

Maurie Serge
59 bis rue Charles Péguy
19100 BRIVE



**Commission Particulière du Débat Public
sur le Projet de ligne Grande Vitesse
POITIERS-LIMOGES
Madame Pierrette LARIVAILLE
Ingénieur- Commissaire enquêteur**

**Objet :
Débat public à la CCI de Brive
(Dossier joint)**

**Autorisation 24906
87049 LIMOGES CEDEX 1**

Madame,

J'ai reçu « Le Journal du Débat » concernant l'ouverture d'un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.

J'ai observé à l'occasion d'un trop bref reportage sur FR3 Limousin le 6 septembre 2006 autour de 19 heures quelques images et déclarations de participants la veille à la faculté de Droit de Limoges.

Ayant été l'un des initiateurs, dans la fin des années 1980, avec quelques autres cheminots tractionnaires (conducteurs de trains du dépôt SNCF de Brive et de Limoges) d'un projet de train Grande Vitesse de Paris à Brive, avec correspondance pour Périgueux en gare de Limoges, nous avons été et sommes sans doute un peu plus sensibilisés que d'autres par les divers projets qui ont été proposés et ou étudiés par les différentes autorités de l'Etat ou par des responsables institutionnels.

Depuis toujours, les cheminots de la Région de Limoges – toutes tendances confondues – se sont prononcés pour l'intégration de la relation Paris-Vierzon-Châteauroux- Limoges- Brive- mais aussi Périgueux , avec correspondance à Limoges dans le schéma des relations à grande vitesse.

Nos études de terrain et réflexions qui en sont ressorties ainsi que les rencontres que nous avons eu à l'époque avec les responsables institutionnels de la Région nous ont amené à déclarer :

- Que pour nous, la liaison TGV par Châteauroux affirmait l'appartenance du Centre, Centre-Ouest et du Limousin au monde de la technologie et de la modernité, sans oublier la proche Dordogne
- Que nos expériences professionnelles ainsi que les connaissances techniques de nos ingénieurs en génie civil et en énergie/signalisation regroupés dans notre très important Service de l'Equipement nous apportaient des réponses difficilement contestables en matière :
 - * Economique
 - * Technique
 - * Financière

...../

Nous avons acquis le respect du travail entrepris, l'admiration et même l'adhésion de nombre de responsables parmi les plus importants.

Les schémas Directeurs se sont succédés, celui de 1991 qui d'ailleurs prévoyait le contournement de Vierzon pouvait permettre un gain de temps supplémentaire de 5 à 8 minutes à nos prévisions (Pour limiter les dépenses, nous n'avions prévu ni le détournement de Orléans-les-Aubrais ni celui de Vierzon dans les deux premières hypothèses de notre projet – estimation d'un gain de temps supplémentaire de 12 à 16 minutes sur le trajet Paris Limoges).

16 à 18 années plus tard (1989/2006), nous constatons que les grands décideurs de l'Etat, Politiques et Très Hauts Fonctionnaires n'ont pas été capables de concrétiser leurs propres projets.

Il y a une grande désapprobation de tous ces enjeux de politique politicienne qui se greffent sur tous ces grands projets d'équipement de la Nation .

J'ose vous proposer, Madame, si vous le pouvez, de consulter les quelques feuilles de ce projet, conscient que nous sommes que malgré tout nous n'y changerons rien.

Néanmoins soyez persuadée, Madame, de notre profonde conviction ainsi que celle de très nombreux cheminots du Limousin que **Paris Châteauroux Limoges** c'est possible en **Deux heures** pour un coût moins important que Poitiers-Limoges (Dans le meilleur des cas , construction d'une ligne nouvelle de 90 Kms), même si les contournements de Vierzon et de Orléans-les-Aubrais étaient réalisés.

Je vous prie d'agréer, **Madame** , l'expression de ma considération.

