

Association de Désenclavement du Nord de  
la Haute-Vienne et du Montmorillonnais  
Hôtel de Ville  
87210 LE DORAT  
Tel : 05 55 60 72 20

A Le Dorat,  
Le 20 octobre 2006 N° .....



## **Avis de l'Association sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges**

### 1 – Généralités :

La nécessité d'une liaison ferroviaire rapide entre le Limousin l'Ile de France et le réseau de train à grande vitesse européen, recueillie, bien entendu, l'approbation unanime des membres de l'association qui se sont exprimés. Les différences apparaissent dans les moyens pour y parvenir.

En particulier les réserves proviennent du peu de précisions du dossier sur le devenir des lignes « asséchées » par le projet, à savoir la ligne Paris – Châteauroux – Limoges (avec ses conséquences sur la desserte du département de la Creuse), et la ligne T.E.R. Poitiers – Limoges, en cours de modernisation.

### 2 – L'aménagement du territoire :

A l'examen de la carte de France des lignes parcourues par le T.G.V. (lignes TGV nouvelles et lignes classiques utilisées par les T.G.V. – page 37 du projet), on est frappé par le vide absolu dans lequel se trouve le triangle Paris – Hendaye – Avignon, soit 30 % du territoire national.

Ce triangle comporte 4 capitales régionales importantes : Orléans, Limoges, Clermont-Ferrand et Toulouse.

- Orléans : La Liaison vers Paris (120 km) ne semble pas du ressort du TGV. Par contre sa liaison directe avec le réseau européen actuel à grande vitesse n'est pas assurée. Elle pourrait l'être via Juvisy et Roissy.

- Toulouse : La liaison à grande vitesse vers Paris, via Bordeaux, est encours d'étude, (avec cependant un allongement de parcours de 100 km environ, soit plus de 12 %). Rien n'est engagé à l'heure actuelle pour Limoges (agglomération : 247 000 habitants) et Clermont-Ferrand (agglomération : 350 000 habitants).

Les conclusions du C.I.A.D.T. du 14 mai 1991 (P 36 du projet) avaient cependant envisagé la solution du « Y renversé » qui définissait des dessertes « grandes vitesse » pour ces deux agglomérations.

Limoges se situait à 2 h de Paris. La solution du TGV pendulaire (page 38) permettait en outre (projet POLT) de rendre attractif le trajet Limoges – Toulouse via Brive – Cahors. L'ensemble aboutissait à Paris – Austerlitz, seule gare parisienne actuellement loin de la saturation et, via Juvisy, assurait une liaison rapide vers Roissy et le réseau Européen actuel.

### 3 – Les conséquences du projet :

#### a) « Assèchement » de la ligne électrifiée à 2 voies Paris – Châteauroux – Limoges - :

Cette ligne, actuellement desservie par une quinzaine de circulations voyageurs dans chaque sens, perdrait 70 à 80 % de sa clientèle. (1 126 000 usagers (P. 30 du projet)). On évoque, certes (P. 47) l'introduction de T.E.R. rapides (TER 200) comme sur Strasbourg – Mulhouse ou Orléans – Nantes, mais pour transporter quelle clientèle ? Qui assurerait la charge de ces trains, qui malgré la faiblesse de leur occupation, devraient rester attractifs ?

De même la distance pour accéder à l'Ile de France au départ de la Creuse, région de forte émigration vers Paris (Guéret – Paris : 380 Km via La Souterraine, 415 Km via Saint Sulpice-Laurière) passerait à 520 Km via Saint Sulpice – Limoges – Poitiers.

Qui prendrait en charge la différence de coût du billet et l'augmentation de la charge T.E.R.?

Enfin, la distance Limoges – Paris (400 KM via Châteauroux), seraient portés à 450 Km (option centrale).

L'utilisateur supporterait-il le supplément de coût (+13 %) ?

