

## Projet RFF Paris Limoges



A l'attention de Madame Pierrette LARIVAILLE  
Présidente de la Commission Particulière  
du Débat Public  
Projet LGV Poitiers Limoges  
31 Place de la République  
87000 LIMOGES

Brive, le 27 septembre 2006

### Remarques préliminaires :

- Les décisions qui engagent l'avenir peuvent être néfastes.

Un exemple : à l'origine du projet TGV Paris Lyon, le gouvernement avait décidé de réaliser un équipement thermique.

C'est le choc pétrolier qui heureusement in extremis a provoqué l'annulation de ce choix et l'étude rapide de l'électrification.

- Autre remarque : après les destructions importantes de la 2eme guerre mondiale, la SNCF a su relever le défi de la reconstruction rapide du réseau et de sa modernisation (malgré les restrictions d'acier et l'absence de cuivre).

- Les dirigeants de la SNCF étaient clairvoyants.

C'est ainsi que la SNCF a réalisé un réseau TGV électrifié en courant industriel 25000 V.

A noter que cette technique a ensuite été adoptée par de nombreux pays étrangers.

- Autre remarque : les projets TGV de la SNCF montrent que la partie centrale du territoire a été complètement délaissée.

C'est, à mon avis, une anomalie qui résulte essentiellement du coût des infrastructures dans les zones géographiques difficiles.

Mais on accepte dans ces mêmes zones de financer des autoroutes très coûteuses pour les mêmes raisons (Paris Toulouse, Bordeaux Clermont).

Et dans le même temps, on préconise des économies d'énergies et la protection de l'environnement. Où est la logique !

- Dernière remarque : à l'occasion du 25eme anniversaire du TGV, on apprend par la télévision que Le Mans grâce au TGV a bénéficié de l'implantation de 80 entreprises.

C'est important.

### Quelle solution adopter pour Paris Limoges Toulouse

- Il résulte de ce qui précède que la solution la plus logique serait le tracé direct Paris Limoges Montauban, voisin de celui de l'autoroute.

On favoriserait ainsi les déplacements vers Paris mais aussi les déplacements internationaux en Europe et en outre, on conserverait la possibilité de bénéficier des performances ultérieures du TGV, en particulier le passage à 350 km/h.

Même à 300 km/h Brive serait à 1h45 de Paris, Cahors à 2h et Toulouse à 2h30.

../..

- D'autre part le projet RFF pour Limoges Poitiers ne fait pas l'unanimité. Les Régions tenues à l'écart entre Paris et Limoges manifestent leur désaccord.
- En outre, l'arrivée à Paris Montparnasse risque de provoquer la saturation même si on envisage l'accouplement à Poitiers des rames venant de Bordeaux et de Limoges (pitié pour les voyageurs qui devront marcher à n'en plus finir le long du quai à l'arrivée). Pour cette opération, outre le temps nécessaire pour l'accouplement des rames, il faut prévoir la possibilité de retards dans la circulation avant Poitiers qui augmenteront la durée réelle du trajet.
- Enfin le choix ne doit pas être fait en fonction de la rentabilité qui n'est qu'une prévision.

### **TEOZ !!**

Il me semble que l'arrivée de ce petit cousin du TGV est un fiasco. En effet, les dépenses pour la "décoration extérieure" des voitures sont superflues car la SNCF est une entreprise nationale de transport et non une filiale de cirque. A l'intérieur des voitures des innovations ne sont pas satisfaisantes. Par exemple la numérotation électrique des places, illisible dans certains cas. Et surtout le trajet en TEOZ est très fatigant. Les voyageurs sont continuellement secoués. Les déplacements en marche sont très difficiles. Tout cela à cause d'un relèvement de vitesse à la limite du raisonnable pour le matériel en cause. Cela est inacceptable même si les services commerciaux sont satisfaits.

Je vous remercie d'avoir bien voulu lire ma longue intervention et vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.



Monsieur Jean MOUNET  
27 Avenue du Printemps  
19100 BRIVE