

Projet ferroviaire  
Débat public LGV Poitiers-Limoges

Contribution de :  
Collectif de coordination pour  
la défense de la ligne SNCF  
Agen-Périgueux-Paris  
Lieu dit « Coquillou »  
47500 FUMEL  
Président : Jacques VALADIE  
Tél/Fax : 05 53 71 51 27

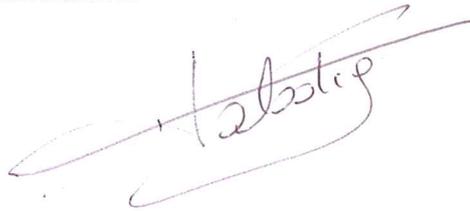
Le collectif à l'examen du dossier du maître d'ouvrage consulté sur internet ne peut être que favorable au développement du ferroviaire. La réalisation de la future ligne TGV Poitiers-Limoges ne doit pas se faire au détriment des lignes ferroviaires existantes. Elle doit permettre au contraire de mettre en valeur tous les lignes de chemin de fer, à notre avis sous utilisées, pour rééquilibrer le transport des personnes et des marchandises entre le rail et la route.

Monsieur Michel Boyon président de RFF précise dans son introduction que ce projet d'aménagement est « une opportunité pour la desserte ferroviaire de l'ensemble de la région, mais également du nord de la Dordogne, du Lot et du Cantal ». Le collectif insiste pour que l'arrivée du TGV à Limoges profite, au delà du nord Dordogne, à la ligne Périgueux-Agen. Il en va de l'intérêt général de proposer à des vallées sinistrées en terme d'aménagement, une offre voyageurs attractive sur le parcours Agen-Périgueux-Paris. Cette offre permettrait également de développer le tourisme sur des sites comme Penne, Fumel, Villefranche du Périgord, Belvès, Siorac, Sarlat, Le Buisson, Les Eyzies...

