord ou centre, est en fait, une opération de centralisation ne permettant que des relations entre Paris et Limoges, prolongeables uniquement au-delà de Paris vers le nord, et au delà de Limoges vers le sud.

Au contraire, faire une ligne allant de Limoges à Ruffec-St Saviol comme le prévoit le tracé sud du projet, permettrait :

-----En 1^{ère} étape et dès sa réalisation, sans coût supplémentaire : d'une part les mêmes relations que les tracés nord ou centre, et d'autre part, de relier aussi Limoges à Bordeaux en 1 h 10, au lieu de 2 h 20 actuellement et au-delà de Bordeaux : la côte basque, les Pyrénées et l'Espagne.

-----Dans une 2^{ème} étape, en prolongeant ce tracé sud de St Saviol à Niort, puis en raccordant Fontenay-le-Comte à Luçon, cela permettrait de créer tout un réseau de relations régionales, par exemple :

Bordeaux Nantes	en 2 h 20	actuellement 4 h 10	et au delà vers la Bretagne.
Paris Niort	1 h 55	-	2 h 15 et au-delà vers La Rochelle.
Limoges Niort	0 h 45	pas de relation actuellement.	
Limoges La Rochelle	1 h 20	idem	
Limoges Nantes	2 h 20	idem	

-----Dans une 3^{ème} étape, ce tracé sud serait l'amorce d'une nouvelle ligne à grande vitesse Limoges Clermont Lyon. Cela permettrait d'atteindre la façade atlantique depuis tout l'est de la France, Lyon, la Savoie, la Suisse depuis Strasbourg jusqu'à Marseille et Nice, en des temps record, en évitant de passer ou par Paris, ou par Montpellier, lignes qui sont déjà très encombrées. La section Limoges Clermont serait à réaliser en premier et permettrait à des TER TGV de desservir Eymoutiers, Ussel ou La Courtine et Eygurande, La Bourboule. De Clermont à Lyon, on peut prévoir d'abord : finir d'électrifier la ligne actuelle par Tarare, puis de construire une ligne directe TGV. Il serait ainsi possible en effaçant la barrière du Massif Central et en désenclavant Clermont, de créer les relations suivantes :

Limoges Clermont	en 0 h 50	actuellement 3 h 40
Limoges Lyon	1 h 50	plus de 5 h
Bordeaux Lyon	3 h	6 h en TGV par Paris, ou 8 h 40 direct.

Provisoirement, pour Lyon par Tarare, ajouter 1 h .

Aux croisements de cette nouvelle ligne Limoges Ruffec, ultérieurement Niort, avec les 2 lignes nord sud Tours Bordeaux, l'actuelle et la future LGV SEA, il faut prévoir 2 voies circulaires de diamètre 4 km mini, « de grands rond-points » passant au dessus des voies nord sud, et raccordées à celles-ci, l'ensemble parcourable à 140 km/h mini et sans ralentissement sur les voies nord sud. Ces rond-points qui devraient aussi permettre le passage d'une ligne nord sud à l'autre, sont à construire dès la réalisation de la 1^{ère} phase Bordeaux Ruffec de la LGV SEA, au lieu du raccordement prévu au sud de Ruffec.

D'après le dossier soumis au débat public et aussi ce qui est cité ci-devant, le tracé sud fait partie des moins coûteux des 3 tracés ; il est aussi le moins pénalisant pour l'environnement, et réserve d'énormes possibilités pour de futures liaisons régionales. Bien que nécessitant quelques minutes de plus pour effectuer le trajet Poitiers Limoges, mais compte tenu de tous les avantages comparés aux tracés nord et centre :

Il n'y a aucun doute, c'est le tracé SUD qui doit être retenu.

ABF