#### b) « Assèchement » de la ligne T.E.R. Limoges – Poitiers : (en cours de modernisation)

Le total des voyages prévu sur cette ligne, après modernisation (P. 2 Chapitre 6 du rapport d'instruction mixte à l'échelon central) s'élève à 25 millions de voyageurs / Km par an dont 7 millions pour les seuls usagers de bout en bout, de Limoges à Poitiers, qui se reporteraient sur le T.G.V. nouveau soit 28 % de la clientèle.

La densité du service serait certainement réduite et son attractivité fortement diminuée. Qui supporterait la charge de cette réduction de trafic ?

Nous rappelons que l'achèvement de la modernisation mettrait Limoges à 1 H 32 de Poitiers avec les autorails X 73500, 4 arrêts intermédiaires et 1 H 22 avec les automoteurs X 72500 sans arrêt. (P.57 du rapport IMEC de Juin 2002).

#### c) Les inconvénients non explicités du projet :

1) Pour éviter d'aggraver l'état de saturation de la ligne TGV Atlantique, on a prévu (P. 52 du projet) d'accoupler, en gare de Poitiers des TGV venant de La Rochelle et de Limoges, majorant le temps de parcours de 10 minutes, (si les circulations sont à l'heure). Ceci sur une voie unique sur la majeure partie de la LGV à construire (P. 55 du projet), à raccorder avec la ligne Poitiers – La Rochelle, également à voie unique de Lusignan à Saint Maixent.

La qualité du service n'en souffrirait-elle pas en ponctualité ?

2) Le raccordement à la ligne TGV Atlantique à Poitiers, ne permettrait pas de relier Châteauroux, Vierzon (Bourges), Orléans au réseau actuel européen à grande



vitesse via Roissy, ceci sans gain de temps par rapport à une liaison Limoges – Roissy, via Juvisy après amélioration limitée de la ligne classique.

En conclusion l'Association de Désenclavement du Nord de la Haute Vienne et du Montmorillonnais estime indispensable une liaison rapide Limoges – Paris, mais souhaiterait que les points évoqués ci-dessus soient examinés attentivement.

En outre, notre association souhaiterait qu'une amélioration drastique de la ligne Limoges – Paris via Châteauroux soit examinée. Cette amélioration, reprenant les conclusions du C.I.A.D.T. du 14 mai 1991 (P. 36 – 37 du présent projet) et compte tenu de la possibilité admise (P. 52 du projet) de réaliser une voie unique exploitable à grande vitesse, pourrait consister, en priorité, à créer 2 sections LGV à voie unique : Nord – Vierzon à Neuvy – Pailloux, et Chabenet – La Souterraine, complétées par un tracé approprié à la traversée de Saint Sulpice – Laurière. L'ensemble de ces sections ne dépasserait pas 100 Km et permettrait le trajet Limoges – Paris en 2 heures environ.

#### 4 – L'impact pour Poitiers :

La création d'une L.G.V. de Limoges à Poitiers ne contribuerait pas, à notre avis, à faire de Poitiers le « nœud ferroviaire à grande vitesse, porte d'entrée de tout le Centre-Ouest » (P 42 du projet).

Par contre, une relation directe de Poitiers vers Nantes complétant la desserte TGV de La Rochelle, permettrait, par l'extension au Sud-Bretagne du lien avec l'Atlantique, un impact certain sur le rôle de « Plaque tournante » de Poitiers.

Notre Association estime donc qu'une réouverture de la Section Cholet – Poitiers de la liaison directe Nantes – Poitiers – Limoges, reliant les 3 capitales régionales via Parthenay – Bressuire – Cholet constituerait une meilleure approche à cette ambition.

Cette liaison, créée dans les années 60, a été supprimée en 1975 avec l'accord du Poitou-Charentes, malgré l'intervention, dans une réunion tenue à Parthenay, de notre Président : Maître Clisson, alors Maire du Dorat, regrettant la suppression de ce lien du Limousin vers l'Atlantique et Sud-Bretagne.

