

• POUR UN HAUT NIVEAU DE PERFORMANCE SUR LA LIGNE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE



TER entre Orléans et Vierzon

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Un élément important du réseau ferroviaire national

La nécessité de maintenir le bon niveau de performance de cette ligne se concrétise, pour Réseau ferré de France, par trois niveaux d'actions :

- La cohérence avec le **projet d'interconnexion au sud de l'Île-de-France** : il s'agira, dans le cadre des réflexions préparatoires au futur débat public, d'étudier la contribution du projet d'interconnexion à l'amélioration des conditions d'accès de la région Centre au réseau à grande vitesse, d'une part, et aux aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle, d'autre part.
- Les **travaux de suppression de passages à niveau** initiés dans l'Indre. Ces aménagements de sécurité pourraient donner lieu à des augmentations ponctuelles de vitesse. Ils s'inscrivent dans la continuité de l'opération de renouvellement de 265 millions d'euros réalisée en trois ans par Réseau ferré de France sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse afin d'en optimiser les performances techniques.
- La réflexion sur les **perspectives en matière de service aux usagers** : la mise en œuvre du cadencement (cf. ci-contre) ou bien le renouvellement du matériel roulant, à l'horizon 2016-2020.

Réseau ferré de France entend ainsi continuer de mettre à disposition des régions, des futurs transporteurs et des usagers une ligne offrant un haut niveau de performances.

Le cadencement

Réseau ferré de France propose d'initier la mise en place du cadencement à l'horizon 2010 sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le cadencement permet, en regroupant les trains en familles (mêmes itinéraires, mêmes dessertes, temps de parcours identiques), de les faire circuler à intervalles réguliers (au quart d'heure, à la demi-heure, à l'heure...) et d'organiser un système de **correspondances régulières** dans les gares. Plus facilement mémorisables, les horaires fixes et les intervalles réguliers tendent à faciliter l'usage du train pour les voyageurs. L'organisation des correspondances avec d'autres modes de transport s'en trouve également améliorée. C'est un système qui permet en outre :

- un meilleur usage des **infrastructures** ;
- une **fiabilisation de l'exploitation**, en se basant sur des cycles répétitifs et des correspondances systématiques ;
- une **optimisation des coûts d'exploitation**, en utilisant mieux le matériel et l'infrastructure.

| AUJOURD'HUI | | | | DEMAIN | | | | | |
|--|-------|----|----------|----------------------------------|-------|-------|-------|----------|----------|
| Exemples d'horaires de départs actuels | | | | Exemples de cadencement possible | | | | | |
| 15H | | 32 | | 15H | | 30 | | | |
| 16H | | 35 | 58 | 16H | | 35 | | | |
| 17H | | 20 | 46 | 59 | 17H | | 10 | 30 | 50 |
| 18H | | 19 | 47 | | 18H | | 15 | 35 | 55 |

Le cadencement : régularité et lisibilité

• ET MAINTENANT...

L'implication des différentes collectivités territoriales dans les études à venir, notamment à travers le contrat de projets État-Région Limousin, traduit leur volonté de voir ce projet se réaliser.

Réseau ferré de France va désormais conduire des études qui devront progressivement mener à l'ouverture d'une enquête publique.

Réseau ferré de France veillera à conduire ces études en se fixant une double priorité :

- une approche transversale des problématiques ferroviaires ;
- une démarche constante de concertation.

Valoriser le ferroviaire, une approche transversale

Réseau ferré de France a décidé que la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges devra être réalisée en cohérence avec :

- la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dans la continuité des 265 millions d'euros investis sur 3 ans ;
- les opérations menées dans le cadre du **plan de renouvellement du réseau national** présenté par le ministre chargé des Transports le 22 mai 2006 ;
- la réalisation des opérations inscrites aux **contrats de projet État-Régions**, en particulier l'amélioration des lignes existantes Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret ou encore le programme de suppression de passages à niveau initié dans l'Indre.

La concertation, une composante essentielle à la réalisation du projet

Réseau ferré de France a décidé 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.

Cette démarche, indispensable à la réalisation de la LGV dans les meilleures conditions, reposera sur diverses formes d'information et de concertation adaptées aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des futurs usagers, des riverains, des partenaires co-financeurs du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles ou des associations.

Réseau ferré de France demandera à la CNDP d'être garant de la qualité de la démarche de concertation engagée.

