

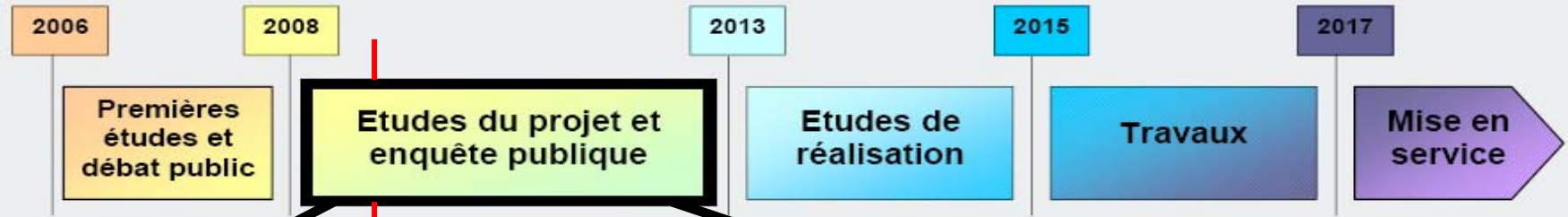
LA LGV POITIERS-LIMOGES : UN PROJET POUR LE CENTRE-OUEST

Le projet en 5 points principaux

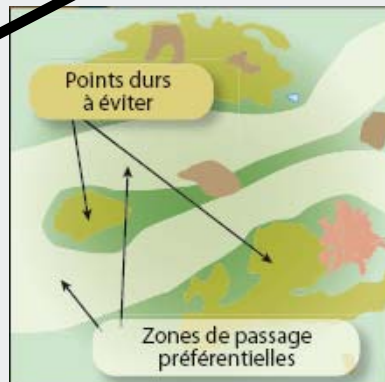
- ❑ **115 km de ligne nouvelle**, dont une partie à voie unique, raccordée aux voies ferrées existantes près de Poitiers et Limoges.
- ❑ **Paris-Limoges en 2 h**, Paris-Brive-la-Gaillarde en 3 h et Poitiers-Limoges en 35 minutes.
- ❑ **La desserte des gares existantes** de Poitiers, Limoges-Bénédictins, Brive-la-Gaillarde et Cahors.
- ❑ **L'accès aux lignes à grande vitesse** vers Strasbourg, Lyon, Lille, Bruxelles, Londres, etc., et au réseau en construction de la façade atlantique : Rennes, Bordeaux...
- ❑ **Des complémentarités avec le réseau TER** depuis les villes de la ligne classique Poitiers-Limoges (Bellac, Montmorillon...), ainsi que depuis Guéret, Périgueux, Ussel, Tulle, Aurillac, Rodez, etc.

Le coût du projet est estimé à 1,3 milliard d'euros (conditions économiques de 2005).

RAPPEL DES PRINCIPALES ETAPES DU PROJET



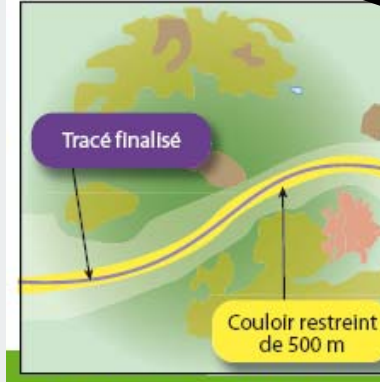
Automne
2009



mi-2008 à mi-2009
Étape 1 : Définition d'un programme fonctionnel et d'une zone préférentielle de passage



mi-2009 à mi-2010
Étape 2 : Choix d'un tracé et études de trafic et socio-économiques



mi-2010 à mi-2011
Étape 3 : Tracé finalisé et préparation de l'enquête d'utilité publique

