



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier thématique

Fonctionnalités du projet et réseaux de transport

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION	DATE DE LA REUNION
Charte de concertation-garant Avancement du dossier de l'étape 1 Traitement des questions posées L'avancement des études	Lundi 16 février 2009

REDACTEUR	PROCHAINES REUNIONS
N. CAMOUS	- Mardi 10 mars

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
Equipe projet						
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	ROUSSEAU Richard					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ARCADIS	BRICHANT Cyrille					
EGIS Rail	BREDEL Jean-Eric					
EGIS Rail	LATROY Gérard					
EGIS Environnement	LABARRAQUE Dorothée					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
Participants à l'atelier						
ALTRO	SALVAT Bertrand					
CCI de Dordogne	Francis GAUMET					
Conseil Général de la Corrèze	GEFFRAY Bernard					
Conseil Général de la Haute-Vienne	ALLARD Pierre					

Conseil Général de la Haute-Vienne	MAHAUT Pierre				
Communauté d'Agglomération Limoges Métropole	BOULEGE Claude				
Communauté d'Agglomération de Brive	PIRES Gilbert				
Conseil Régional de Poitou-Charentes	DESGRIS Geneviève				
DRE Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick				
Région Limousin	VANDENBROUCKE Gérard				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
Région Limousin	KRAVETZ Jérôme				
SIEPAL	MOREAU Sylvie				
SNCF	FRUCHON Guylaine				
SNCF	SCHNEIDER Raoul				
Transports en Commun de Limoges	Pascal LEMAITRE				
Ville de Limoges	RODET Alain				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
CR	MEN	2557	2		06/03/2009

Début de la réunion à 14h10.

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette quatrième réunion de l'atelier thématique « Fonctionnalités et réseaux de transport ». Après avoir invité les personnes présentes à se rapprocher de l'écran, il présente l'ordre du jour de la réunion.

Présentation de RFF

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

- Charte de la concertation : la CNDP a validé la charte (transmise aux participants avant la réunion) après y avoir intégré deux modifications concernant d'une part la nomination du garant, d'autre part les rôles respectifs du garant et de la CNDP. Celle-ci a demandé à RFF de désigner le garant, la loi ne lui permettant pas de proposer ce type de profil dans des missions post-débat public. Jean-Marc POUZOLS re-précise également que la transmission d'informations par les participants, prévue dans la charte, ne concerne pas les données confidentielles, par exemple à caractère commercial, comme celles dont peut disposer la SNCF.
- Dossier de l'étape 1 : un plan détaillé du dossier sera transmis avant la réunion plénière du 10 mars, au cours de laquelle la rédaction du dit dossier sera présentée ;
- Traitement des questions posées : un tableau de questions-réponses sera transmis avec le compte-rendu de la réunion ;
- L'association Poitou-Charentes Nature a demandé l'intervention d'un expert dans le cadre de l'atelier « Fonctionnalités », auprès duquel elle réitère par ailleurs sa demande de participation. Cet expert serait M. ALLARD, ancien directeur régional de la SNCF, en retraite, et membre du pôle transport et mobilité durable de France Nature Environnement. Les participants sont appelés à se prononcer sur ces demandes.

M. le Maire de Limoges rappelle son sentiment exprimé avant la réunion. Cette demande pourrait laisser penser que les gens de RFF ne sont pas des experts. Il précise n'avoir rien à reprocher aux gens qui ont eu des responsabilités, mais que nombreux sont ceux à pouvoir alors intervenir. L'association Poitou-Charentes Nature est par ailleurs fortement investie dans l'atelier « Environnement et cadre de vie », et chacun doit avoir une fonction bien définie. Il ajoute qu'il n'a rien contre la SNCF, mais que certains ont peut-être mal accepté la partition RFF/SNCF, ce qui pourrait inciter à certaines prises de positions. Pour autant, il ne faut pas recommencer un débat idéologique qui appartient au passé.

L'association ALTRO indique que le débat doit porter sur la réalisation du Poitiers-Limoges, la question de l'opportunité du projet étant aujourd'hui derrière nous. La feuille de route est donc de faire aboutir ce projet dans les meilleures conditions et de faire aboutir le chantier. Toutes les questions de nature à améliorer le projet doivent être examinées, mais pas celles qui ont manifestement pour seul but de remettre fondamentalement en cause l'ouvrage.

La SNCF s'interroge sur la validité des données qui seraient présentées par cet expert. S'exprimerait-il en tant qu'ancien cheminot ? En tant que membre de France Nature Environnement ? → *Jean-Marc POUZOLS répond que les sources d'informations de cet expert n'ont pas été communiquées.*

La SNCF fait savoir que si cet expert souhaite participer, ce ne doit pas être en tant qu'ancien de la SNCF.