Maurie Serge



Brive le 14 Septembre 2006

Cheminots

FEVRIER 1992

Région de LIMOGES

Déssertes Régionales

Trains Grande Vitesse

Contribution au débat

Une Exigence

Unanime

et Raisonnable

Les cheminots de la Région SNCF de Limoges se sont, depuis longtemps, prononcés pour l'intégration de la relation PARIS-LIMOGES-BRIVE et PERIGUEUX dans le schéma des relations à grande vitesse.

Lors de rencontres récentes avec les Responsables Institutionnels nous avons l'occasion :

- * d'indiquer que pour nous la liaison TGV par CHATEAUROUX affirme l'appartenance du Centre Ouest et du Limousin au monde des technologies modernes.*
- * de présenter un projet qui s'inscrit dans cette démarche.*

En même temps que nous, d'autres acteurs de la vie économique, sociale et associative avançaient des propositions allant dans le même sens.

Toutes ces actions, toutes ces démarches ont semble-t-il porté leurs fruits puisqu'aujourd'hui il semble bien qu'il y aura un TGV Limousin avec amélioration de la ligne existante.

La question posée aujourd'hui est bien :

C'est pour quand ?

2005, 2010, 2025 voir au delà !!!

Alors pas question pour nous de se résigner à l'arrivée du TGV dans notre région pour plus tard... peut être dans plus d'un quart de siècle

La perspective est tracée, il est maintenant possible d'apporter rapidement des améliorations significatives.

C'est là nous semble-t-il la voie incontournable à prendre pour tous ceux qui veulent que le centre de la France, dont le Limousin est partie intégrante, puisse avoir un avenir

**LIMOGES doit s'affirmer
comme une grande métropole du Centre Ouest**

LE CONSTAT

Les principaux motifs qui nous ont conduit à faire des propositions précises sur un projet de TGV Limousin sont :

- Les informations connues sur les principales caractéristiques du projet TGV SNCF Limousin ne nous semblent pas réalistes au niveau des coûts d'infrastructures et de matériel par rapport au gain de temps réalisé.
- le nombre de 12 à 18 rames nous semblent exagéré compte tenu qu'une rame TGV pourra effectuer au minimum un aller et retour dans la même journée.
- L'itinéraire actuel LIMOGES PARIS (400Km) a déjà fait l'objet d'améliorations importantes permettant la circulation de trains classiques à 200 Km/h sur une distance de 134 Kms

NOS PROPOSITIONS

Notre projet consiste à relier notre région à PARIS en utilisant au maximum la ligne actuelle.

Une rame TGV peut rouler sur ces 134 Km à 220 Km/h dans les mêmes conditions de sécurité, sans altérer le confort des voyageurs.

D'autres améliorations sont encore possibles, elles permettraient selon nos différentes hypothèses de ramener la durée du trajet de Limoges à Paris à 2H 22 pour un coût bien moins élevé que les 1ères estimations