La liaison n'était certes pas rapide (5 heures pour 342 KM) (1) mais pouvait s'améliorer avec des travaux limités, et atteindre un temps de parcours inférieur à 4 heures.

Cette réouverture serait un « plus » essentiel pour Poitiers et Limoges qu'elle relierait directement à la plus importante des capitales régionales de l'Ouest. (Nantes agglomération près de 500 000 habitants, Ville : 270 000 habitants).

(1) Extrait de l'Indicateur Chaix de 1975 joint au présent dossier



# CHAix service du 29.9.74 au 31.5.75

## (PARIS) Poitiers ↔ Parthenay (NANTES)

**415**  
Sud-Ouest

400 [PARIS-Austerlitz.....D POITIERS.....A		0 10	8	9n15	12 10	14c	16c53	18:47	147	[NANTES.....D CHOLET.....D Ouest.....A	8 51	9 38	10 48	12x30	16 47	18 43			
<b>ALLER</b>		7300	7302	7304				4340			7301	3441	7303	7305					
<b>RETOUR</b>								18 50											
<b>POITIERS</b> ✕.....D 6 36 GRAND-POINT.....D 6 43 AVANTON-PACHE.....D 6 52 <b>NEUVILLE-DE-POITOU</b> .....D 6 59 VILLIERS-VOUILLE.....D 7 16 AYRON-LATILLE.....D 7 21 CHALANDRAY.....D 7 31 LA FERRIERE-THENEZAY.....D 7 38 <b>PARTHENAY</b> ✕.....A 7 47			11 55	17 38				18 50			8 30	10 52	13 12	18 53					
LA PEYRATTE.....D 8 38 LA FERRIERE-THENEZAY.....D 8 46 CHALANDRAY.....D 8 53 AYRON-LATILLE.....D 9 VILLIERS-VOUILLE.....D 9 9 <b>NEUVILLE-DE-POITOU</b> .....D 9 17 AVANTON-PACHE.....D 9 23 GRAND-POINT.....D 9 31 <b>POITIERS</b> ✕.....A 9 38			12 2	17 45	12 10	17 54		19 7			11 46	14 19	15 38	20 11					
384 [PARTHENAY.....D 8 29 CHOLET.....A 10 27 NANTES.....A 11 38 Ouest.....A suite			19 5	21 8				19 48			11 58	14 25	15 38	20 11					
400 [PARIS-Austerlitz.....D 0 10 TOURS.....D 2 40 POITIERS.....A 3 43			16m45	17p30	8	9n15	12 10	14n	14 15	15-58	313	tab.	TOULOUSE-Matab.....D 0 3 LIMOGES-Bénédict.....A 3 43		7 143	10 10	14 32		
<b>ALLER</b>		7311	7313					8 51						7312	7314	7316	4340	7318	
<b>RETOUR</b>								11 58											
<b>POITIERS</b> ✕.....D 5 ST-BENOIT (Vienne).....D 5 12 MIGNALOUX-NOUAILLE.....D 5 16 NIEUIL-ESPOIR.....D 5 27 FLEURE.....D 5 31 LHOMMAIZE.....D 5 36 CIVAUX.....D 5 41 LUSSAC-L-CHATEAUX.....D 5 47 MONTMORILLON.....D 5 52 LATHUS.....D 6 3 THIAT-ORADOUR.....D 6 10 LE DORAT.....D 6 22 ST-OUEN.....D 6 30 BELLAC.....D 6 39 BLOND-BERNEUIL.....D 6 47 VAULRY.....D 6 52 NANTLAT.....D 6 58 PEYRILHAC-ST-JOUV.....D 7 6 NIEUL (Haute-Vienne).....D 7 11 COUZEX-CHAPIELAT.....D 7 20 LIMOGES-Bénédict.....A 7 29			10 10	10 15	10 23		11 3	12 9	18 27	14 27	15 20			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42	
ST-BENOIT (Vienne).....D 5 12 MIGNALOUX-NOUAILLE.....D 5 16 NIEUIL-ESPOIR.....D 5 27 FLEURE.....D 5 31 LHOMMAIZE.....D 5 36 CIVAUX.....D 5 41 LUSSAC-L-CHATEAUX.....D 5 47 MONTMORILLON.....D 5 52 LATHUS.....D 6 3 THIAT-ORADOUR.....D 6 10 LE DORAT.....D 6 22 ST-OUEN.....D 6 30 BELLAC.....D 6 39 BLOND-BERNEUIL.....D 6 47 VAULRY.....D 6 52 NANTLAT.....D 6 58 PEYRILHAC-ST-JOUV.....D 7 6 NIEUL (Haute-Vienne).....D 7 11 COUZEX-CHAPIELAT.....D 7 20 LIMOGES-Bénédict.....A 7 29			10 15	10 23		11 3	12 9	18 27	14 27	15 20				7 31	7 34	7 36	16 45	18 42	
384 [NANTES.....D 23 37 NIORT.....D 23 37 Ouest.....D 0 40 POITIERS.....A 0 40			10 39	11 3	11 13	11 20	11 31	13 6	19 27	19 28	19 47			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42	
402 [LIMOGES-Bénédict.....D 13 13 TOULOUSE-Matab.....D 13 17 440 [LIMOGES-Bénédict.....D 16 58 TOULOUSE-Matab.....D 17 20			10 39	11 3	11 13	11 20	11 31	13 6	19 27	19 28	19 47			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42	