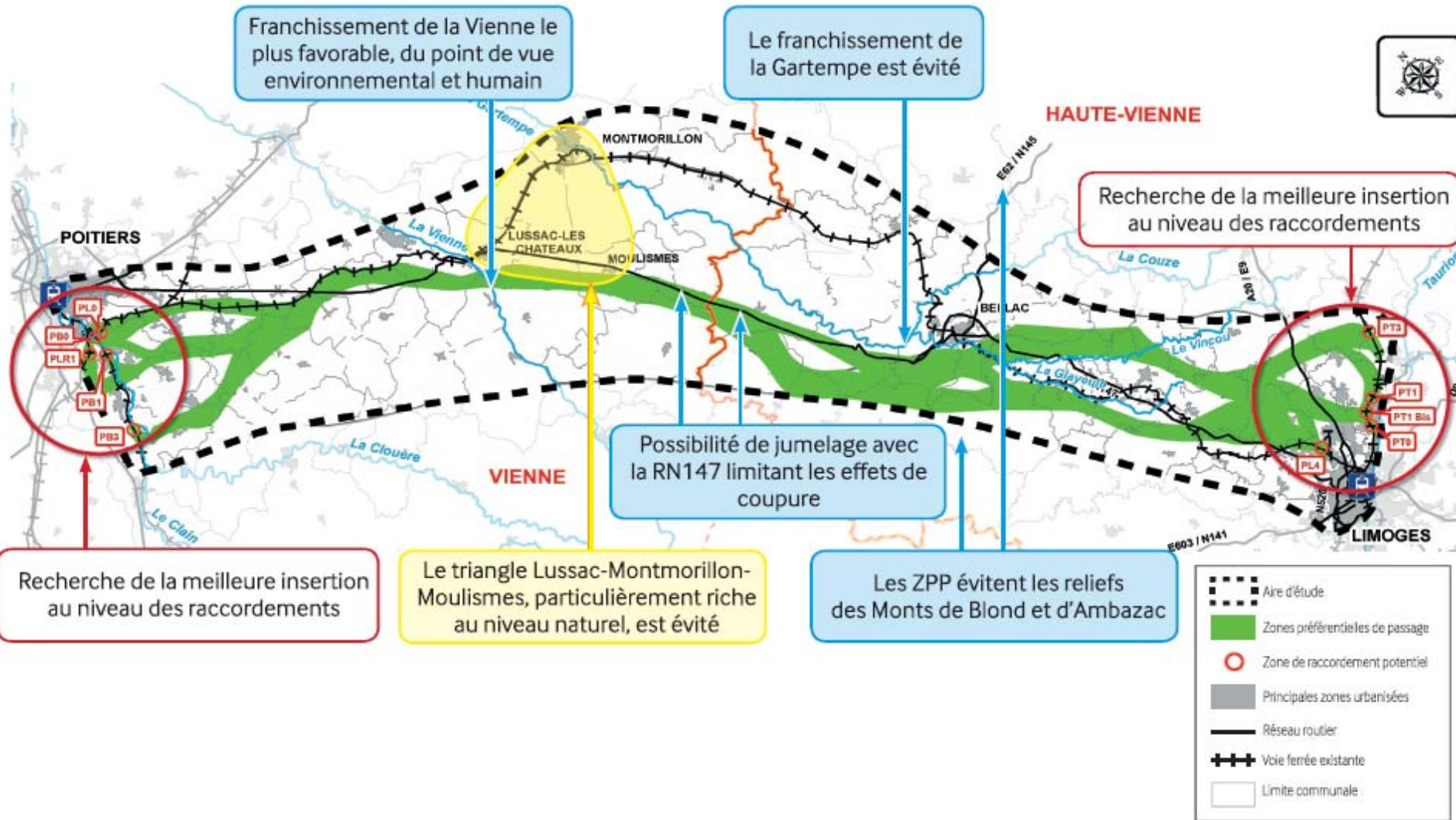
L'exigence de la meilleure intégration possible de la LGV

Le respect du cadre de vie, des activités et des milieux naturels est au cœur des préoccupations de Réseau Ferré de France. Cet objectif a dès le début structuré la démarche d'élaboration des zones préférentielles de passage.

Une démarche rigoureuse et progressive

1. Etat des lieux poussé de l'environnement humain et naturel dans l'aire d'étude (bande d'une largeur de 10 à 15 km).
2. Identification des zones à éviter, particulièrement sensibles sur le plan de l'habitat ou des milieux naturels.
3. Identification de zones de passage préférentielle (couloirs de quelques centaines de m à quelques km de large) contournant ces zones.
4. Réalisation pour chaque ZPP d'un **bilan global environnemental, technique fonctionnel et en terme de coût.**
5. Mise en avant sur la base de ces analyses de plusieurs ZPP, en évitant au maximum les secteurs bâtis et les secteurs les plus sensibles du point de vue de l'environnement naturel.

LES ZPP VALIDEES PAR LE COMITE DES FINANCEURS LE 6 JUILLET 2009



QUE S'EST-IL PASSE DEPUIS LE COMITE DES FINANCEURS DE LA LGV POITIERS-LIMOGES DU 6 JUILLET 2009 ?

