

oaks... Sur les 112 km de cet itinéraire, seuls les 42 km de la ligne droite Ashford - Tonbridge, parcourus actuellement à 145 km/h, pourront être adaptés pour atteindre 160 km/h.

La difficile entrée dans Londres

Aux chemins de fer britanniques, on estime que l'itinéraire actuel sera suffisant pour assurer la circulation de quatre trains de voyageurs et deux trains de marchandises internationaux, par sens et par heure, du lundi au vendredi, entre les moments de pointe du matin et du soir. Le trafic banlieue autour de Londres est tel que, durant ces périodes, la ligne ne pourrait pas accueillir plus de trois trains de voyageurs internationaux par sens et par heure et aucun train de marchandises. Et encore, les trains circulant ainsi mêlés à ceux des dessertes locales verront-ils leur temps de parcours allongé de 12 minutes (par rapport aux autres)... La nuit, la situation sera bien plus favorable et permettra d'acheminer des trains de marchandises. Voilà pour l'immédiat.

Mais que se passera-t-il à l'horizon 2000 ? Quelle que soit la réponse, il est difficile d'être précis, même si les chiffres avancés çà et là semblent très affirmatifs. Quel sera, en particulier, la croissance du trafic ferroviaire SNCF/BR entre 1993 et 1998 ? Et dans les années qui suivront ? Les BR tablent sur huit trains par sens et par heure durant 150 jours d'été à l'horizon 2023... Ce qui laisse supposer que, même amélioré, l'itinéraire actuel aura une capacité insuffisante. Donc, il faudra bien un jour ou l'autre construire une nouvelle ligne.

Tout en tenant compte de l'aspect écologique et de l'inévitable impact sur l'environnement et le cadre de vie, les BR proposent quatre solutions à travers le Kent :

- Sidcup - Charing, puis raccordement à la ligne actuelle au nord d'Ashford ;
- Bromley - Longfield, puis tracé ci-dessus ;
- Bromley - Pluckley, et raccordement au sud d'Ashford ;
- Bromley - Orpington - Tonbridge - Pluckley, et raccordement au sud d'Ashford (itinéraire faisant largement appel au tracé actuel).

La première solution est la plus intéressante, car c'est celle qui offre le plus de possibilités en matière de vitesse. C'est aussi la seule qui permette une bonne arrivée au centre de Londres.

Dans tous les cas, la vitesse maximale des trains serait de 200 km/h à la sortie de Londres, jusqu'à Snodland ou Borough Green, puis de 300 km/h jusqu'au Tunnel. Les lignes seraient alors électrifiées par caténaires en 25 kV monophasé, (ce qui n'empêcherait pas le troisième rail de subsister aux abords de Londres, pour les trains du trafic local). Ces solutions supposent chacune le percement de tunnels totalisant au moins 15 km, ce qui pèse assez lourd sur la facture à attendre : entre 8,750 milliards et 12 milliards de francs selon l'itinéraire éventuellement retenu. Cela pour diminuer de 30 minutes le temps de parcours Londres - Tunnel et ramener la durée du trajet Paris - Londres de 3 heures à 2 heures 30.

Il demeure que, si l'on tient compte des enquêtes publiques nécessaires, des discussions à prévoir au Parlement, du financement à trouver, des travaux à réaliser, les chemins de fer britanniques - très prudents - annoncent l'an 2000 ou, au mieux, 1998 comme date possible de mise en service. À moins qu'un entrepreneur privé ne propose mieux. Il appartiendra au gouvernement de Sa Gracieuse Majesté de trancher.

Brian PERREN



Le rapide 74 *Le Capitole* du matin à Ussac, entre Brive et Limoges. C'est l'une des meilleures relations de la ligne actuellement.

TGV PARIS-LIMOGES

Rêver à l'impossible

Mettre Limoges à 2 heures 15 de Paris par TGV, est-ce possible, et comment ? Tel a été le sujet d'un colloque organisé par la région Limousin. Pour que le rêve devienne réalité, il faudra que les élus abandonnent leurs *a priori*...

Connaissez-vous l'artère Paris - Limoges - Toulouse ? Longue de 700 km, à double voie et électrifiée de bout en bout, c'est l'une des toutes premières du réseau ferroviaire français. Son rôle international est très important car, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, c'est l'une des voies d'accès à l'Espagne.

C'est sur cette ligne que, pour la première fois en France, il y a maintenant un peu plus de vingt ans, le 200 km/h a été pratiqué tous les jours par le *Capitole* entre Orléans et Vierzon. Aujourd'hui, les quatre *Capitole* y circulent quotidiennement à cette vitesse, mettant Limoges à 2 heures 50 de Paris (400 km), tandis que les express couvrent la distance en 3 heures 15. Chaque jour, entre 45 000 et 50 000 t.km brutes remorquées circulent entre Orléans et Limoges, plaçant ce parcours parmi les axes les plus chargés de France.

Apparemment donc, tout devrait aller pour le mieux dans le Limousin. Pourtant, élus et res-

pensables régionaux s'inquiètent de l'avenir de leur ligne et de sa place future dans la géographie des échanges ferroviaires nationaux et européens. Cette interrogation s'est concrétisée, le 4 mars dernier, par la tenue à Limoges d'un colloque consacré à la préparation, par les régions, de l'Europe des TGV. Plus de 200 participants venus de divers horizons politiques, économiques et administratifs, non seulement de la région Limousin, mais également des régions voisines, Centre et Midi-Pyrénées, ont écouté une douzaine d'orateurs débattre de la question avec, en particulier, les interventions de Georges Fischer, du département « lignes nouvelles » de la DB, de François Plassard, directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon, de Jacques Tavernier, chargé de mission à la DATAR, de Daniel Vincent, directeur des infrastructures à la direction des Communautés européennes, et de Michel Walrave, directeur général adjoint de la SNCF.

Ce colloque ayant été, pour l'essentiel,