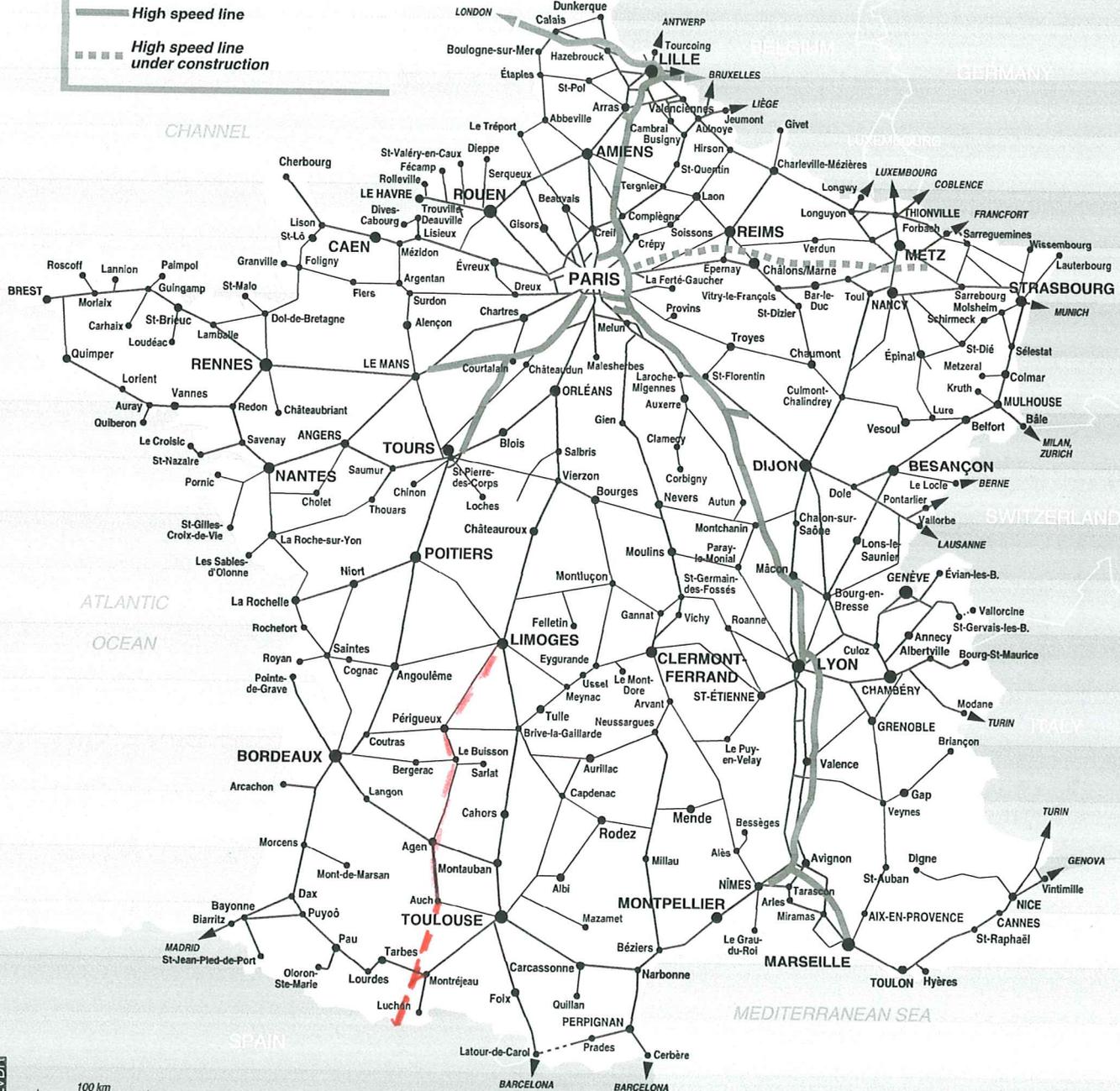
La ligne TGV Poitiers-Limoges doit également permettre de relancer la réflexion sur le transport des marchandises. Nous proposons que cette nouvelle infrastructure soit conçue pour autoriser à la fois les circulations voyageurs et marchandises. A notre avis le dossier présenté au débat public n'aborde pas la recherche de propositions pour le développement du fret ferroviaire. Nous constatons et regrettons, le débat public sur la relation Bordeaux-Espagne en est la preuve, que RFF privilégie le transport des marchandises entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique que seulement par l'axe atlantique et l'axe rhodanien-méditerranée. Ne prévoit-on pas en 2020 le doublement de ligne actuelle Bordeaux-Irun pour faire face à la demande, sans tenir compte des difficultés d'implanter une ligne en bordure de littoral de Hendaye à bayonne et du risque de faire traverser des trains chargées de matières dangereuses dans une grande agglomération comme Bordeaux.

Le collectif sollicite auprès de la commission qu'une étude de faisabilité soit conduite pour étudier les avantages et les inconvénients d'une ligne de chemin de fer centrale, à la fois voyageurs et marchandises, qui ne serait pas une ligne à grande vitesse. Cette ligne pourrait utiliser les infrastructures existantes et permettrait de relier Saragosse à Limoges. Après la traversée des Pyrénées en infrastructure nouvelle (tunnel), cette ligne se raccorderait sur la ligne Tarbes, Toulouse d'un côté et sur une ligne traversant le plateau de Lannemezan pour se raccorder sur les infrastructures existantes Auch-Agen et Agen Périgueux de l'autre côté. Cette ligne pourrait économiquement revitaliser des villes moyennes comme Pau, Tarbes, Auch, Agen, Périgueux et peut-être faire l'économie d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