Rappel des décisions du Comité des Financeurs

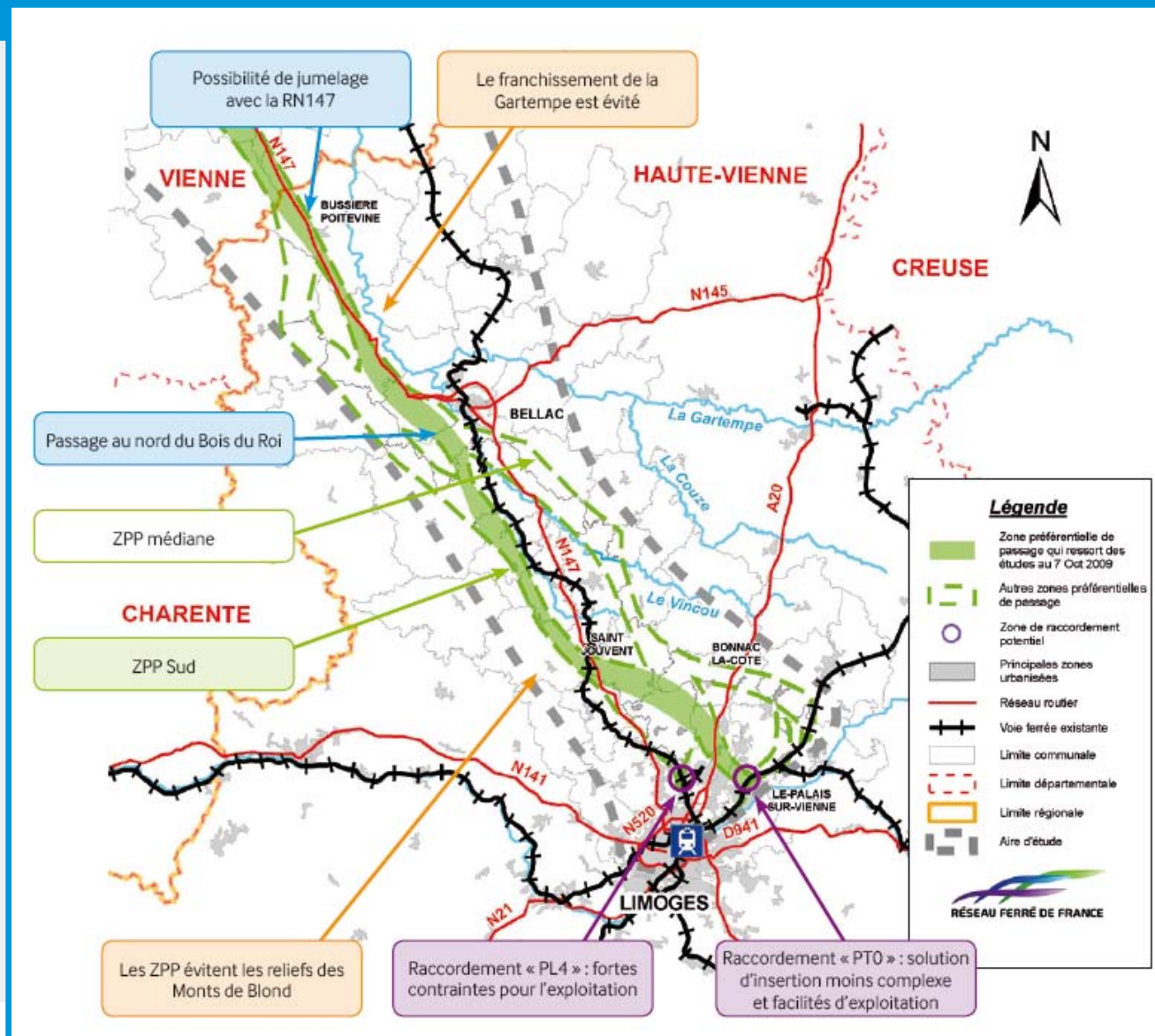
- ▶ Le Comité des Financeurs a lancé l'étape 2 du projet.
- ▶ Le Comité des Financeurs a validé le programme fonctionnel du projet (caractéristiques techniques, dessertes, etc.), plusieurs zones préférentielles de passage (cf carte page 5), ainsi que les hypothèses de raccordement sur le réseau classique, près de Poitiers et Limoges.
- ▶ Le Comité des Financeurs a également demandé à Réseau Ferré de France d'approfondir les études et la concertation pour aboutir, lors de sa prochaine réunion prévue le 6 novembre 2009, au choix :
 - de la meilleure zone préférentielle de passage parmi celles étudiées,
 - du meilleur raccordement possible à Poitiers et à Limoges.

