



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

**Note d'organisation générale des études**

## 1- Cadre de référence

Les études à réaliser résultent de :

- la décision prise par RFF à l'issue du débat public le 8 mars 2007,
- l'inscription au CPER 2007-2013 de la Région Limousin,
- la lettre du ministre des transports du 12 avril 2007 nommant le préfet de Région Limousin préfet coordonnateur en charge du pilotage des études et de la Concertation du projet.

Le projet de création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges a fait l'objet d'un débat public fin 2006, puis d'une décision du conseil d'administration de RFF de poursuivre les études de l'option centrale apportant une réponse optimale aux objectifs du projet.

Le CPER Limousin, dans son article 5, spécifie « *Les études de projet concernant la réalisation de la LGV Limoges-Poitiers dont le coût s'élève à 67,5 M€ sont financées selon la clé de répartition suivante : 1/3 Etat<sup>1</sup>, 1/3 RFF et 1/3 collectivités et fonds européens... ».*

Une convention de financement a été signée le 5 décembre 2007 pour l'ensemble des études nécessaires à la réalisation de l'enquête publique et l'obtention de la Déclaration d'utilité publique qui en découle.

**Cette note a pour objet de détailler l'organisation des études et de la concertation du projet, prise en compte pour l'établissement du planning par le maître d'ouvrage RFF.**

## 2- Principes d'organisation

RFF propose de mettre en place une méthodologie d'études et de concertation territoriale adaptée aux caractéristiques fonctionnelles du projet et aux délais d'études visés notamment par la convention de financement et détaillés dans le planning directeur, selon les principes suivants :

- la mise en place d'un **processus de réalisation continue des études, conduites sous maîtrise d'ouvrage de RFF** (études préliminaires et avant-projet sommaire en une seule grande phase d'études<sup>2</sup>). Ce processus se fonde par ailleurs sur une concertation territoriale renforcée et continue qui permet de recueillir les avis des personnes associées au fur et à mesure de la mise au point du projet, sur des consultations pilotées par le préfet pour recueillir les avis formels conclusifs des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels et des associations représentatives, et sur une validation progressive par le comité des financeurs. Ce processus permet ainsi une réduction des délais habituels de ce type d'études (moins de 4 ans au lieu de 7 à 8 ans),

---

<sup>1</sup> Comprendre au titre de la participation Etat : Poitou-Charentes et Limousin

<sup>2</sup> Sur la base de la lettre de mission du Ministre du 12 avril 2007 et de la lettre du ministère à RFF en octobre 2007, confirmant la dérogation à la dite circulaire Seligmann

- la **mutualisation de moyens de maîtrise d'ouvrage** concentrés en majeure partie dans une « mission » dédiée aux études de la LGV Poitiers Limoges, avec le siège de RFF et avec la direction régionale Centre-Limousin implantée à Orléans.

Cette organisation vise à assurer :

- un processus resserré de pilotage et de validation,
- une transparence et une concertation territoriale impliquant les services de l'Etat et les collectivités territoriales, les organismes professionnels et sollicitant des associations représentatives ainsi que le public concerné,
- une gestion rigoureuse du financement du programme d'études,
- la prise en compte des dernières évolutions législatives<sup>3</sup> en matière de concertation visant à favoriser la participation du public à la définition du projet (loi démocratie de proximité de 2002, charte constitutionnelle de l'environnement de 2005).

### 3- Processus des études (voir aussi en annexe 1 le schéma organisationnel)

Les études à mener jusqu'à la mise à l'enquête publique seront organisées en trois étapes successives<sup>4</sup> :