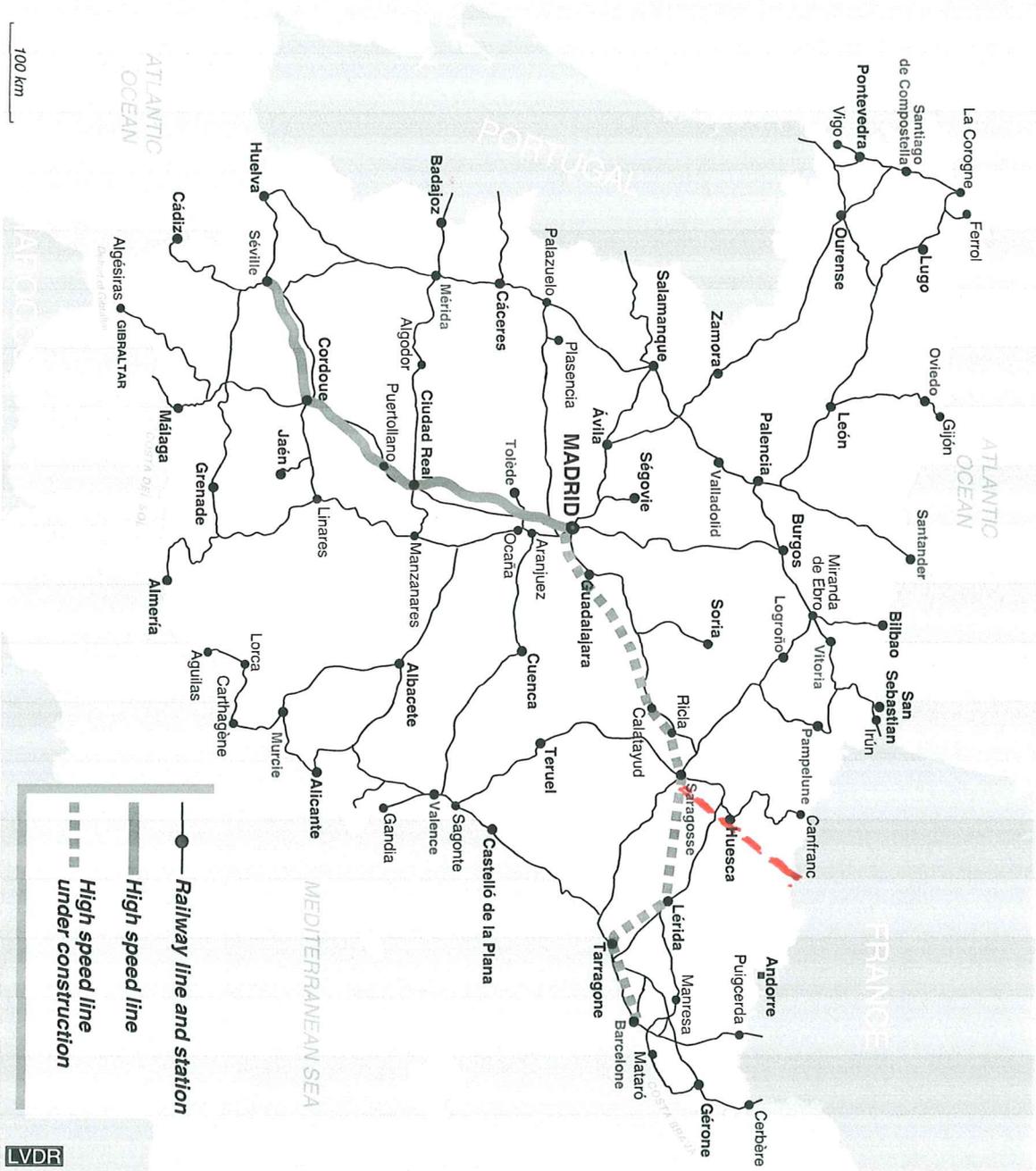
Deux débats publics concernant la ligne TGV Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges sont en cours. Si nous restons très favorable à la réalisation de lignes à grande vitesse, nous demandons qu'elles ne soient pas réalisées au détriment des lignes locales qui pour nous doivent être modernisées et non abandonnées. Face aux difficultés du transport de marchandises à venir, nous nous interrogeons sur les solutions envisagées et demandons aux deux commissions de proposer l'étude d'une ligne centrale classique qui à notre avis permettra de solutionner la demande de transport de fret à l'horizon 2020.

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'H. Bastie', is written over the text. The signature is stylized and somewhat illegible due to the cursive style.

-  Electrified railway line and station
-  Non electrified railway line and station
-  High speed line
-  High speed line under construction



LVDF  
100 km



**LVDR**