## (PARIS) Poitiers ↔ Limoges

**416**

400 [PARIS-Austerlitz.....D TOURS.....D POITIERS.....A		0 10	2 40	3 43	16m45	17p30	8	9n15	12 10	14n	14 15	15-58	313	tab.	TOULOUSE-Matab.....D 0 3 LIMOGES-Bénédict.....A 3 43	7 143	10 10	14 32		
<b>ALLER</b>		7311	7313					8 51							7312	7314	7316	4340	7318	
<b>RETOUR</b>								11 58												
<b>POITIERS</b> ✕.....D 5 ST-BENOIT (Vienne).....D 5 12 MIGNALOUX-NOUAILLE.....D 5 16 NIEUIL-ESPOIR.....D 5 27 FLEURE.....D 5 31 LHOMMAIZE.....D 5 36 CIVAUX.....D 5 41 LUSSAC-L-CHATEAUX.....D 5 47 MONTMORILLON.....D 5 52 LATHUS.....D 6 3 THIAT-ORADOUR.....D 6 10 LE DORAT.....D 6 22 ST-OUEN.....D 6 30 BELLAC.....D 6 39 BLOND-BERNEUIL.....D 6 47 VAULRY.....D 6 52 NANTLAT.....D 6 58 PEYRILHAC-ST-JOUV.....D 7 6 NIEUL (Haute-Vienne).....D 7 11 COUZEX-CHAPIELAT.....D 7 20 LIMOGES-Bénédict.....A 7 29			10 10	10 15	10 23		11 3	12 9	18 27	14 27	15 20			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42		
384 [NANTES.....D 23 37 NIORT.....D 23 37 Ouest.....D 0 40 POITIERS.....A 0 40			10 39	11 3	11 13	11 20	11 31	13 6	19 27	19 28	19 47			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42		
402 [LIMOGES-Bénédict.....D 13 13 TOULOUSE-Matab.....D 13 17 440 [LIMOGES-Bénédict.....D 16 58 TOULOUSE-Matab.....D 17 20			10 39	11 3	11 13	11 20	11 31	13 6	19 27	19 28	19 47			7 31	7 34	7 36	16 45	18 42		