	Contenu et objectifs	Calendrier	Cadre de validation
<b>Etape 1</b>	Acquisition des données Options fonctionnelles et zones de passage	2 <sup>nd</sup> trimestre 2008 – 2 <sup>nd</sup> trimestre 2009	COmité des Financeurs (COFI) spécifique + CA RFF
<b>Etape 2</b>	Compléments de reconnaissances Etudes d'esquisses de tracés / Approfondissements de tous les thèmes d'études Tracés finaux	2 <sup>nd</sup> trimestre 2009 – 2 <sup>nd</sup> trimestre 2010	COFI spécifique + CA RFF + avis formels des Organismes Publics et Collectivités (OPC) + avis Préfet + DM
<b>Etape 3</b>	Préparation de l'enquête d'utilité publique Saisines et publicité	3 <sup>ième</sup> trimestre 2010-2 <sup>nd</sup> trimestre 2011	COFI spécifique + CA RFF + avis formels des OPC + avis Préfet + DM
<b>EUP</b>	Déroulement de l'enquête	3 <sup>ème</sup> trimestre 2011	Tribunal administratif et commission d'enquête

<sup>3</sup> Loi démocratie de proximité de 2002, charte constitutionnelle de l'environnement de 2005

<sup>4</sup> Un planning opérationnel donne les détails de ces étapes dont notamment l'étape 1

**La première étape** inclut des analyses d'options fonctionnelles et de variantes pour définir la consistance du projet du point de vue des services offerts, de l'économie générale, avant d'entrer dans l'étude détaillée sur les plans technique et environnemental. Il s'agit d'examiner et de comparer les coûts et la valeur créée (efficacité économique et capacité contributive du projet à son financement) pour les grandes options stratégiques :

- les caractéristiques techniques et fonctionnelles (types de dessertes, vitesse, nombre de voies, ...),
- les zones préférentielles de passage (cf. ci-dessous)
- les conséquences de ces choix sur les potentiels de trafic, les équilibres économiques du projet et la capacité des acteurs à financer le projet.

Les analyses des options et des variantes seront présentées au fur et à mesure à des comités des financeurs intermédiaires qui pourront les orienter (cf. ci-après), puis le choix final sera soumis à un **comité des financeurs spécifique** qui les validera. RFF pourra poursuivre les études sur des bases validées et de manière stabilisée, ce qui est nécessaire au respect du planning.

A signaler aussi que cette première étape fera l'objet d'une validation du Conseil d'administration de RFF.

Cette première étape ne sera pas exclusivement consacrée à l'analyse des fonctionnalités du projet, il s'agira également d'esquisser et d'analyser comparativement les options de passage d'un point de vue technique et environnemental. Une recherche de zones de passage préférentielles sera menée.

Le comité des financeurs spécifique de fin d'étape fera le choix d'une zone préférentielle à l'intérieur de laquelle le MOA recherchera, dans une deuxième étape, des esquisses de tracés pour définir le projet en vue d'une première décision ministérielle. Si ce comité ne peut faire le choix d'une zone préférentielle de passage qui se dégage d'un équilibre technique, économique et du consensus de la concertation du projet, le préfet coordonateur pourra alors saisir le ministre pour arbitrage et décision. Cette saisie nécessitera alors un délai plus long, qui sera ajouté au planning des études.

**Les étapes 2 et 3** feront l'objet de décisions ministérielles, conformément à la convention de financement :

- la première décision confirmera les grandes options et les fondements du projet (schéma fonctionnel, équilibre économique et évaluation socio-économique du projet,...), que le comité des financeurs aura retenus à l'issue de la première étape. Cette première décision concernera aussi le choix d'une esquisse de tracé (suivant une bande plus ou moins large proposée par le MOA). Par ailleurs, cette décision ministérielle consolidera la volonté de poursuivre le projet et autorisera à la préparation de l'enquête d'utilité publique. En vue de cette décision, le préfet établira un bilan de la consultation qu'il adressera au ministre,
- la deuxième décision servira à approuver le projet plus détaillé qui sera soumis à enquête d'utilité publique, en spécifiant alors le choix du tracé (après compléments d'études sectorielles éventuellement demandées par le Ministre en charge des transports dans sa décision d'approbation des études de la deuxième étape).

A signaler aussi que chacune de ces étapes fera l'objet de validation préalable du Conseil d'administration de RFF, préalablement à la décision ministérielle.