Jean-Marc POUZOLS conclut de ces échanges que les participants ne semblent pas considérer que Poitou-Charentes Nature ait à prendre part à l'atelier « Fonctionnalités et réseaux de transport ». Concernant la participation de M. ALLARD, l'état d'avancement actuel des études de trafics ne comporte pas d'éléments nouveaux, ce qui signifie que l'on risque de revenir sur les chiffres pris en compte pour le débat public. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur la pertinence de l'intervention : en tout état de cause, il n'y aura pas d'éléments nouveaux avant la fin de l'étape 1 sur cette question et l'intervention éventuelle de M. ALLARD arrive donc peut-être trop tôt. Néanmoins, il lui sera possible de faire une contribution écrite s'il l'estime nécessaire.

L'association ALTRO répète que tout fait nouveau doit contribuer à enrichir le projet, pas à le démolir.

Présentation d'EGIS Rail (Jean-Eric BREDEL)

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

Première partie (écrans 1 à 15) :

- La présentation est largement consacrée à exposer les consolidations d'analyses sur des sujets déjà évoqués, ce qui peut donner l'impression de redites mais qui correspond à la réalité du déroulement des études ;
- Des graphiques de circulation des trains sont présentés, en prenant comme hypothèses des croisements de trains en tronçon central ou aux extrémités de la ligne. La marge d'exploitation prise, qui intègre la robustesse (aptitude de l'infrastructure à gérer les retards) et la flexibilité (capacité à adapter la grille horaire à l'évolution du réseau), est proposée par hypothèse à 10 minutes. Ceci signifie que suite à un retard de 10 minutes d'un train, la conception de la ligne ne doit pas entraîner de retards supplémentaires. Ces études aboutissent à des tronçons de voie unique de 40 km pour un croisement programmé au centre de la ligne nouvelle ou de 75 km en cas de croisements aux extrémités ;
- Les objectifs du schéma d'exploitation nécessitent d'envisager la mise en place de voies d'évitement sur le tronçon à voie unique, étant précisé qu'il arrive fréquemment qu'un train ayant 10 min. de retard sur une LGV à double voie (chargée et en heure de pointe) puisse subir un retard supplémentaire de plus de 10 min. Cet objectif n'est donc pas un élément spécifique du projet ;
- Après avoir présenté les différents graphiques illustrant la gestion des retards et la robustesse de la ligne, la grille horaire théorique proposée montre que l'ensemble des dessertes aujourd'hui envisagées peut être mis en place et qu'il existe même une réserve de capacité : la grille horaire n'étant pas saturée ;
- Concernant les temps de parcours, quel que soit le scénario de positionnement des croisements, 95 km sont parcourus à pleine vitesse. Les différentiels de temps de parcours en fonction de la vitesse d'exploitation retenue (320 km/h, 300 km/h, 270 km/h...), s'ils peuvent paraître faibles, sont toutefois à comparer au temps de parcours global entre Poitiers et Limoges (moins de 35 minutes), dont ils peuvent représenter 10 à 20 %.
- En synthèse, le schéma fonctionnel que l'on se propose de retenir à ce stade est une ligne nouvelle avec voie unique centrale sur environ 75 km, comportant des tronçons de voie double aux extrémités ainsi que deux voies d'évitement sur la portion à voie unique (voies d'évitement qui seront également utiles pour les aspects exploitabilité et maintenance).

M. le Maire de Limoges demande des éclaircissements sur la présence éventuelle de voie unique à la sortie de Limoges et de Poitiers et sur la différence de coût entre voie unique et voie double. → *Jean-Eric BREDEL répond que les sorties des agglomérations se font sur voies doubles (non mentionnées sur le schéma présenté), suivies ensuite de voie unique (dans le schéma fonctionnel proposé). La différence de coût est quant à elle de l'ordre de 25 % entre les deux types de voies.*

L'association ALTRO demande si les ouvrages d'art seront néanmoins prévus dès l'origine pour une voie double. Elle considère par ailleurs que les extrémités de la ligne sont déjà fragiles, avec la présence d'autres lignes, etc. et que la double voie centrale lui paraît mieux adaptée. → *Jean-Eric BREDEL répond que l'opportunité d'une voie double à terme sur l'ensemble du linéaire dépend des résultats des études de trafic et du nombre de circulation prévisibles à un horizon d'analyse associé. En fonction des résultats de l'étude trafic, la réalisation d'infrastructure pour voie double pourra donc être étudié même si à ce jour, seule la difficulté d'insertion d'une seconde voie est analysée et prise en compte.*

L'association ALTRO ajoute que selon elle, il faut prévoir l'infrastructure qui évitera les 10 premières minutes de retard. → *Jean-Eric BREDEL précise que les schémas intègrent une « détente » (possibilité de rouler un peu plus rapidement pour rattraper le retard) mais que des retards sont inhérents au fonctionnement d'un système ferroviaire et arriveront nécessairement.*

La CCI de Dordogne indique que dans certaines régions enclavées, des arbitrages sont à mener et que certains territoires doivent mettre en place des liaisons aériennes avec Paris. Dans cette optique, la LGV ne sera crédible que si elle n'a pas trop de retard. Par ailleurs, la ligne Limoges-Périgueux est a priori la plus importante du Limousin en termes de fréquentation : la LGV n'est donc pas le seul instrument sur lequel il faut s'appuyer. Quoiqu'il en soit, il faut militer pour qu'il y ait le moins de retard possible.

