



Commission Particulière du Débat Public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges
31 Place de la République
87000 LIMOGES

le 10 Décembre 2006

La ligne Paris-Limoges-Toulouse était la ligne la plus rapide d' Europe à la fin des années 60 avec le Capitole circulant à 200km/h dès 1967. Depuis, la grande vitesse a gagné d' autres lignes, le TGV a fait son apparition et un réseau de lignes nouvelles s' est constitué, améliorant sensiblement les temps de parcours entre Paris et les grandes villes de France et d' Europe. Le schéma directeur adopté en 1992 prévoyait la construction d' une ligne nouvelle pour desservir Limoges et le centre de la France (TGV Limousin). Mais ce projet a été abandonné quelques années plus tard pour des raisons économiques et financières (rapport Rouvillois); il aurait été également destructeur de l' environnement compte tenu de son passage entre Chateauroux et Limoges dans les collines de la Marche et les premiers contreforts du Massif Central au relief tourmenté. Le projet POLT qui l' a remplacé, avait fait renaitre l' espoir d' une amélioration de la ligne qui n' a pas connu 1mn de gagnée depuis bientôt 40 ans. Mais son abandon lors du CIADT du 18 décembre 2003 a définitivement ruiné toute perspective d' avenir à la relation Paris-Limoges-Brive-Toulouse.

A l' heure actuelle, l' idée d' une amélioration de la liaison entre Paris, Limoges, le Limousin et les régions périphériques, ayant leur accès à Paris via Limoges, passe par la création d' un barreau d' interconnexion au réseau TGV entre Limoges et Poitiers. Si, après toutes les hypothèses qui ont été étudiées, cette solution s' avère la plus efficace et la plus rationnelle, c' est l' option centrale et en particulier la variante Ligne Nouvelle et utilisation de la ligne existante qui retient le plus mon attention. Cette option permet de faire d' une pierre deux coups: celui de la relation la plus rapide entre Paris et Limoges (1H50 sans arrêt) et l' amélioration de la relation Poitiers/Limoges puisque la ligne emprunte le corridor naturel entre les deux agglomérations et utilise une partie de l' infrastructure existante qui est modernisée. C' est également l' option la plus favorable à l' environnement car elle implique la construction la moins importante de voie nouvelle. Elle est présentée comme étant la plus chère (1,4 Milliards d' Euros contre 1,15 à 1,30 Milliards d' Euros pour les autres options) mais elle inclue la modernisation de la ligne TER classique qui est inéluctable.

Il faut noter cependant quelques réserves à ce projet sur les capacités de la gare Montparnasse à Paris. En effet, l' augmentation des liaisons TGV va amener la gare Montparnasse à desservir 1/3 de la France; de St Malo à Toulouse, toutes les relations avec Paris auront pour origine ou arrivée une seule et même gare. Si ses capacités d' accueil peuvent être augmentées, il n' en est pas de même des réseaux de transports en commun qui la desservent et qui sont déjà au bord de la saturation. C' est pourquoi il faudrait envisager l' utilisation de la gare d' Austerlitz (gare naturelle du Sud Ouest) via l' interconnexion sud des TGV pour délester la gare Montparnasse sur certaines relations.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.