**Le pilotage des études** sera assuré à plusieurs niveaux :

- un **comité des financeurs** réunit les signataires de la convention de financement. Il valide l'avancement et les évolutions éventuelles du calendrier et du budget des études, du programme de l'opération ; il fixe les options à retenir à l'issue de chaque étape d'études et de concertation. Ces choix sont ensuite à valider par le Conseil d'administration de RFF puis à approuver par décision ministérielle, préalablement au lancement de l'étape suivante,
- un **comité technique des études** prépare les décisions du comité des financeurs sur la base des études menées, et si nécessaire d'avis d'experts. Il est composé de représentants techniques des financeurs, de la SNCF en tant que transporteur,...

Le comité des financeurs est élargi à des membres associés sous forme de **comité de pilotage** qui est régulièrement informé sur l'avancement des études et de la concertation territoriale, et consulté sur le choix des options à chaque étape.

La mise en œuvre de ce nouveau processus s'accompagne obligatoirement de la **conduite en parallèle et de manière imbriquée des études et de la concertation** :

- processus continu d'études, sans retour en arrière,
- concertation territoriale participative et continue et mise au point progressive du projet grâce aux avis exprimés au fur et à mesure.

L'organisation et la méthodologie de la concertation territoriale doivent non seulement être conformes à la réglementation mais contribuer à une mise à enquête d'utilité publique dans le délai prévu. Elles doivent permettre de définir plus rapidement un projet répondant aux objectifs techniques et fonctionnels retenus, et acceptable sur le plan environnemental et humain (acceptabilité sociale). La concertation territoriale doit donc se faire en direction de l'ensemble des organismes publics qui seront consultés sur le projet, ainsi qu'en direction du public.

La concertation du projet devra également s'appuyer sur les structures de pilotage et de suivi des études (cf. comités ci-avant) et sur les consultations formelles des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organismes socio-professionnels et des associations représentatives menées par le préfet coordonnateur avant les décisions ministérielles.

**La méthodologie de la concertation territoriale est ainsi un élément de l'organisation des études et du système de validation de leur résultat (voir note spécifique de dispositif de la concertation territoriale).**

Concrétisée par un dispositif de concertation territoriale pour lequel RFF demandera à la CNDP d'être garant de sa mise en œuvre, cette concertation recouvrira plusieurs aspects qui vont de l'information et la communication à la participation de certains acteurs du projet. L'élaboration du projet se fera ainsi dans la transparence et avec la participation des acteurs directement concernés.

#### 4- Déclinaison schématique du processus des études

Le contenu des études est analogue à celui des études menées habituellement en études préliminaires et d'avant projet sommaire des grands projets ferroviaires. Le programme détaillé des études ainsi que son imbrication avec la concertation territoriale et sa cohérence avec le processus décisionnel sont illustrés dans le tableau ci-dessous :

<b>Etape</b>	<b>Etudes et concertation territoriale</b>	<b>Décisions</b>
<b>1- Services offerts options de passage et économie générale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sensibilités environnementales et contraintes techniques</li> <li>- fonctionnalités du projet : proposition de desserte, nombre de voies, vitesses, principes d'exploitation, complémentarité TER-TGV</li> <li>- économie du projet : potentiels de trafics prévisibles, coûts et recettes, premières analyses de capacité contributive de financement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zones de passage préférentielles pour la ligne nouvelle ainsi que pour les raccordements aux extrémités</li> <li>- options ferroviaires technico-fonctionnelles</li> <li>- prise en compte des choix en termes d'équilibres économiques et de création de valeur</li> <li>- validation du programme fonctionnel du projet</li> </ul>
<b>2 – Etudes esquisses de tracé Approfondissements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondissement des tracés, des sensibilités et des effets environnementaux – lieux plus fins de passage et esquisses de tracés</li> <li>- approfondissement de l'insertion de la LGV dans le territoire (effets locaux, dessertes en correspondances...) en lien avec les projets d'accompagnement</li> <li>- compléments et approfondissements trafics et socio-économie, bilans</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fuseau de largeur variable et tracés à étudier en détail en étape 3</li> <li>- programme ferroviaire détaillé et performances</li> <li>- dessertes potentielles</li> <li>- pré-programme d'aménagement des gares existantes</li> <li>- enveloppe financière du projet</li> </ul>

