

Projet de LGV Poitiers-Limoges

1) Présentation générale de la ligne Paris-Limoges-(Toulouse)

La ligne Paris-Limoges-(Toulouse), artère longue de 713 kilomètres, traversant onze départements répartis dans quatre régions différentes (administratives et SNCF), a été construite par la Compagnie d'Orléans (le tronçon Montauban-Toulouse étant construit par la compagnie du Midi), mais l'achèvement complet ne sera terminé qu'en 1893 ; elle est en tronc commun avec le courant Paris-Bordeaux jusqu'aux Aubrais, puis avec la Transversale sud entre Montauban et Toulouse. Son électrification complète sera terminée en 1943. **Elle a été la première ligne à voir circuler des trains à 200 km/h en mai 1967 entre les Aubrais et Vierzon (72,4 kilomètres), puis à l'été 1971 entre Guillerval et les Aubrais (47,6 kilomètres).**

Evolution des fréquences diurnes Grandes Lignes sur Paris-Limoges-Toulouse au fil des réformes horaires un jour ouvrable de base (trains circulant au moins 5 jours par semaine)

Terminus	Limoges		Brive		Cahors	Toulouse		Port-Bou/Cerbère	
	V160	V200	V160	V200		V200	V160	V200	V160
Réformes	1/1					1/1	2/2	1/1	
Hiver 1976/1977	4/3					2*/2*	2/2	1/1	
Hiver 1979/1980	3/2		1/0	0/1		2*/2*	2/2	1/1	
Hiver 1984/1985	2/2	1/0	3/3			1/1	2/2	1/1	
Hiver 1991/1992	2/2		4/4			1/1	1/1	1/1	
Hiver 1995/1996	2/2		2/2	2/2		1/2	1/1		1/1
Été 1997	1/2		2/2	2/2		2/2	1/1		1/1
Hiver 2000/2001	1/0	2/2		4/4	1/1		2/2		1/1

*: dont 1 aller-retour prolongé sur Narbonne/Perpignan.

Il faut savoir qu'un certain nombre de trains V200 sont tracés à V160.

Cette ligne dessert un certain nombre de villes plus ou moins importantes ; elle dispose d'un tracé favorable à ses extrémités (Paris-Argenton-sur-Creuse et Caussade-Toulouse) ; par

contre, la section centrale est jalonnée de rampes plus ou moins sévères constituant un profil en dents de scie avec une multitude de courbes ayant de faibles rayons (principalement entre Limoges et Caussade, en effet on descend parfois en dessous de 500 m de rayon dans la traversée du Quercy) ce qui explique dans ces régions la faiblesse des vitesses pratiquées.

2) Offre actuelle

Fréquences et temps de parcours actuels de la desserte voyageurs sur POLT (jour ouvrable de base)

Ville	Nombre d'allers et de retours	Meilleur temps
Châteauroux	9/8	1 h 48 min
Limoges	13/12	2 h 47 min
Brive	8/8	3 h 47 min
Cahors	4/4	4 h 48 min
Toulouse	3/3	5 h 51 min

Cette desserte est surtout organisée au départ de Paris et a suscité à sa mise en place un véritable mécontentement des usagers.

En ce qui concerne l'aérien, Limoges est relié à l'aéroport d'Orly par 5 allers et retours quotidiens tandis que l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle l'est par 1 aller-retour quotidien. Tous les vols sont effectués par des avions de 50 places.

3) Différents projets étudiés pour cette ligne

Dès 1988, suite à la construction de la LGV Atlantique, la SNCF s'est penchée sur l'amélioration de la desserte du Limousin avec l'évaluation de 3 projets différents¹ :

- Barreau à la hauteur du début de la traversée de la Beauce sur la ligne nouvelle Atlantique qui rejoignait la ligne classique au nord des Aubrais (coût actualisé : 686 millions d'euros).
- Ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges (coût actualisé : entre 571 et 800 millions d'euros).
- Amélioration de la ligne existante (coût actualisé : 140 millions d'euros).

Projet (année)	Meilleur temps Paris-Limoges	Matériel
TGV Limousin (1991)	2 heures	TGV
Barreau Dourdan (1988)	2 heures 15 minutes	TGV
Barreau Poitiers (1988)	2 heures à 1 heure 50 minutes	TGV
Pendulaire (1997)	2 heures 20 minutes	ETR 460
TGV Pendulaire (1998)	2 heures 30 minutes	TGV Atlantique pendularisé ²
Amélioration de la ligne existante (1988)	2 heures 35 minutes	Train classique

Parmi les projets proposés, cela constituait un vrai problème pour la SNCF au vu des arbitrages financiers et géographiques très délicats que ces projets induisent.

En décembre 2003, lors du CIADT³, l'abandon du train pendulaire ou plutôt du TGV pendulaire, dont l'idée remonte à 1996 a été décidé, suite à l'abandon du projet TGV Limousin par Mr Rouvillois, lors de son audit sur la viabilité des projets ferroviaires élaborés par Michel Delebarre en 1990/91, à la demande du gouvernement Juppé.

Suite à cet abandon en 2003, afin de mécontenter le moins possible de personnes, le gouvernement de cette époque a décidé de remplacer le fameux train pendulaire par ce bout de LGV (Poitiers-Limoges).

En 2004, pour pallier l'absence d'amélioration suite à l'abandon du pendulaire « au rabais », il a été décidé de mettre en service des rames Téoz⁴ qui n'ont pas plu aux utilisateurs de cette ligne (pour différentes raisons dont le manque de flexibilité pour les voyageurs fréquents), et

¹ La Vie du Rail n°2158, 1^{er} septembre 1988, article de Pierre-Henri Emangeard : TGV Paris-Limoges, rêver à l'impossible.

² Seules les remorques seraient équipées d'un système de pendulation.

on a même vu l'initiateur de ce projet, le sénateur François Gerbaud, signer la pétition des usagers mécontents⁵.

Finalement, le CIADT préfère mettre sur le tapis un projet néfaste à l'aménagement du territoire et coûteux financièrement. Par ailleurs d'après Bruxelles le désenclavement du territoire ne passe pas forcément par le TGV mais aussi par une amélioration du réseau classique.

4) Ce projet est néfaste pour les raisons suivantes :

- Ce bout de LGV sera couplé à une ligne classique qui est en train d'être améliorée afin d'abaisser le temps de parcours pour les TER entre Limoges et Poitiers à 1 h 35 min avec à terme 15 allers-retours par jour entre ces deux villes.
- Ce bout de LGV sera dans sa majeure partie à voie unique, ce qui pourra poser des problèmes en cas de retard.
- Certaines villes perdraient leurs relations directes avec Paris comme Périgueux ou Rodez. Ces trains directs étant souvent très utiles pour les personnes du 3ème âge.
- Equiper une rame TGV avec l'ERMTS coûte 10% de son prix d'achat actuel.
- Il délaisse des villes ayant une certaine importance qui peuvent voir encore leur rôle diminuer comme Cahors, Châteauroux, Issoudun...
- Il déstructure l'aménagement du territoire tout en multipliant les zones désertiques.
- Il transforme en « cul de sac ferroviaire » le Limousin.
- Il va encore plus saturer la gare Montparnasse qui l'est déjà à certains moments et qui le sera de plus en plus avec l'arrivée de la LGV SEA⁶ et de la LGV Bordeaux-Toulouse (réalité découverte par Louis Gallois⁷, le 26 février 2006).
- Le prix du billet risque encore d'être majoré du fait du détour fait par Poitiers.
- Le TGV n'a pas été conçu pour réaliser des arrêts minute.
- Le TGV ne gagnera aucune minute entre Limoges et Brive sur la ligne classique.

³ Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire.

⁴ Train Extrêmement Onéreux pour les Z'usagers (d'après la CODEGASS).

⁵ La Vie du Rail n°2295, « Téoz, des usagers en colère », 20 avril 2005.

⁶ Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux.

⁷ PDG de la SNCF de juillet 1996 à juillet 2006.

Desserte TGV prévue dans le cadre de la réalisation de cette ligne

Villes desservies	Nombre d'aller-retours	Meilleur temps ⁸ Option centrale
Châteauroux	-	-
Limoges	11	1 heure 50 minutes
Brive	11	2 heures 50 minutes
Cahors	2	3 heures 55 minutes

5) Que faire ?

Soit :

- Une LGV Paris-Toulouse ayant les caractéristiques d'une NBS allemande (couplée à une branche sur Nevers et Clermont-Ferrand) par Limoges et le Massif-Central au départ de Paris Austerlitz serait beaucoup plus utile malgré un coût plus élevé. Ce projet permettrait aussi de désaturer la gare de Lyon qui a besoin de capacité avec le développement du TGV vers le sud-est et permettrait de développer les liaisons à destination de Nevers, du Bourbonnais et de Clermont-Ferrand.
Une LGV Paris-Toulouse via Limoges, permettrait d'exploiter au mieux la gare d'Austerlitz qui actuellement dispose d'énormes capacités.

Ou alors :

- Améliorer la ligne classique serait beaucoup plus utile tout en étoffant la desserte avec des trains plus fréquents (introduction d'une desserte rythmée ou d'un quasi cadencement) ce qui permettrait de concurrencer plus efficacement l'A20 (autoroute gratuite entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde), c'est ce que demande une majorité de la population ayant accès à cette ligne ferroviaire.
- En fait, c'est tirer le meilleur parti de la ligne classique avec un Paris-Limoges sans arrêt en 2 h 35 min (ce qui serait réalisable avec 8 voitures maximum tirée par une locomotive de type BB 26000). Dans ce cas la détente horaire ou marge de régularité

⁸ La plupart des TGV auront un temps de parcours majoré de 10 minutes au maximum du fait qu'ils seront couplés avec d'autres TGV à Poitiers allant sur d'autres destinations du sud ouest.

serait la même que celle appliquée aux TGV sur LGV ou identique à celle du capitole à ses débuts.

- La desserte de Rodez et de Périgueux serait maintenue.

Fréquences proposées pour la desserte voyageurs sur POLT (jour ouvrable de base)

Villes desservies	Nombre d'allers retours	Meilleur temps	
		Amélioré	Amélioré +
Châteauroux	12	1 h 48 min	1 h 41 min
Limoges	17	2 h 42 min	2 h 35 min
Brive	11	3 h 40 min	3 h 33 min
Cahors	7	4 h 39 min	4 h 32 min
Montauban	7	5 h 15 min	5 h 08 min
Toulouse	7	5 h 39 min	5 h 32 min

Une automotrice style « ICE » sans pendulation permettrait de gagner 5 minutes supplémentaires. Entre les Aubrais et Vierzon, moyennant une signalisation et une caténaire adaptée, on pourrait viser le 250 km/h au lieu du 220 km/h pour ce type d'automotrice.

Ci-joint, quelques travaux de capacité qui pourraient être réalisés en plus de la mise à V200 entre Vierzon et Lhotiers :

- Sextuplement des voies entre la Gare d'Austerlitz et Juvisy, cela permettrait de fluidifier le trafic « grandes-lignes » sans gêner le RER C. Les terrains sont disponibles : terrains industriels ou terrains SNCF.
- Quadruplement des voies entre Etampes et les Aubrais (prévu au contrat de plan 2000-2006, mais repoussé en raison de l'effondrement du transport de marchandises par la SNCF).
- Travaux de capacité entre Orléans et Vierzon (triple ou quadruple).
- Contournement de Vierzon mixte (voyageurs et fret) qui pourrait permettre de gagner 5 minutes supplémentaires pour les trains de voyageurs.

Mais il faut aussi savoir que le réseau ferroviaire français est en partie dans un état exécrable, au vu de l'audit effectué par l'école Polytechnique de Lausanne (remis en septembre 2005 à RFF), et des ralentissements sont imposés sur certaines sections du réseau ferré français

depuis 2005, ces derniers menaçant d'enclaver un peu plus un certain nombre de villes moyennes.