Les dates clés : une volonté partagée de faire avancer le projet

- **18 décembre 2003** : au cours du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), la Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges est inscrite comme « projet à étudier ».
- **30 novembre 2004** : le ministre en charge des Transports initie la signature de la convention de financement des études préparatoires au débat public.
- **7 décembre 2005** : la Commission nationale du débat public (CNDP) décide de la tenue d'un débat public et en confie l'organisation à une Commission particulière du débat public (CPDP).
- **1^{er} septembre - 18 décembre 2006** : débat public.
- **30 janvier 2007** : la CNDP et la CPDP rendent publics respectivement leur bilan et leur compte-rendu.
- **8 mars 2007** : sur la base des échanges du débat public, Réseau ferré de France décide de poursuivre les études relatives à la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

LIGNE À GRANDE VITESSE
POITIERS-LIMOGES

UN PROJET DE TRANSPORT ET DE TERRITOIRE

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges est un projet d'aménagement du territoire qui concerne le Limousin et les départements de la Dordogne, du Cantal, du Lot et de la Vienne, grâce aux complémentarités de la LGV avec le réseau TER. Ses objectifs : mettre **Limoges à moins de 2 heures de Paris, Brive à moins de 3 heures** et relier **Poitiers et Limoges en 35 minutes** environ.

Ce projet consiste, sur la base de l'**option centrale** présentée lors du débat public, à créer une ligne nouvelle permettant à des TGV de circuler à 320 km/h entre Poitiers et Limoges. D'une longueur totale d'environ 125 km, la LGV Poitiers-Limoges impliquerait la construction de près de 115 km de ligne nouvelle.

La LGV Poitiers-Limoges s'inscrit dans le **réseau à grande vitesse de la façade atlantique**, qui reliera bientôt Rennes, Bordeaux et Toulouse aux métropoles nationales (Paris, Lyon, Strasbourg...) et européennes (Londres, Bruxelles...), aujourd'hui desservies par la grande vitesse.

Après le
débat public
juin 2007



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



Réseau ferré de France
Direction régionale
Centre-Limousin
16, rue de la République
45000 ORLÉANS
Tél. 02.38.80.98.54
Fax. 02.38.80.98.60
internet : www.rff.fr

LE DÉBAT PUBLIC : DES ÉCHANGES QUI ÉTABLISSENT LE BIEN-FONDÉ DU PROJET ET QUI L'ENRICHISSENT

UN DÉBAT RICHE D'ENSEIGNEMENTS

Le débat public est un moment particulier et primordial dans la vie d'un projet.

Le débat qui a eu lieu du 1^{er} septembre au 18 décembre 2006 sur le projet de LGV Poitiers-Limoges a été l'occasion d'une très forte implication, tant du public que des élus locaux. Il s'est caractérisé par la **diversité et la qualité des propos échangés**, qui ont permis à chacun d'enrichir sa perception du projet et de ses enjeux.

UNE OPPORTUNITÉ AVÉRÉE

Comme la Commission particulière du débat public et la Commission nationale du débat public le soulignent, **la nécessité de raccorder le Limousin à Paris et au réseau des lignes à grande vitesse est un objectif partagé par la majorité des personnes qui se sont exprimées au cours du débat public**. La desserte par l'axe atlantique est ressortie du débat comme la solution à privilégier, à condition qu'elle