<b>3 – Choix du projet soumis à enquête Tracés – Préparation EUP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- calage détaillé du tracé et mesures d’insertion</li> <li>- analyses socio-économiques et financières plus détaillées</li> <li>- élaboration de l’ensemble des pièces du dossier d’enquête</li> <li>- préparation du déroulement de l’enquête publique et de l’instruction de la déclaration d’utilité publique (DUP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ensemble des caractéristiques détaillées du projet dont tracé,</li> <li>- rétablissements et mesures d’insertion,</li> <li>- dessertes et projets complémentaires,</li> <li>- principes d’organisation des travaux et de montage du projet, coûts</li> <li>- modalités de poursuite du projet</li> </ul>
--	--	---

A la demande du Ministre, la DRE du Limousin, en concertation avec la DRE Poitou-Charentes, pilote pour le Préfet coordonnateur la mise en place de ce processus et en particulier les consultations formelles du dispositif de Concertation du projet.

Pour le Préfet coordonnateur, les DRE :

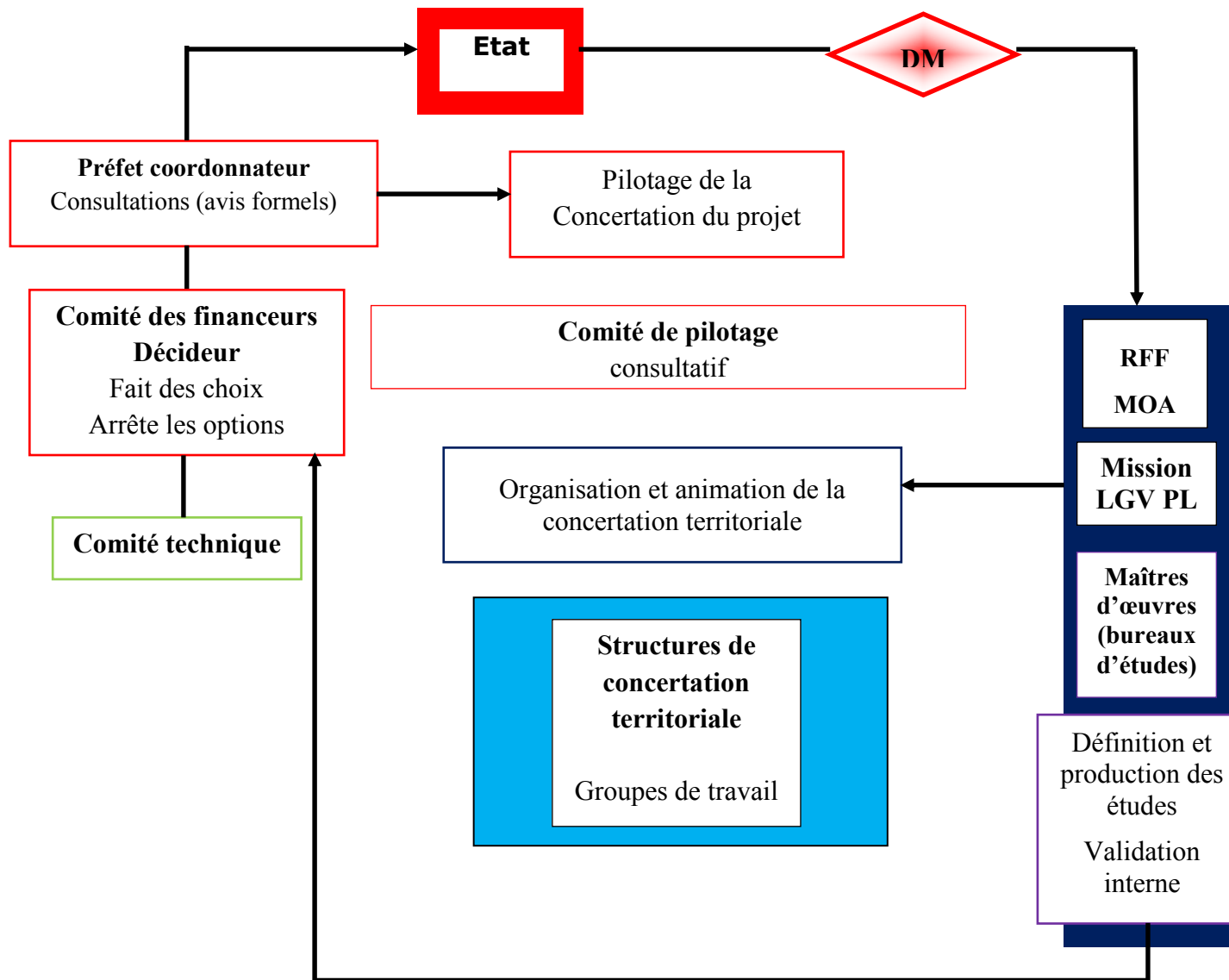
- participent à l’information sur le nouveau processus de concertation de l’ensemble des publics concernés par le projet (administrations, collectivités et leurs groupements, chambres consulaires, associations...) et les sensibilise à l’importance de leur participation continue à la concertation territoriale,
- sollicitent à la fin des étapes 2 et 3 les avis formels conclusifs des services de l’Etat, des collectivités, des organismes socioprofessionnels et des associations représentatives sur la base d’une note de synthèse<sup>5</sup> - rappelant le contenu du projet et le déroulement de la concertation territoriale ainsi que les avis exprimés au fur et à mesure et leur prise en compte-,
- transmettent à la fin de chaque étape au Préfet coordonnateur le bilan de concertation territoriale établi par RFF, accompagné en étapes 2 et 3 des avis conclusifs formels des organismes publics consultés.

---

<sup>5</sup> Etablie par RFF

## **Annexes**

- Annexe 1 : schéma organisationnel
- Annexe 2 : lettre du ministre des transports du 12 avril 2007 nommant le préfet de Région Limousin préfet coordonnateur
- Annexe 3 : décision prise par RFF à l'issue du débat public le 8 mars 2007



DESIGNATION DU PREFET COORDONATEUR DES ETUDES.

13/04/2007 17:43 05-05-14-17-05 PREF. IITE Vienne GAE PAGE 04/05  
13-04-2007 17:18 DE SEC. PART. DEPT # 08000441705 P.04/05



Ministère des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer

Paris, le 12 AVR. 2007



Le ministre des transports, de l'équipement, du  
tourisme et de la mer

Monsieur le préfet de la région Limousin, préfet de  
Haute-Vienne

Objet : statuts des études d'avant-projet et mise à l'enquête publique de la LGV Poitiers-Limoges

Le 8 mars 2007, le Conseil d'Administration de Réseau ferré de France a décidé de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

A l'issue du débat public, ce projet apparaît pouvoir être maintenant bien circonscrit : il se raccorde aux lignes ferroviaires existantes à ses extrémités, il dessert les gares existantes de Limoges-Bénédictins et de Poitiers, il ne comporte pas de gare nouvelle et présente un linéaire de ligne nouvelle limité. Par ailleurs, la décision de RFF se limite à des études correspondant à l'option centrale.

En conséquence, je vous informe que j'ai autorisé RFF à déléguer au déroulement des études tel que prévu dans la circulaire n°2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires, dite « circulaire Seligmann ». Pour l'organisation des études et de la concertation du projet de LGV Poitiers-Limoges, RFF mettra en place, avec l'aide des collectivités territoriales, un processus de type « co-construction » s'appuyant sur une concertation plus étroite et continue à travers des groupes de travail.