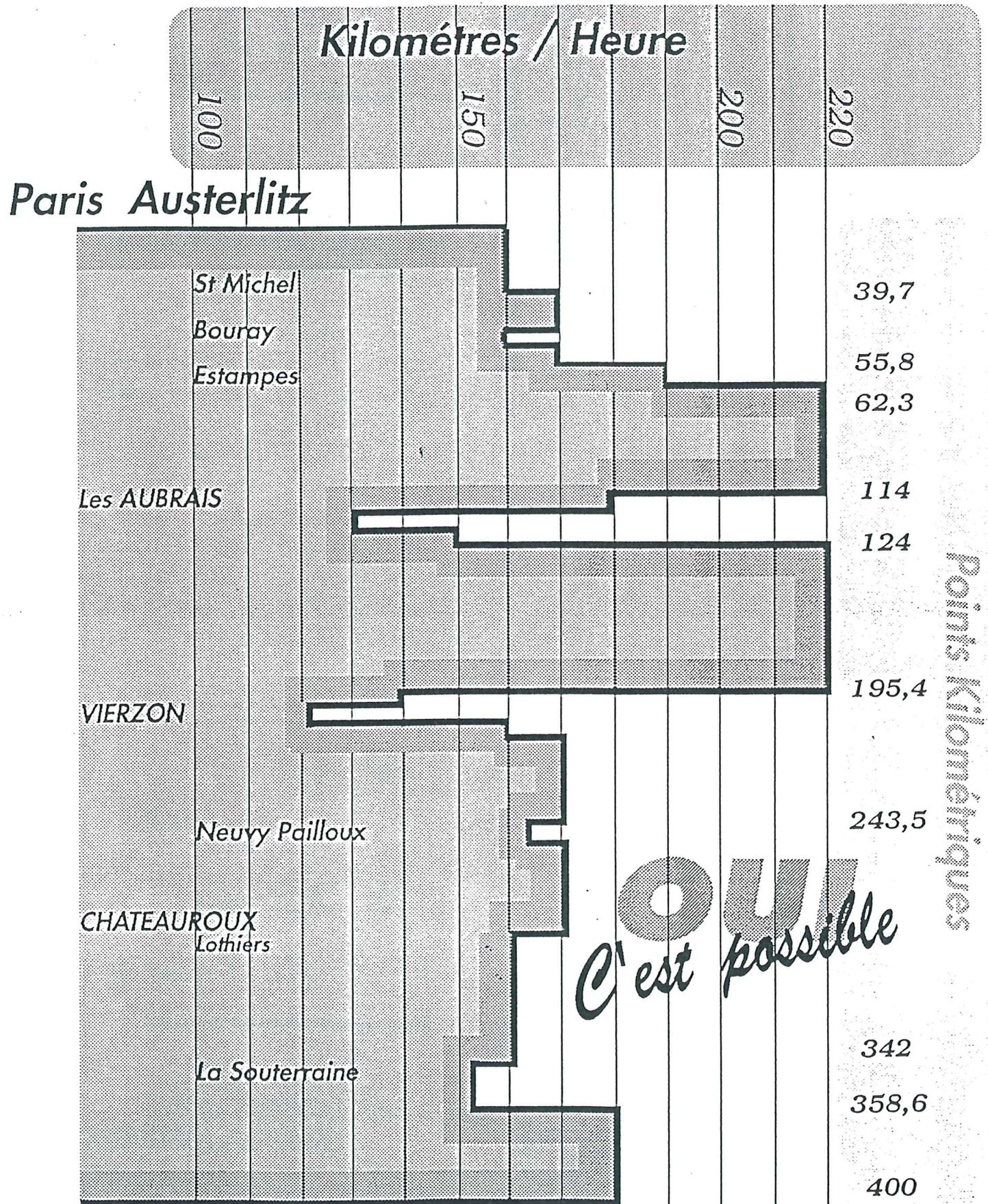
L'Aménagement de la RN 20 permettra d'effectuer le trajet
LIMOGES PARIS en 3 h 00, 3 h 30 mn .
la SNCF se doit donc d'accélérer la vitesse de ses trains.

Pour mémoire, «Le Capitole» effectue le trajet en 2 H 50.

Mr ROCARD alors 1er Ministre rappelait que la route fait chaque année
plus de 10.000 morts et 150.000 blessés
Elle revient à Plus 100 milliards de Francs

Bien que l'équipement de l'aéroport de LIMOGES - BELLEGARDE aille en s'améliorant, l'avion ne pourra jamais à notre avis devenir un moyen de transport de masse de centre ville à centre ville comme l'est actuellement le chemin de fer.

le Limousin à 2 h 32 de PARIS



OUI
C'est possible

Limoges

dés 1992

VILLES

PARIS

120 Km

es Aubrais

80 Km

Vierzon

63 Km

CHATEAUROUX

Lothiers

137 Km

LIMOGES

100 Km

BRIVE et
PERIGUEUX

V
200

1 h 44

1 h 06

1 h 00

3 h 50

Hypothèse A

V 220 TGV

Signalisation Actuelle



La mise en place d'un TGV sur la ligne actuelle permettra un gain de temps appréciable sans modification de l'infrastructure.