Circule saul dimanches et saul les 11 NOV 1974, 31 MARS et 19 MAI 1975.  
 Circule saul dimanches et fêtes. Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir 75 ou 76, tab. 440).  
 Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir tr. 168, tab. 440).  
 Circule saul 30 OCT, 9 NOV, 21, 24 DEC 1974, 8 FEV, 22, 28, 29 MARS, 16 - 17 MAI 1975.  
 Circule saul dimanches et fêtes.  
 Voir conditions d'admission tr. 307, tab. 400.  
 Circule saul samedis, dimanches et fêtes. Les samedis et les dimanches et fêtes Niort dep. 7 h 20 Poitiers arr. 8 h 41.  
 Circule saul dimanches et fêtes et saul les 11 NOV 1974, 31 MARS et 19 MAI 1975.  
 Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir 5, tab. 400).  
 Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir tr. 100, tab. 400).  
 Les dimanches et fêtes, service assuré par le personnel du train.  
 Circule saul samedis et saul les 10 NOV 1974, 30 MARS et 18 MAI 1975.  
 Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir 4, tab. 400).  
 Train RAPIDE 1<sup>er</sup> avec supplément (voir 77, tab. 440).

## Niort ↔ Saintes

**417**

ALLER		7681	7683	7685	7687	7689	RETOUR		7680	7682	7684	7690	7692
<b>NIORT</b> ✕.....D 5 50		11	12	15	15	18 47	<b>SAINTEs</b> ✕.....D 5 57		8 43	12 50	18 46	20 55	
AFFRES (S.B.).....D 5 56						18 53	FOUQUERTRE.....D 8 51				18 52		
FORS (S.B.).....D 6 2		11	10	12	25	19 4	LE DOUHAÏT-ECUYEU (S.B.).....D 8 55				18 58		
MARIGNY (S.B.).....D 6 10		11	17	12	31	19 10	ST-HILAIRE-BRIZAMBOURG (S.B.).....D 8 59		13 4	19 3	21 9		
<b>BEAUVOIR-SUR-NIORT</b> ✕.....D 6 10		11	17	12	31	19 10	ASNIERES-LA-GRANDE (S.B.).....D 9 19				19 8		
PRISSÉ-LA-CHARRIÈRE.....D 6 19		11	24	12	43	19 21	<b>ST-JEAN-D'ANGELY</b> ✕.....D 6 19		9 10	13 22	19 17	21 20	
<b>VILLENEUVE-LA-COMTE</b> .....D 6 23		11	31	12	52	19 32	LOULAY.....D 6 31		9 21	13 36	19 33	31	
VERGNE.....D 6 32		11	31	12	52	19 32	VERGNE.....D 6 35				19 37		
COULAY.....D 6 45		11	43	13	16	2 19 45	VILLENEUVE-LA-COMTE.....D 6 38		9 26	13 42	19 41	21 38	
<b>ST-JEAN-D'ANGELY</b> ✕.....D 6 55		11	43	13	16	2 19 45	PRISSÉ-LA-CHARRIÈRE.....D 6 44		9 32	19 47			
NIORT (S.B.).....D 7 2							<b>BEAUVOIR-SUR-NIORT</b> ✕.....D 6 49		9 37	13 52	19 53	21 47	
<b>ST-HILAIRE-BRIZAMBOURG</b> .....D 7 7		11	51	13	23	16 11 54	MARIIGNY (D.-Sevins) (S.B.).....D 6 53		9 41	19 57			
FOUQUERTRE (S.B.).....D 7 13						16 16	FORS (S.B.).....D 6 58		9 45	20 3			
PRISSÉ-LA-CHARRIÈRE.....D 7 19							<b>AIFFRES</b> (S.B.).....D 7 31			20 8			
<b>SAINTEs</b> ✕.....A 7 25		12	3	13	36	16 27 20 9	<b>NIORT</b> ✕.....A 7 10		9 55	14 10	20 15	22 3	

Arrêt à Prissé-la-Charrière à 15 h 36 les samedis et veilles de fêtes (non forés).  
 Arrêt à Vergne à 11 h 27 le samedi.  
 Arrêt au Douhet-Ecuyeu à 11 h 55 le 1<sup>er</sup> lundi de chaque mois.  
 Continue vers Thouars, Niort dep. 7 h 31; voir tab. 378.