



ASSOCIATION DE DÉSENCLAVEMENT DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE ET DU MONTMORILLONNAIS

CONTACT

Association de désenclavement
du nord de la Haute-Vienne
et du Montmorillonnais

Président : Bertrand Clisson

Hôtel de ville
87210 Le Dorat

Tél. : 05 55 60 72 20

La nécessité d'une liaison ferroviaire rapide entre le Limousin, l'Île-de-France et le réseau de trains à grande vitesse européen recueille, bien entendu, l'approbation unanime des membres de l'association qui se sont exprimés au cours du débat. Les différences qui apparaissent concernent les moyens mis en œuvre pour accéder à la grande vitesse.

L'association nourrit des réserves quant au devenir des lignes « asséchées » par le projet, à savoir la ligne Paris-Châteauroux-Limoges (avec ses conséquences sur la desserte du département de la Creuse), et la ligne TER Poitiers-Limoges, en cours de modernisation. L'association regrette que le dossier du maître d'ouvrage apporte peu de précisions sur ce sujet.



L'aménagement du territoire

À l'examen de la carte de France des lignes parcourues par le TGV¹, on est frappé par le vide absolu dans lequel se trouve le triangle Paris-Hendaye-Avignon, qui représente près de 30 % de la superficie du territoire national et qui comporte quatre capitales régionales importantes, Orléans, Limoges, Clermont-Ferrand et Toulouse :

Orléans

Il semble que la liaison Orléans-Paris (120 kilomètres) ne puisse pas devenir une ligne TGV. En revanche,

¹ Cette carte des lignes TGV nouvelles et des lignes classiques utilisées par les TGV figure en page 37 du dossier du maître d'ouvrage.



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

ASSOCIATION DE DÉSENCLAVEMENT DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE ET DU MONT

sa liaison directe avec le réseau européen à grande vitesse n'est pas assurée. Elle pourrait l'être *via* Juvisy et Roissy.

Toulouse

La liaison à grande vitesse vers Paris, *via* Bordeaux, est en cours d'étude, avec, cependant, un allongement de parcours de 100 kilomètres environ, soit plus de 12 % de la distance entre ces deux villes.

Limoges et Clermont-Ferrand

Rien n'est engagé à l'heure actuelle pour ces deux villes dont les agglomérations comptent respectivement 247 000 habitants et 350 000 habitants.

Les conclusions du CIADT du 14 mai 1991, qui prévoyaient une desserte à grande vitesse du Limousin depuis la gare d'Austerlitz, avaient envisagé la solution du « Y renversé », un projet qui définissait des dessertes « grande vitesse » pour ces deux agglomérations.

Limoges se situait alors à 2 heures de Paris. En outre, le projet de TGV pendulaire (projet POLT)² permettait de rendre attractif le trajet Limoges-Toulouse *via* Brive et Cahors. Ces projets avaient tous les deux pour terminus la gare d'Austerlitz, la seule gare parisienne qui est actuellement loin d'être saturée. Ils permettaient aussi, *via* Juvisy, une liaison rapide vers Roissy et le réseau européen actuel.



Les conséquences du projet

« L'assèchement » de la ligne électrifiée à 2 voies Paris-Châteauroux-Limoges

Cette ligne, actuellement desservie par une quinzaine de trains voyageurs dans chaque sens, perdrait 70 à 80 % de sa clientèle³. Certes, Réseau ferré de France évoque, dans son dossier, l'introduction de TER rapides, les TER 200, qui circulent actuellement sur les lignes Strasbourg-Mulhouse ou Orléans-Nantes, **mais quelle clientèle sera transportée par ces trains et qui en assurerait la charge, ces TER devant être rentables en dépit de leur faible taux d'occupation ?**

² Ce projet est présenté à la page 38 du dossier du maître d'ouvrage.

³ Le flux annuel de voyageurs sur les trajets Limoges-Île-de-France est, en situation de référence, de 1 296 000 voyageurs (cf. carte des flux annuels de voyageurs de la page 30 du dossier du maître d'ouvrage – Sources : études et trafics 2006).





De plus, la distance parcourue au départ de la Creuse – une région de forte émigration vers Paris – pour rejoindre l'Île-de-France serait considérablement allongée. Alors que 380 kilomètres séparent Guéret de Paris *via* La Souterraine et 415 kilomètres *via* Saint-Sulpice-Laurière, cette distance passerait à 520 kilomètres en passant par Saint-Sulpice, Limoges et Poitiers. Enfin, la distance Limoges-Paris (400 kilomètres *via* Châteauroux) serait portée à 450 kilomètres par l'option centrale.

Qui prendrait en charge la différence de coût du billet liée à cet allongement des distances parcourues ? L'usager en supporterait-il le supplément, évalué à 13 % ?