Un TGV peut circuler en toute sécurité et avec le même confort qu'un train "Grand confort" type LE CAPITOLE à une vitesse supérieure de 20 Km/Heure jusqu'à LIMOGES.

Un TGV pourra dans l'immédiat circuler sur une distance de 134,4Km (du PK 61,1 au PK 195,5) à 220 Km/Heure

**LIMOGES
PARIS**

2 h 32 mn

un gain de 18 minutes

Sur le trajet LIMOGES - BRIVE
LIMOGES - PERIGUEUX

On pourra gagner
5 Minutes

3 h 27 mn

Hypothèse B

V 220 T G V

Avec Prèannonce

Le système de signalisation par préannonce est déjà installé sur une distance de 134,4 Km.

Dans cette hypothèse il s'agirait d'installer ce système de la gare de VIERZON à LOTHIERES soit 78,4 Km.

L'Extention de ce système permettra à un TGV de circuler à la vitesse de 220 Km/h sur plus de la moitié du parcours LIMOGES/PARIS (212,8 Km).

Le gain de temps par rapport à l'Hypothèse A sera de 8 à 10 minutes

**LIMOGES
PARIS**

2 h 22 mn

un gain de 28 minutes

Trajet LIMOGES - PERIGUEUX
LIMOGES - BRIVE

Gain de 5 mn

3 h 17 mn

1 h 25

57 mn

55 mn

Hypothèse C

**Projet T G V
Définitif**

A 250 Km/h, la signalisation n'a plus le temps d'être interprétée par le cerveau humain.

Une nouvelle signalisation devra être mise en place (signalisation TGV).

Ainsi que toute l'infrastructure TGVA actuelle

gain de temps 15 minutes
Par rapport à l'Hypothèses B

**LIMOGES
PARIS**

2 h 07 mn

un gain de 43 minutes

Ce qui ramène

PARIS - PERIGUEUX
PARIS - BRIVE

à

3 h 02 mn

1 h 16

57 mn

55 mn

Quelques

Elements

Techniques . . .

I - LA LIGNE ACTUELLE

L'expérience que nous possédons nous permet d'écrire que la ligne actuelle (tablier et rail) peut supporter une vitesse avoisinant les 200 Km/h jusqu'à Lothiers(PK __, 281,1).

II - LA SIGNALISATION

Elle est en bloc automatique lumineux de Paris à Limoges. Un système de signalisation de prèannonce est installée du PK 61,1 au PK 195,5.

Ce système permet de rouler à la vitesse de 200 Km/h.

III - LE TRACE

Il ne peut être modifié que dans l'hypothèse d'une ligne nouvelle bien que d'Argenton sur Creuse (PK 295) à Brive (PK 499,961) il demeure impossible de ne pas être tributaire de la configuration vallonnée du terrain.

IV - LA VITESSE MAXIMUM POSSIBLE

Elle dépend d'au moins deux conditions essentielles :

- la voie : Elle peut soutenir une vitesse de 220 Km/h jusqu'à Lothiers. Les courbes sont grandes et le devers peut être augmenté.

- la signalisation : Avec le système de prèannonce actuellement en service, un TGV peut circuler à 220 Km/h en toute sécurité.

V - LES HYPOTHESES

Toutes ces hypothèses tiennent compte d'une marge de 12 minutes qui permettent de partir en retard de 12 minutes de Paris et d'arriver à l'heure exacte prévue à Limoges.

A) La mise en service du TGV sur la ligne actuelle permettra un gain de temps appréciable sans modification de l'infrastructure.