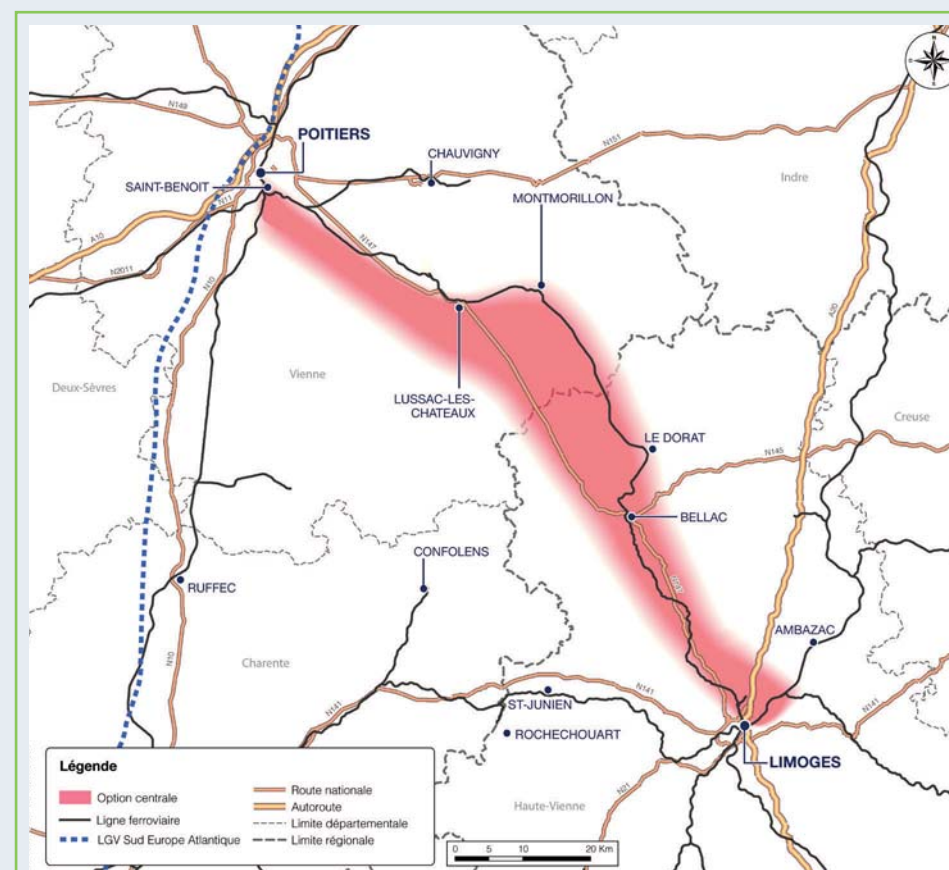


Réunion publique de Tulle (19 octobre 2006)

soit associée à la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris-Limoges-Toulouse et au développement des complémentarités entre les différents réseaux de transports collectifs.

Si le recours à des solutions alternatives a également fait l'objet de discussions animées, aucune des approches développées au cours du débat n'a su rallier à elle la majorité des avis exprimés.

En conclusion, la création d'une LGV entre Poitiers et Limoges, se rattachant à la LGV Sud Europe Atlantique, constitue une solution pertinente en matière d'aménagement du territoire. De plus, **elle est, techniquement et financièrement, la plus avantageuse** : les alternatives présentées lors du débat sont très loin d'atteindre un niveau de performances similaire pour un montant d'investissement équivalent (de l'ordre de 1,3 milliard €).



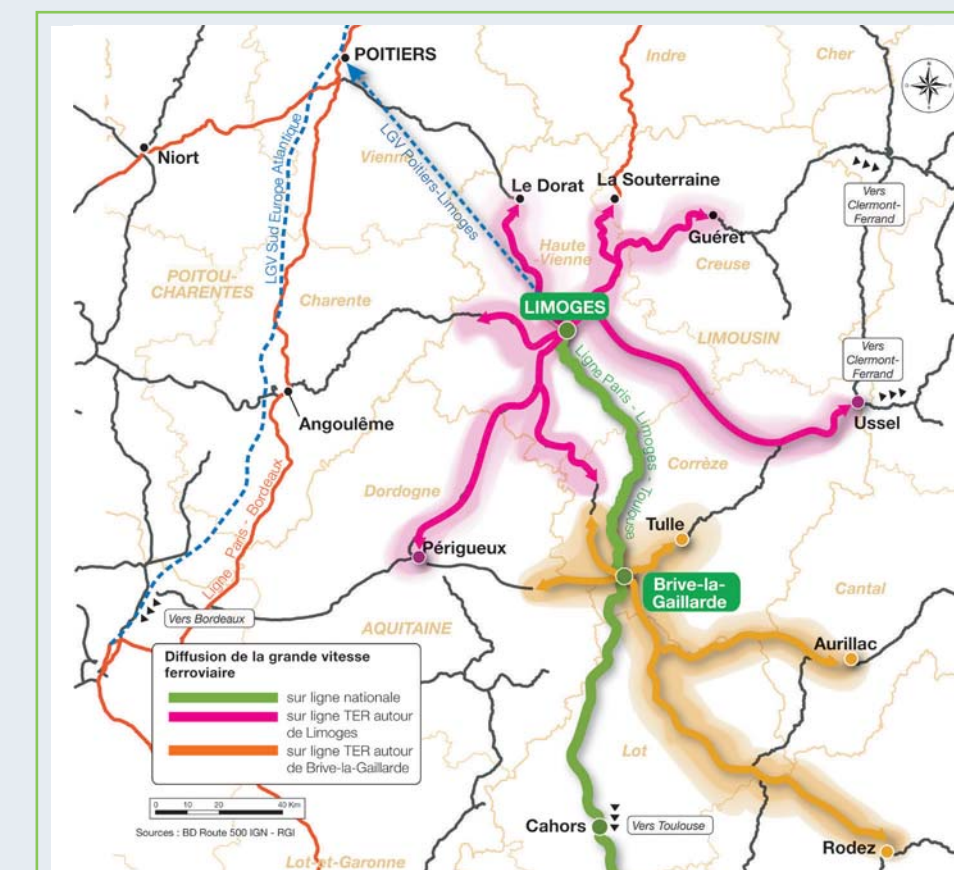
L'option centrale mise en avant par le débat public