Les études conduites depuis l'été 2009

Elles ont pris en compte les demandes et avis exprimés au printemps 2009, ainsi que les enjeux les plus sensibles de l'aire d'étude. Elles ont notamment porté sur :

- ▶ le bâti et les projets d'aménagement des communes concernées par les zones préférentielles de passage et les raccordements ;
- ▶ les sites sensibles du point de vue paysager ;
- ▶ de nouvelles investigations environnementales (faune et flore) ;
- ▶ la géologie (sites miniers, etc.) ;
- ▶ une estimation affinée du coût.

ANALYSE DES ZPP EN HAUTE VIENNE



Section au niveau du jumelage ou du contournement par l'Ouest de la forêt des Coutumes

- ❑ Les coûts et les temps de parcours ne sont pas déterminants dans l'analyse de cette section
- ❑ L'analyse montre que le jumelage avec la RN 147 est plus favorable, car :
 - il permet d'éviter un nouvel effet de coupure,
 - il limite les impacts sur l'agriculture et la perception du paysage,
 - il présente un impact plus réduit sur le milieu naturel.
- ❑ Des mesures particulières devront être mises en œuvre
 - pour minimiser l'impact sur le milieu humain : positionnement à optimiser par rapport au bâti,
 - pour les déplacements de la faune : mise en place de franchissements au niveau de la forêt des Coutumes.