Un TGV peut circuler en toute sécurité et avec le même confort à une vitesse supérieure de 20 Km/h à celle du train le plus rapide.

Un TGV peut donc circuler à 220 Km/h du PK 61,1 au PK 195,5. Les calculs permettent d'indiquer que

le temps de parcours de Paris à Limoges sera ramené à 2 h 32

B) Extension du système de signalisation par prèannonce de
Vierzon à Lothiers (soit + 78,4 Km)
Actuellement, la signalisation par prèannonce est installé sur 134,4 Km.

L'extension de ce système de signalisation permettra à un TGV de circuler à la vitesse maximum de 220 Km/h sur une distance de 212,8 Km soit plus de la moitié du parcours de Limoges à Paris.

Le nouveau gain de temps par rapport à l'hypothèse «A» sera de 10 minutes

Dans ce cas le trajet Limoges - Paris durera 2 h 22 minutes.

C) Dans cette hypothèse «Avec une infrastructure TGV»
Il conviendra d'installer la signalisation et les structures «spéciale TGV».

Les calculs montrent un gain de temps de 15 minutes par rapport à l'hypothèse B

La durée du trajet sera ramenée à 2 h 07 minutes environ.

EN CONCLUSION

Toutes les réflexions ci-dessus sont le fruit de calculs mais aussi de l'expérience professionnelle.

Néanmoins nous sommes persuadés d'être très près de la réalité.

Les hypothèses A et B développées ci-dessus :

- engagent peu de modifications d'infrastructures.
- démontrent que l'on peut faire Paris-Limoges en 2 h 22.

Une expérience en vraie grandeur (essais avec une rame TGV) confirmera nous en sommes certains nos calculs et estimations.

A partir de l'ensemble de ces éléments

**Nous affirmons que la mise en place d'un TGV
Limousin (Hypothèse A) est réalisable . . . dès 1992**

Les financements sont à notre avis peu importants ,
il y a pas ou peu de travaux à effectuer

Elle doit donc être réalisée

Aménagement de la ligne actuelle

1ère Etape de travaux

Estimation Sommaire

TRAVAUX VOIE :

* Rectification de tracé	12,5 MF X 3,2 =	40 MF
Acquisition de terrains :	1,15 MF/km	
Dégagement des emprise:	0,60 MF/km	
Terrassements :	5,30 MF/km	
Voie Nouvelle :	3,85 MF/km	
Dépose Voie Ancienne :	0,25 MF/km	
Assainissements :	1,35 MF/km	
* Ripage et Relevage de voie	0,160 MF/km X 116 =	19 MF
* Nivellement , Dressage autres zones	0,0525 MF/km X 86 =	4,5 MF
* Plan de voie CHATEAUROUX, CELON		4 MF
* Bifurcation POITIERS et RVB La SOUTERRAINE		
Travaux déjà programmés, non compris dans cette estimation		

67,5 MF

TRAVAUX OUVRAGES D'ART :

- * Suppression de 17 passages à niveau entre NEUVY-PAILLOUX et CHABANET
8 Ponts Route, 1 Passerelle Piétons, 5 Rétablissements
Routiers, 2 Ponts Rails
- * Passage à niveau 200 et 209: Projet de suppression en cours. Non compris dans cette estimation

Estimation 1988
du CETF de ROUEN
85 MF

* Ouvrages d'Art dans les rectifications de tracés				
3 Ponts Rails	4,5 MF X 3 =	13,5 MF		
2 Aqueducs	0,05 MF X 2 =	0,1 MF		
1 Pont Route	4 MF X 1 =	4 MF		
* Ouvrages d'Art pour Dégagement de gabarit, Divers				
1 Pont route	3,6 MF X 1 =	3,6 MF		
6 Poutres Dalles	2,15 MF X 6 =	12,9 MF		
Tunnel de JERAPHIE		6 MF		
Abris de CHATEAUROUX		1 MF		
Ripage bordures de quai)				
Surhaussement de murette)	0,96 MF/km X 5 Km =	4,6 MF		
Couverture de fossé)				
* Confortement de talus rocheux		8 MF		
* Traversée de Gares				
Passages souterrains, Clôtures	2,86 MF/km X 5 =	14,3 MF		
* Mise en place de dispositifs de protection contre la pénétration de véhicules routiers		1 MF		