Les étapes des études préliminaires et des études d'avant-projet prévues dans la circulaire Seligmann sont remplacées par un processus d'études séquencées en trois étapes qui en conservent le contenu et le principe de progressivité :

- Etape 1 : Evaluation des sensibilités environnementales et des contraintes techniques, aboutissant à la définition des zones de passage préférentielles ;

En : lettre au préfet de Réseau Ferré de France

13/04/2007 17:49 05-05-14-17-05 PREF. IITE Vienne GAE PAGE 05/05  
13-04-2007 17:18 DE SEC. PART. DEPT # 08000441705 A 08000441705 P.05/05

2 / 2

- Etape 2 : Etude et comparaison de variantes d'ouvrages dans les zones définies à l'étape précédente ;
- Etape 3 : Etude de tracés sur la base des esquisses retenues, puis choix de tracés mis à l'enquête et préparation du dossier d'enquête.

Il appartient à RFF, en tant que maître d'ouvrage, de préciser la consistance exacte, le coût et le calendrier du programme d'études dans l'objectif d'un lancement de l'enquête préalable à la déclaration publique au plus tard dès la fin de l'année 2010. Une décision ministérielle intermédiaire sera prise à la fin de l'étape 2 pour le choix des tracés à étudier et à l'issue de l'étape 3, préalablement à l'engagement de l'enquête d'utilité publique.

Ces études seront prises en charge dans les conditions prévues par le contrat de projets Rse-Région Limousin signé le 12 février 2007. Afin de financer dès cette année l'ensemble des études nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, estimées à 30 millions d'euros, j'ai décidé d'inscrire 10 millions d'euros de crédits de l'État à la programmation 2007. Il convient donc de finaliser la convention de financement de ces études afin d'abonder cette dotation des parts incombant à RFF et aux collectivités.

Afin d'en coordonner l'avancement, je vous demande de bien vouloir mettre en place un comité de pilotage que vous présiderez, regroupant les collectivités territoriales participant au financement et les acteurs ferroviaires et en y associant le préfet de région Poitou-Charentes. Vous veillerez à l'organisation de comités techniques préalables nécessaires à la bonne préparation des réunions du comité de pilotage en vous appuyant sur la direction régionale de l'équipement.

Vous assurerez le pilotage de la concertation utile sur la totalité du tracé en liaison avec le préfet de la région Poitou-Charentes. Cette concertation sera menée en direction des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles, des associations représentatives et du public. A l'achèvement des étapes 2 et 3, vous me transmettez le bilan de cette concertation, qui comportera l'avis formel des collectivités concernées, accompagné de votre propre avis.

Enfin, je vous prie de trouver ci-joint le courrier que j'ai adressé à Monsieur le Président de RFF.

Dominique PERBEN

TOTAL PROGES 05

## Avis et communications

### AVIS DIVERS

#### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Avis relatif à une délibération du conseil d'administration du Réseau ferré de France du 8 mars 2007 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet soumis à débat public de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

NOR : DEV0707880V

Le conseil d'administration du Réseau ferré de France,

vis le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-15, R. 121-11 et R. 121-12 ;

vis la décision de la Commission nationale du débat public en date du 7 décembre 2005 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet de création d'une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges ;

vis le compte rendu du débat public rendu public par le président de la commission particulière du débat public du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges en date du 30 janvier 2007 ;

vis le bilan du débat public du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 30 janvier 2007 ;

Considérant :