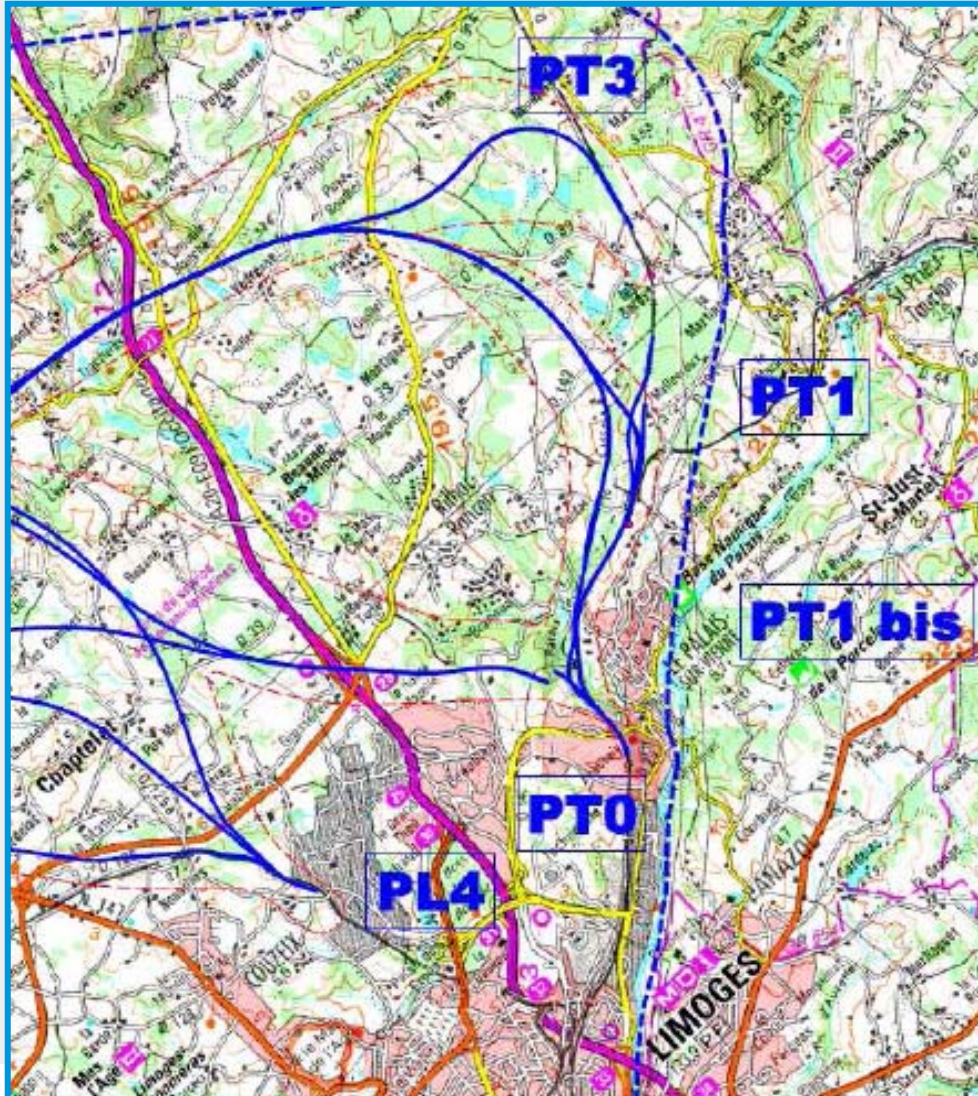
Section au niveau du Bois du Roi

Après l'analyse du milieu physique, naturel et humain, les 2 variantes nord ou sud sont proches l'une de l'autre.

La variante nord a cependant l'avantage :

1. de présenter un impact un peu plus réduit sur le bâti.
2. d'éviter un paysage caractéristique.
3. d'éviter le projet de Zone de Développement Eolien (permis de construire déposé).

ANALYSE DES HYPOTHESES DE RACCORDEMENTS COTE LIMOGES



✓ 4 possibilités de raccordement sur la ligne existante Paris-Limoges :

- PT3
- PT1
- PT1 bis
- PT0

✓ 1 possibilité sur Poitiers-Limoges :

- PL4

✓ 5 points de raccordements qui s'analysent en lien avec les solutions de ZPP

ANALYSE DES HYPOTHESES DE RACCORDEMENT A LA SORTIE DE LIMOGES

Les raccordements PT1, PT1 bis et PT3

Que ce soit par la ZPP Sud ou la ZPP Médiane, **les raccordements PT1, PT1 bis et PT3 sont défavorables pour l'environnement naturel, physique et humain.** De plus, ces solutions sont moins favorables en termes de coût et de temps de parcours.

Les raccordements PT0 et PL4-2

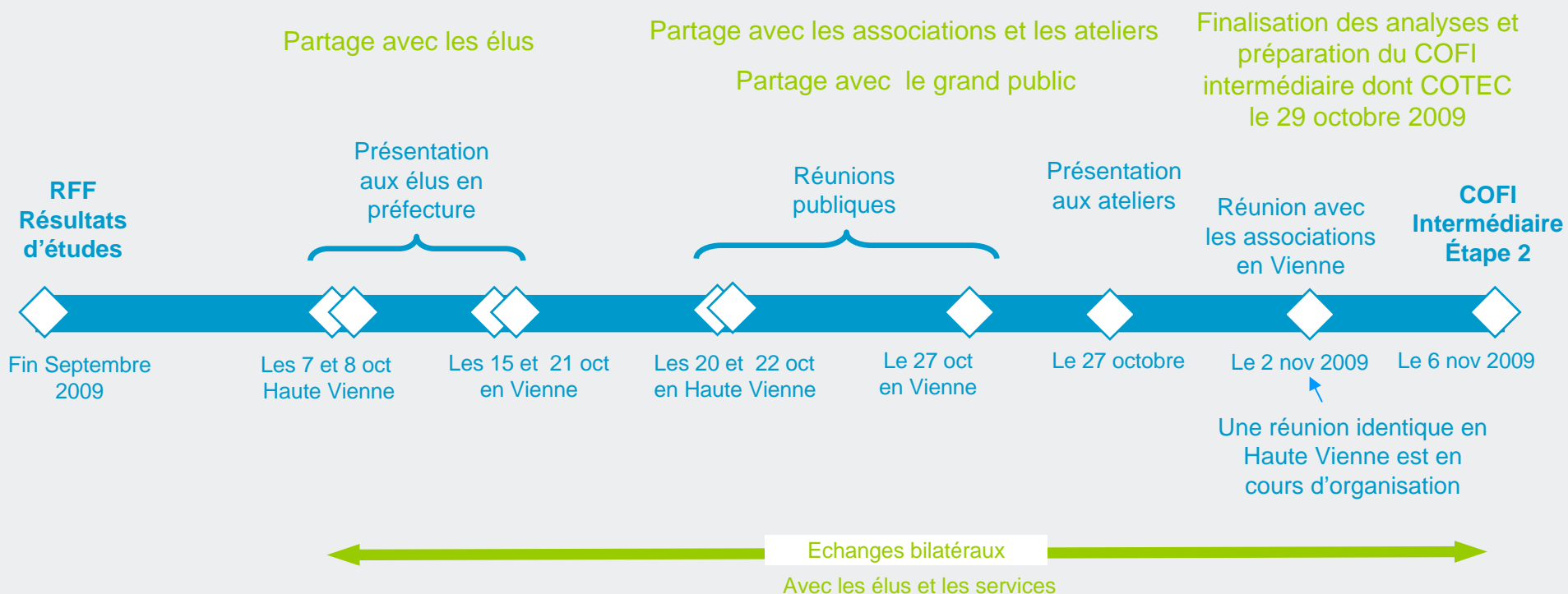
- Les solutions PT0 et PL4-2 ont des impacts moindres sur l'environnement humain, naturel et physique.**
- L'analyse montre que la solution PL4 est nettement plus contrainte pour l'exploitation (peu de capacité sur la ligne TER Poitiers-Limoges).**
- La solution PTO apparaît comme la plus favorable**
- Quel que soit le raccordement (PT0 ou PL4), l'analyse montre que la ZPP Sud est plus favorable que la ZPP médiane**