154 MF

Travaux à réaliser pour les vitesses futures suivantes :

220 Km/h entre NEUVY - PAILLOUX (Km 252) et CHABENET (Km 288)

160 km/h entre ARGENTON s/Creuse (Km 296) et la Bifurcation de POITIERS (Km 358,451)
avec LVP 150 CELON

200 Km/h entre LA JONCHERE (375,577) et LE PALAIS (Km 393,500)

sous réserve autorisation V 200 Km/h sous les tunnels de NOAILLAS

180 Km/h entre les Kilomètres 393,500 et 394,600

TRAVAUX INSTALLATIONS TRACTION ELECTRIQUE

* Modification de Caténaires pour zones à vitesse 200K/h	0,21 MF/km X 55 = 11,50 MF
Pour zones de relevage, ripage	0,035 MF/km X 116 = 4,00 MF
* Dépose et repose des supports Zones de ripages importants	1,70 MF/km X 5 = 8,50 MF
* Installation Traction Eléctrique Sur zones de tracé nouveau	1,40 MF/km X 3,2 = 4,50 MF
* Dépose ancienne ligne	0,115 MF/km X 3,2 = 0,40 MF
* Renforcement des Sous Stations Pour zones à vitesse 200 Km/h	11,30 MF/km X 2 = 22,60 MF