- que le débat public a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à la desserte de Limoges par la grande vitesse ferroviaire, à la fois par la façade atlantique et par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;
- que le débat public a confirmé le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet présenté, à savoir :
  - une liaison Limoges-Paris en deux heures avion et une liaison Brive-Paris en trois heures, ainsi que le rattachement des territoires du Centre-Ouest aux réseaux national et européens de la grande vitesse ;
  - le rapprochement et le complémentarité entre Poitiers et Limoges ainsi que l'ouverture de Limoges sur la façade atlantique ;
- que l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et le développement des relations TER doivent être activement poursuivis, notamment dans le cadre des contrats de projets Éco-citoyens, jusqu'à leur terme ;
- d'offrir des services complémentaires à ceux d'une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges ;
- d'assurer la meilleure diffusion de la grande vitesse à l'ensemble du Centre-Ouest et de ses usagers ;
- que, des trois options de passage présentées au débat public, l'option « centrale » est celle qui a suscité le plus d'intérêt pour l'implantation de la future infrastructure, notamment parce qu'elle :
  - pénètre les meilleurs temps de parcours ;
  - présente le meilleur résultat socio-économique ;
  - offre des possibilités de jumelage ponctuel avec la future RN 147, ainsi qu'avec la ligne actuelle (TER) Poitiers-Limoges ;
- que le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005, a confirmé la réalisation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux sous la forme d'une délégation de service public ;
- que le choix a été fait de privilégier l'aménagement de la liaison Paris-Toulouse via Bordeaux ;
- que Réseau ferré de France a engagé de moderniser la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et vient notamment de réaliser un investissement de 205 millions d'euros au cours des trois dernières années au titre de son programme de renouvellement ;
- que l'infrastructure de la ligne Paris-Châteauneuf offre à ce jour l'un des meilleurs niveaux techniques en France pour ce type de ligne, puisque les trains peuvent y circuler à un niveau 160 km/h sur près de 75 % du itinéraire et à 200 km/h sur près de la moitié.

Déclaire :

De poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale, en diagonnant cette zone d'études au niveau de ses extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordements aux lignes existantes vers Poitiers et Limoges.

L'ensemble des principes et fonctionnalités du projet présenté au débat sont confirmés, notamment :

- une liaison Limoges-Paris en deux heures ;
- la desserte des gares de Limoges-Bénédictins et de Poitiers ;
- le rattachement des extrémités de la ligne à grande vitesse aux lignes existantes ;
- la possibilité de recourir à des sections de voie unique.

La recherche de la meilleure ingénierie possible de la ligne à grande vitesse dans les territoires sera mise en œuvre avec notamment le respect de :

- l'habitat : le futur tracé privilégiera les solutions permettant de s'éloigner le plus possible des zones habitées et sera accompagné de mesures permettant d'en minimiser l'impact sonore ;
- l'environnement : la limitation des incidences du projet pourra passer notamment par :
  - la recherche, selon l'intérêt d'une telle solution, d'un jumelage ponctuel de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures ;
  - l'étude approfondie avec les services de l'État, les collectivités locales et les associations de protection de l'environnement des mesures à prendre en matière de préservation et de protection des milieux naturels et espèces protégées, et des paysages ;
  - les activités économiques, en particulier celles qui sont liées aux exploitations agricoles et sylvicoles.

De conclure ce projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de la réalisation :

- des opérations inscrites aux nouveaux contrats de projets État-régions ;

Il s'agit notamment :

- des aménagements qui, dans le cadre des opérations de renouvellement réalisées par Réseau ferré de France, seront mis en œuvre sur l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse afin d'en optimiser les performances techniques. Réseau ferré de France entend ainsi continuer à offrir aux régions et aux flux transportés une ligne avec un haut niveau de performances. Réseau ferré de France propose qu'une première étape puisse être la mise en place du cadencement de cette ligne à l'horizon 2010 ;
- de l'ensemble des opérations conduites sur le réseau ferroviaire des stations Poitou-Charentes et Limousin, notamment l'amélioration des lignes existantes Poitiers-Limoges et Limoges-Gorret ;
- des opérations menées dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006.

De poursuivre, sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement du projet, les études relatives à la LGV Poitiers-Limoges, dont ce comité aura défini les différents modules.

De mettre en place, parallèlement à la réalisation des différentes phases d'études, un processus d'information et de dialogue sur l'avancement du projet. Ce processus reposera sur différents formats d'information et de concertation adaptés aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires cofinanciers du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus.