

CONTRIBUTION DE MONSIEUR BENOIT COTTANCEAU
04 SEPTEMBRE 2006

J'ai pris connaissance du dossier de présentation de la LGV Poitiers-Limoges. Je n'aurai malheureusement pas l'opportunité de participer aux réunions du débat public. Aussi je vous envoie ce courriel pour apporter quelques éléments personnels et donner mon avis sur le choix du tracé. Je pense que mon argumentation a une certaine importance sur la réalisation de ce projet, ainsi que de l'aménagement du territoire en général.

L'option du tracé Nord n'est pas la mieux adaptée. Malgré la construction de 100 kms de LGV environ, le temps de trajet reste égal ou supérieur à deux heures. Le raccordement envisagé à la ligne classique Paris-Limoges-Toulouse aux environs de la vallée de La Gartempe entraînera obligatoirement un trafic supplémentaire sur les 40 kms reliant ce raccordement, jusqu'à Limoges. Je pense que cette configuration est néfaste au développement du TER sur ce tronçon (depuis Limoges vers Guéret et La Souterraine). L'un des objectifs étant de réaliser un ensemble de correspondance TER-TGV à Limoges, il me paraît aberrant, voire ingérable de faire cohabiter sereinement les trafics TGV, Fret, TER et inter-cités sur cette portion. Le moindre incident entraînera des retards en pagaille accompagnés du mécontentement des voyageurs ! Je suis donc contre l'option Nord.

L'option centrale possède la qualité de suivre le couloir le plus court entre Limoges et Poitiers. C'est la seule option qui permet d'obtenir un temps de parcours Paris-Limoges inférieur à deux heures sans arrêt ce qui est considérable. Pas grand-chose à redire si ce n'est qu'il s'agit du projet le plus cher à réaliser. Il reste cependant très intéressant.

Enfin, l'option sud possède des qualités insoupçonnées, et pour laquelle je suis favorable ! Il s'agit du trajet le plus court à construire, 90 kms entre Limoges et la LGV SEA du côté de Ruffec, donc le moins cher à financer. Il possède le tracé le moins sinueux à réaliser, donc le plus confortable pour les voyageurs. Certes le temps de trajet Paris-Limoges remonte à deux heures minimum. Mais cette solution est celle qui s'intègre le mieux dans le cadre de l'aménagement du territoire.

A partir de cette option sud, il est en effet possible d'envisager des évolutions concrètes et peu coûteuses dans un avenir à moyen terme. Au niveau de la jonction entre les LGV Poitiers

-Limoges et LGV SEA (du côté de Ruffec), la création d'un triangle d'échanges ferroviaires permettrait de créer une liaison directe TGV Bordeaux-Limoges (avec la desserte d'Angoulême). Cette vision peut représenter le premier maillon d'un réaménagement de la transversale Bordeaux - Lyon par le Massif Central. Je souffle l'idée suivante à RFF : A l'instar de Poitiers - Limoges, construire une LGV entre Cluny et Saint Germain des Fossés (100 kms environ). Puis réaménager la ligne classique de Saint Sulpice Laurière à Saint Germain des fossés (électrification et aménagement de sections à double voie). Outre la possibilité de faire circuler des TGV Paris- Clermont-Ferrand via Cluny, c'est toute la desserte du Massif Central à un coût des plus modérés qui peut voir le jour !

A présent, j'aimerais tendre une perche aux autorités du Limousin. Je dis cela sans méchanceté mais pour faire réagir. Plutôt que de perdre NOTRE temps et NOS impôts dans un absurde TGV pendulaire, vous avez une dizaine d'années pour proposer et participer à un programme d'électrification (je pense principalement à Limoges-Périgueux et Brive-Tulle). Cela permettrait de faire venir un à deux TGV quotidien dans ces villes et de conserver un rôle de nœud ferroviaire à Limoges. La région géographique du Limousin est à peu près la seule à ne jamais avoir investi dans des électrifications de son réseau... depuis les années 1930 !!! Une initiative du Conseil Régional serait sûrement étudiée avec attention par RFF, surtout dans les dix années à venir ! Saisissez l'opportunité, il n'y en aura pas d'autres avant plusieurs décennies !

Pour terminer de manière plus concrète, je m'étonne que parmi l'offre TGV envisagée, aucune desserte de l'agglomération de Tours n'est prévue. Parmi la dizaine de TGV quotidien reliant Paris à Limoges, j'ose espérer que l'on en trouvera un ou deux qui permettront de communiquer avec Tours- Saint Pierre des Corps! Vous prétendez mettre en avant le rôle de correspondance en gare de Poitiers. C'est oublier bien vite l'existence du nœud ferroviaire de la gare de Saint Pierre des Corps qui offre plus de choix de correspondances vers Nantes, les Pays de la Loire, La Bretagne, Lille, Lyon, Marseille... et bientôt Strasbourg !

En souhaitant que ma vision du projet apporte « de l'eau au moulin » pour réaliser cette LGV. Je vous remercie par avance de l'attention que vous apporterez à mes propos.

Benoît COTTANCEAU