51,5 MF

TRAVAUX S. E. ET TELECOMMUNICATIONS

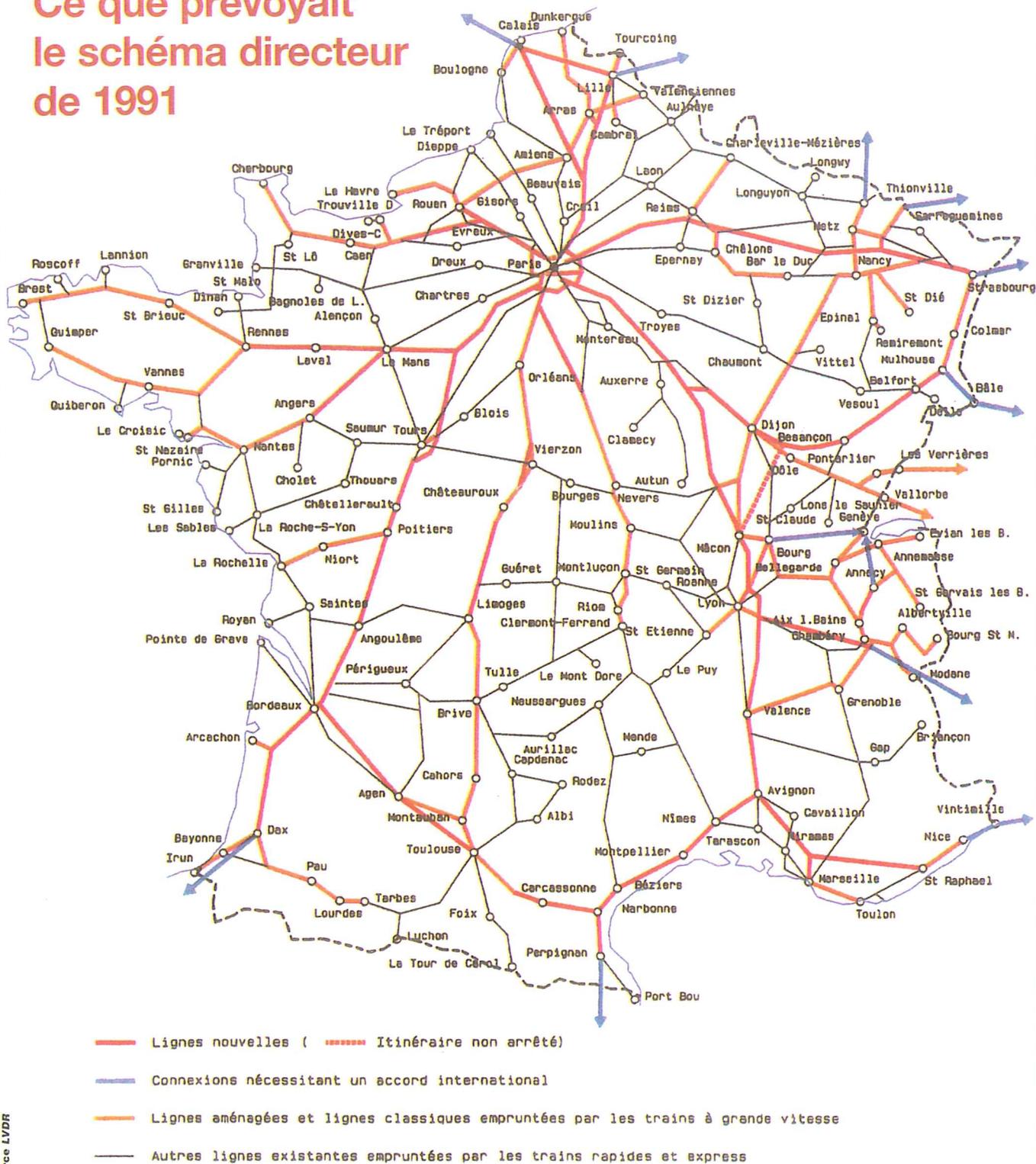
* Mise en bloc neuf avec préannonce sur zones du nouveau tracé	1,55 MF/km X 3,2 = 5 MF
* Mise en place bloc neuf sur zones de ripages importantes	0,8 MF/km X 5 = 4 MF
* Mise en place de préannonce sur les autres zones	0,155 MF/km X 58 = 9 MF
* Ripages divers (câbles panneaux)	0,060 MF/km X 58 = 3,5 MF
* TELECOMMUNICATIONS	
* Mise en cable Sur les zones du nouveau tracé (les autres zones sont incluses dans les travaux de signalisation)	0,315 MF/km X 3,2 = 1 MF
* Sécurité du personnel Zones où la visibilité est inférieure à 10 secondes. Doublement des Téléphones alarmes, prises travaux, Téléphones signaux, commutateurs de blocage, traversées, poteaux ...	2,5 MF

25 MF

TOTAL

298 MF

Ce que prévoyait le schéma directeur de 1991



Source LVDR

C'était en 1991. Le 14 mai, le gouvernement adoptait le schéma directeur national des liaisons à grande vitesse. Un document qui prévoyait de desservir, à 300 ou à 350 km/h, l'ensemble du territoire. Quinze ans après, on peut constater que la plupart des 16 projets retenus sont une réalité.

Ce que prévoit le CIADT de 2003



Date majeure pour l'aménagement du territoire, le 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire a voulu préciser les priorités gouvernementales : elles concernent 11 projets de lignes nouvelles à grande vitesse, dont certains comportent plusieurs phases. Ce qui représente 2 600 km de lignes supplémentaires et un montant avoisinant les 50 milliards d'euros. Le gouvernement avait alors décidé d'affecter

7,5 milliards d'euros à ces grands projets d'infrastructure sur une période courant de 2005 à 2015, « ce qui, compte tenu de l'autofinancement des projets et des apports des autres collectivités, correspond à un programme d'environ 20 milliards d'euros ». Quelques années plus tard, les promoteurs de chaque projet sont toujours à la recherche de la bonne formule pour compléter les financements étatiques.