

## Contribution au débat public Projet LGV Poitiers-Limoges Bernard MANGANE

Bien qu'ancien fonctionnaire de l'aviation civile et fervent défenseur du transport aérien, fils de cheminot, ancien pupille SNCF mais surtout avant tout citoyen contribuable soucieux de préparer l'avenir, pour moi l'utilité publique de ce barreau LGV est dès aujourd'hui évidente et urgente tant il est vrai qu'à tous points de vue, sauf cas particulier d'insularité par exemple, la **supériorité du TGV** n'est plus à démontrer tant à l'échelle métropolitaine qu'européenne surtout sur des distances inférieures à 7 ou 800 km.

Après lecture rapide du journal du débat et de la synthèse du dossier que vous avez bien voulu nous envoyer, pour moi, il n'y a pas photo. C'est **l'option centrale** qui me paraît la plus performante à tous égards d'autant qu'en réutilisant au maximum les emprises existantes (moyennant élargissement pour mise au gabarit LGV et petit redressement entre les gares de NOUAILLET-Maupertuis et NIEUIL-l'Espoir), pour rejoindre la liaison ORLEANS-TOULOUSE au nord du PALAIS-Sur-Vienne depuis la gare de FLEURE, je mesure un peu moins de **100 km** de nouveau tracé au travers des zones les plus "désertiques" (évitement des habitats ruraux et des cœurs de forêts) et non-protégées (passage au sud-ouest du Saut de la Brame).

La recherche du maximum d'emprises communes avec la future liaison routière destinée à remplacer la RN 147-E 62 et la proximité immédiate de la voie actuelle devrait permettre de réaliser de substantielles économies tant au niveau du foncier que des travaux. Deux zones à double voies pour croisement/dépassement avec desserte locale, l'une pour LUSSAC-Les-Châteaux/MONTMORILLON près de MOULISMES, l'autre pour BELLAC/LE DORAT près de SAINT-OUEN-Sur-Gartempe, devraient s'avérer suffisantes pour les liaisons directes PARIS-LIMOGES et/ou POITIERS-LIMOGES mais aussi pour améliorer les **liaisons interrégionales** actuelles très peu performantes et donc peu fréquentées et créer des liaisons rapides nouvelles entre les deux capitales régionales. Grâce à une largeur initiale d'emprise suffisante pour améliorer le confort et la sécurité et diminuer les nuisances pour l'environnement immédiat, si ultérieurement de nouvelles liaisons ferroviaires transversales à grande vitesse (NANTES-LYON par exemple) devaient s'appuyer sur ce barreau, il serait alors possible de doubler cette LGV sur toute sa longueur.

En vous remerciant par avance de bien vouloir continuer à me faire parvenir les informations sur ce projet (journaux du débat, dossiers du MO, cahiers d'acteur,...), je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Bernard MANGANE