Il est proposé de retenir la solution ZPP Sud-PT0

En retenant les deux options locales : jumelage avec la RN 147 au niveau de la forêt des Coutumes et au nord du Bois du Roi

LE PROGRAMME DU PROJET JUSQU'AU COFI

Choix d'une ZPP et de ses raccordements :

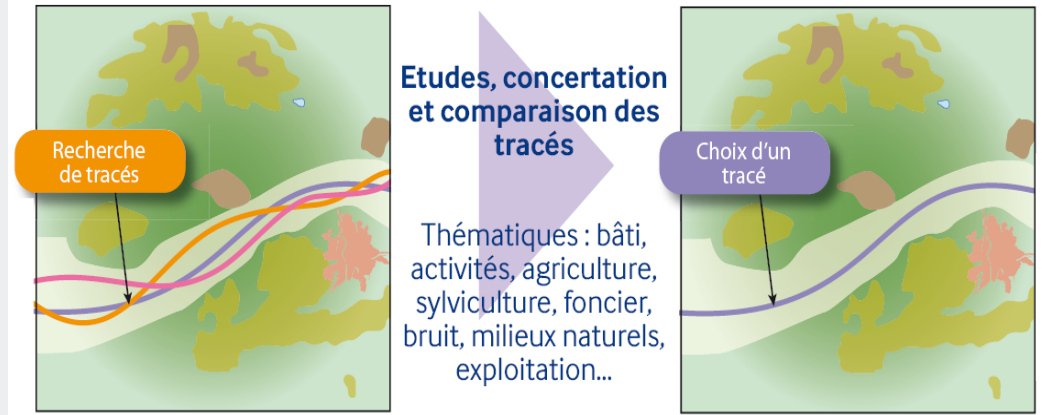


Les études et la concertation en étape 2

Les études en étape 2 s'appuieront sur le programme fonctionnel validé et la ZPP qui sera retenue par le Comité des Financeurs en novembre 2009. Elles viseront notamment à :

- ▶ approfondir les aspects du programme fonctionnel (dessertes, voie unique, etc.) ;
- ▶ définir, dans la ZPP retenue, un tracé et ses conditions d'insertion ;
- ▶ conduire les études de trafic et socio-économiques.

L'ÉTAPE 2 (2009-2010) : LA RECHERCHE PROGRESSIVE D'UN TRACÉ



La concertation se poursuit en étape 2, auprès des élus, des ateliers thématiques et du public.

Pour une information de meilleure qualité sur l'état d'avancement du projet et sa localisation,

un nouveau site internet du projet a été développé, avec notamment :

- *un module de cartographie interactive*
- *la possibilité de dialoguer avec le maître d'ouvrage ou le garant*
- *le recueil des expressions du public*

www.lgvpoitierslimoges.com

La Mission LGV Poitiers-Limoges

La mission LGV Poitiers-Limoges est chargée de conduire les études de définition progressive du projet, d'animer la concertation territoriale et d'informer le grand public.

Cordonnées :

3, rue de la République

45 000 ORLEANS

Tél : 02 38 83 30 82

Mél : lgvpoitierslimoges@rff.fr

Contacts :

Jean-Marc POUZOLS – Chef de la mission LGV Poitiers-Limoges (06 72 95 79 36)

Fabien JIMENEZ – Chargé de communication (06 74 44 07 30)

Retrouvez toutes les informations sur le projet et son actualité sur :
www.lgvpoitierslimoges.com

Garant de la concertation:

Michel PERIGORD

Garant de la concertation

BP 1 – 87110 SOLIGNAC

garant.lgvpoitierslimoges@gmail.com