L'OPTION CENTRALE PRIVILÉGIÉE

Parmi les trois options de passage présentées au débat, l'option centrale est celle qui a été le plus souvent mise en avant au cours des discussions.

Elle est apparue comme la plus intéressante pour les participants qui se sont prononcés : **l'option centrale allie les meilleures performances techniques et offre les meilleurs services aux voyageurs**. Par ailleurs, elle offre des possibilités de jumelage ponctuel avec d'autres infrastructures.

NB : les avantages procurés par cette option permettent de compenser son surcoût par rapport aux deux autres options.



La diffusion de la grande vitesse ferroviaire

LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX

La réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges doit s'inscrire dans **une logique de réseaux**. À ce titre, les échanges ont conforté Réseau ferré de France dans sa volonté d'intégrer à sa décision le **devenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse**, et la nécessité d'assurer des **relations TER** de qualité.

La pleine complémentarité des réseaux sera assurée avec le concours de l'ensemble des acteurs concernés (Réseau ferré de France, autorités organisatrices des transports, SNCF...).

Le débat public en quelques chiffres :

- 3 mois et demi de débat
- 20 réunions publiques
- près de 5 000 participants
- 22 cahiers d'acteurs publiés, chacun à plusieurs milliers d'exemplaires
- plus de 1 150 questions envoyées à la CPDP, dont un millier traitées par Réseau ferré de France et qui ont toutes fait l'objet d'une réponse personnalisée
- 17 400 consultations du site Internet de la CPDP
- 495 contributions écrites

LA DÉLIBÉRATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le 8 mars 2007, Réseau ferré de France a rendu ses conclusions sur la LGV Poitiers-Limoges.

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

Considérant :

- que le débat public a permis l'expression d'une pluralité de points de vue quant à la desserte du Limousin 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 relation Limoges-Paris en deux heures environ et une liaison Brive-Paris en trois heures, ainsi que le rattachement des territoires du Centre-Ouest aux réseaux national et européen de la grande vitesse,
 - le rapprochement et la complémentarité entre Poitiers et Limoges ainsi que l'ouverture du Limousin 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 Etat-régions, puisqu'ils permettent :
 - 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 :
 - permet les meilleurs temps de parcours,
 - présente le meilleur résultat socio-économique,
 - offre des possibilités de jumelage ponctuel avec la future RN147, 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 entrepris de moderniser la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et vient notamment de réaliser un investissement de 265 millions d'euros au cours des trois dernières années au titre de son programme de renouvellement ;
- que l'infrastructure de la ligne Paris-Châteauroux offre à ce jour l'un des meilleurs niveaux techniques en France pour ce type de ligne, puisque les trains peuvent y circuler à au moins 160 km/h sur

près de 75% du linéaire et à 200 km/h sur près de la moitié.

Décide :

- de poursuivre les études relatives à la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale, en élargissant 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 présentés au débat sont confirmés, notamment :
- une liaison Limoges-Paris en deux heures,
 - la desserte des gares de Limoges-Bénédictins et de Poitiers,
 - le raccordement 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 intégration 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 partiel de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures,
 - l'étude approfondie avec les services de l'Etat, 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 relatives aux exploitations agricoles et sylvicoles ;
 - de conduire ce projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de Paris - Orléans - Limoges - Toulouse et de la réalisation :
 - des opérations inscrites aux nouveaux contrats de projets Etat-régions ;
- Il s'agit notamment :
- des aménagements qui, dans la continuité 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 futurs transporteurs une ligne avec un haut niveau de perfor-

- mances. 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 régions Poitou-Charentes et Limousin, notamment l'amélioration des lignes existantes Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret ;
- des opérations menées dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006,
- poursuivre, sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales participant au financement du projet, les études relatives à la LGV Poitiers-Limoges dont ce comité aura défini les différentes modalités ;
- 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 différentes formes d'information et de concertation adaptées aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financiers du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus.