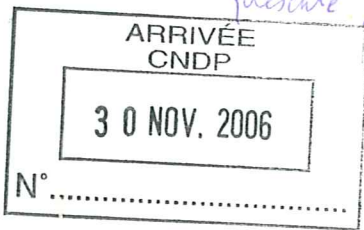


Objet : Projet de LGV Poitiers-Limoges,
présenté par RFF

à l'attention de M Sylvester Salen



Messieurs

J'ai suivi attentivement depuis une vingtaine d'années les différents projets d'amélioration de la ligne SNCF Paris-Orléans-Limoges Brive-Toulouse et les raisons de leur abandon.

J'ai étudié avec soins la brochure de RFF du dernier avatar de ces projets à savoir la LGV Limoges Poitiers.

Mais malgré tous les arguments développés, je n'arrive pas à être convaincu de l'efficacité de ce projet.

J'ai donc décidé de m'en ouvrir auprès de vous, fort de ma connaissance parfaite de la ligne actuelle, du trafic qu'elle draine, de ses potentialités et de ses limites. Je n'aborderai pas le problème des liaisons Limoges-Brive-Toulouse pour ne pas compliquer le débat et mieux cibler le projet proposé.

- 1) Le premier argument avancé pour ce projet est géographique :
Limoges et Poitiers sont les deux points les plus rapprochés entre les deux lignes (POLT actuelle et Paris-Bordeaux actuelle ou future) soit 100 km environ.
Le premier obstacle à cette évidence est que le projet envisagé de relier de gare à gare (existantes) les 2 villes. Or ces deux gares sont l'une à l'est de Limoges l'autre à l'ouest de Poitiers d'où le problème écologique et d'ouvrages d'art qu'exige la réalisation de la ligne, sauf à contourner largement les 2 agglomérations.
De plus la sortie Nord-Ouest de Limoges est une région à relief tourmenté sur 50 km environ et de population résidentielle élevée.

Le coût et la distance effective du parcours en sera largement majoré (voir les 3 tracés proposés).

- 2) Le deuxième argument est de mettre Limoges à 2 heures de Paris.
Hélas c'est 2^h10 qu'il faut prévoir pour 10 des 11 liaisons quotidiennes du fait de l'arrêt obligatoire à Poitiers.

///
///

3) Il s'agirait de rapprocher Limoges et Poitiers, capitales régionales de taille moyenne pour en faire une capitale bicephale plus importante :

Etant donné les montants de trafic existant et futur, une LGV est une solution somptuaire et irréaliste alors qu'il n'est même pas prévu une liaison autoroutière. Le projet de ligne TER améliorée me paraît bien suffisant et devrait au prix d'un effort d'équipement supplémentaire réduire à peu près d'1 heure le temps de parcours.

4) Il s'agirait aussi d'encren Limoges et son arrière pays (Brive Périgueux Cahors, Figeac, Rodez) à l'axe atlantique (LGV Sud Europe Atlantique)

Cet argument est le plus faible de tous :

il n'y a aucun intérêt à remonter sur Limoges et Poitiers pour aller sur Bordeaux et l'Espagne

A Poitiers il n'existe qu'une ouverture commode sur l'Atlantique vers la Rochelle et même pas sur Royan - Rien sur Nantes

L'ouverture naturelle et évidente sur l'estuaire de la Loire, la Bretagne la Normandie n'est pas à Poitiers mais à Tours.

On ne peut pas pénaliser les voyageurs vers ces directions, d'un arrêt ou changement supplémentaire à Tours après Poitiers vers Angers Nantes, Le Mans, Caen ou Rennes.

Dans cette optique, c'est une liaison LGV Limoges - Tours qu'il fallait étudier et non Limoges Poitiers : cette liaison aurait été guère plus longue, de Lavière aux environs de Châtelleraut, par des régions au relief faible et à population peu dense. On gagnerait même 30 à 40 Km pour aller à Paris.

Vraiment c'est à Tours et non à Poitiers que peut se faire un "éclatement" commode du trafic vers l'Ouest.

Voici toutes les raisons qui me font douter de la pertinence du projet proposé. Mais alors que penser, que prévoir pour l'avenir.

Je pense personnellement que le POLT pendulaire n'est pas non plus une solution : la technique est compliquée et coûteuse, les gains de temps ne seraient évidents qu'au delà de Limoges vers Brive Toulouse mais resteraient modestes.

A terme, il faudrait bien revenir à l'itinéraire actuel par Orléans, Châteauroux. Le projet TGV limousin a été très mal étudié et chiffré dans les années 90, tant sur les tracés choisis que sur l'étude de rentabilité. Ceci serait à refaire de façon aussi minutieuse que le projet LGV Poitiers - Limoges.

3 tronçons totalisant au maximum 120 km seraient nécessaires et auraient un coût ~~voisin~~ voisin d'un Poitiers-Limoges, ils seraient choisis aux endroits où l'on peut vraiment gagner du temps, il s'agit de -

- La sortie de Paris, 30 km de Breteuil à Guillerval par les plateaux qui présenterait en plus l'intérêt de séparer le trafic RER C et marchandises de la Grande vitesse. La rentabilité de ce "barreau" intègre beaucoup plus de trafic que celui vers le Limousin et le gain de temps (et de régularité) pourrait excéder 10 minutes. Ce tracé serait encore amélioré par un décrochement à Epinay sur Orge plutôt qu'à Breteuil pour 10 km de ligne nouvelle supplémentaire par la vallée de l'Orge peu urbanisée.

- Le shunt de Vierzon, du Tunnel de l'Alouette au Nord de Vierzon jusque vers Preilly ou St Lizacque. 20 à 30 km.

- Un tracé nouveau de 40 ou 50 km au sud de Châteauroux, de Lothier à la Souterraine (ou à Laurière)

De plus l'amélioration progressive du matériel, de la signalisation et de l'équipement électrique pourrait permettre sur la majorité de la ligne classique de porter la vitesse maxi à 220 voire 240 km/h. ; Plus encore lorsqu'il faudra remplacer l'équipement électrique continu 1500 volts par l'alternatif 25000V pour obsolescence.

Sur le plan aménagement du territoire, la région Centre, les villes de Bourges, Blois, Issoudun, Châteauroux, Montluçon, Quierzy seraient intéressées et un projet similaire vers Clermont Ferrand depuis Vierzon pourrait être repris.

Ce projet est beaucoup plus intéressant dans l'avenir que la LGV Poitiers-Limoges et mériterait une étude complète comparative. Paris-Austubert offre pour l'avenir des potentialités de trafic bien supérieures à Paris-Montpensier.

A noter que les trois tronçons proposés se situent en zone rurale peu peuplée et que de Lothier à la Souterraine ou Laurière, il n'y a aucun obstacle naturel imposant de ouvrages d'art coûteux (après le passage de la Creuse)

Si mes quelques remarques peuvent apporter quelques éléments au débat actuel c'est bien volontiers que j'y participerai.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments très distingués