✦ « L'assèchement » de la ligne TER Limoges-Poitiers, en cours de modernisation

Le nombre total de voyages prévus sur cette ligne, après modernisation⁴, s'élève à 25 millions de voyageurs par kilomètre et par an, dont 7 millions pour les seuls usagers de bout en bout. Ces derniers, qui représentent 28 % de la clientèle, se reporteraient vers la nouvelle Ligne à Grande Vitesse. La densité du service en charge serait certainement réduite et son attractivité fortement diminuée. **Qui supporterait la charge de cette réduction de trafic ?**

Nous rappelons que l'achèvement de la modernisation de cette ligne mettrait Limoges à 1 h 32 de Poitiers avec les autorails X 73 500 et 4 arrêts intermédiaires, et 1 h 22 avec les automoteurs X 72 500 sans arrêt, selon le rapport IMEC de juin 2002.

✦ Les inconvénients non explicités du projet

Pour éviter d'aggraver l'état de saturation de la ligne TGV Atlantique, RFF a prévu de coupler en gare de Poitiers des TGV venant de La Rochelle et de Limoges, majorant le temps de parcours de 10 minutes si les trains sont à l'heure. Ceci sur une voie unique sur la majeure partie de la LGV à construire, à raccorder avec la ligne Poitiers-La Rochelle, dont la section Lusignan-Saint-Maixent est également à voie unique. **La ponctualité des trains n'aurait-elle pas à en souffrir ?**

Le raccordement à la ligne TGV Atlantique à Poitiers ne permettrait pas de relier Châteauroux, Vierzon (Bourges), et Orléans au réseau européen à grande vitesse *via* Roissy, sans gain de temps par rapport à une liaison Limoges-Roissy *via* Juvisy après une amélioration limitée de la ligne classique.

Pour l'association de désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais, une liaison rapide entre Limoges et Paris est indispensable mais elle souhaiterait que les points évoqués dans ce cahier d'acteurs soient examinés attentivement.

⁴ cf. Rapport d'instruction mixte à l'échelon central (chapitre 6, page 2).



ASSOCIATION DE DÉSENCLAVEMENT DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE ET DU MONTMORILLONNAIS

En outre, l'association souhaiterait qu'une amélioration notable de la ligne Limoges-Paris via Châteauroux soit examinée. Cette amélioration pourrait consister, en priorité, à créer deux sections de LGV à voie unique, du nord de Vierzon à Neuvy-Pailloux et de Chabenet à La Souterraine, puisqu'il est, selon RFF, « possible d'envisager la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse à une voie⁵ ». La desserte de Saint-Sulpice-Laurière serait améliorée grâce à un tracé approprié. Il serait alors possible de rejoindre Paris depuis Limoges en deux heures environ grâce à la réalisation de moins de 100 kilomètres de ligne.

L'impact pour Poitiers

La création d'une LGV de Limoges à Paris ne contribuerait pas à faire de Poitiers un « nœud ferroviaire à grande vitesse, qui pourrait faire office de porte d'entrée de tout le Centre-Ouest⁶ ». En revanche, une relation directe de Poitiers vers Nantes complétant la desserte TGV de La Rochelle aurait un impact certain sur Poitiers, qui deviendrait alors une véritable plaque tournante.

La réouverture de la section Cholet-Poitiers de la liaison directe Nantes-Poitiers-Limoges permettrait de relier le Limousin à l'Atlantique et au sud de la Bretagne. Cette liaison, qui passe par Parthenay, Bressuire et Cholet et qui a été créée dans les années 60, a été supprimée en 1975 avec l'accord de la Région Poitou-Charentes malgré l'intervention de notre Président, Maître Clisson, alors maire du Dorat, dans une réunion tenue à Parthenay. Il avait alors regretté la suppression de ce lien du Limousin vers l'Atlantique et le sud de la Bretagne. Les horaires 1974-1975 de la liaison Limoges-Nantes, extraits de l'indicateur Chaix de 1975, sont consultables sur le site Internet du débat (www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org, contribution de l'association).

Certes, cette liaison n'était pas rapide (5 heures pour parcourir 342 kilomètres), mais elle pouvait s'améliorer avec des travaux limités pour atteindre un temps de parcours inférieur à 4 heures.

Cette réouverture serait un « plus » essentiel pour Poitiers et Limoges puisque cette ligne assurerait un accès direct à la plus importante des capitales régionales de l'ouest, l'agglomération nantaise et ses 500 000 habitants.

⁵ cf. page 25 du dossier du maître d'ouvrage.

⁶ cf. page 42 du dossier du maître d'ouvrage.

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.