M. le Maire de Limoges approuve cette remarque et ajoute que le président de la CCI de Limoges préside l'association de soutien au projet, tout en présidant l'organisme consulaire qui gère l'aéroport. Cela montre bien que l'on envisage à terme un autre type de desserte. → *Jean-Eric BREDEL rappelle que ces objectifs proposés ici en terme de robustesse sont des objectifs que même certaines lignes LGV à double voie n'ont pas.*

L'association ALTRO s'interroge sur la possibilité de faire circuler les TERGV entre Limoges et Poitiers sur la ligne nouvelle compte tenu du fait que la grille n'est pas saturée. → *Jean-Eric BREDEL répond que cela est possible techniquement (fonction du matériel roulant cependant) mais que la réponse est avant tout une question de rentabilité.*

La SNCF indique que la grille horaire présentée est très théorique, même si elle constitue une trame utile. Il faut toutefois la confronter avec une demande commerciale : certains horaires, comme certains départs, très tôt le matin, doivent être adaptés. → *Jean-Eric BREDEL approuve ces propos mais précise, écran à l'appui, que certains horaires peuvent être décalés à des créneaux plus adaptés, ce qui confirme le potentiel de capacité de la ligne. Il ajoute que les études permettront d'affiner la demande et d'adapter la grille.*

L'association ALTRO demande s'il a été prévu de raccorder la LGV à la ligne historique pour rapatrier les trains en cas de problème technique. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'en cas de situation de ce type, un TGV bloqué provoque sur voie double comme sur voie unique des perturbations sévères (retards, transfert de voyageurs, etc.). De plus, la ligne existante Poitiers-Limoges n'est pas adaptée et nécessiterait de mettre au gabarit électrique TGV des tunnels. Jean-Marc POUZOLS ajoute que les zones de passage préférentielles, présentées en fin de réunion, sont par ailleurs plutôt éloignées de la ligne actuelle, ce qui rend difficile cette possibilité.*

Deuxième partie (écrans 19 à 55) :

- Concernant le jumelage, des études complémentaires ont été menées avec une vitesse de 270 km/h, qui donne lieu à un nouveau tracé possible (en vert à l'écran). Néanmoins, l'analyse des possibilités de

jumelage montre que seule la possibilité de jumelage à 350 km/h permet de tenir approximativement les temps de parcours. Dans ce cas notamment, les contraintes environnementales sont importantes. Les scénarios de jumelage n'apparaissent donc pas très pertinents (pas de respect du temps de parcours, impacts environnementaux conséquents) même s'ils continueront à être étudiés dans le cadre de la recherche de la Zone de Passage Préférentielle ;

- Sur la question du jumelage avec la RN 147, on ne dispose pas aujourd'hui d'éléments suffisants pour poursuivre la réflexion. Jean-Marc POUZOLS indique que des études menées par RFF sur le projet de Contournement Autoroutier de Bordeaux, ont abouti à la conclusion qu'adosser une LGV à une infrastructure routière existante pose des difficultés importantes. La meilleure solution est de les faire en même temps ;
- Les différentes possibilités de raccordement sont rappelées et chacune donne lieu à une analyse sur la base de critères techniques, environnementaux et fonctionnels. Au regard de ces éléments, les raccordements sur la ligne existante Poitiers-Limoges apparaissent comme extrêmement difficiles (problèmes de gabarits de tunnels, ligne unique non électrifiée, etc.). Les possibilités de raccordement privilégiées sont donc des possibilités sur Paris-Bordeaux (PB RAC 0, PB RAC 1, PB RAC 2 et 3) et Paris-Toulouse (PT RAC 0, PT RAC 1, PT RAC 2 et 3), qui sont plus pertinentes sur le plan fonctionnel, technique et environnemental ;
- La méthodologie de définition des zones préférentielles de passage est ensuite présentée : cette définition prend en compte les points de passage réduits (cartes présentées en janvier), les raccordements possibles, les contraintes géométriques ainsi que les scénarios d'infrastructures (jumelage ligne existante, RN 147, ligne nouvelle indépendante). Elles conditionnent le tracé des ZPP ;
- 3 familles de zones préférentielles de passage se dégagent des études actuelles : une zone médiane, une zone Sud et une zone Nord, cette dernière donnant lieu à une variante consistant en une ZPP de « jumelage » avec la ligne existante (variante qui sera étudiée de la même manière que les trois autres) ;
- Il est également proposé de définir des jonctions entre ZPP afin de minimiser les impacts environnementaux, les coûts ainsi que les temps de parcours. Ces jonctions permettent d'aboutir à plus de 150 possibilités de parcours entre Poitiers et Limoges ;
- Sur la base de cette carte des ZPP avec zones de jonction, une méthodologie de comparaison va être mise en oeuvre, en s'appuyant sur une comparaison des scénarii aux nœuds (points de divergences) au sein de chaque ZPP. La méthodologie étudiera chacun des scénarios entre deux nœuds, sur la base de critères de fonctionnalités, d'environnement, de coût et de risques. Les résultats de comparaison des ZPP seront présentés principalement sous forme de graphique avec 4 niveaux d'appréciation (favorable, assez favorable, peu favorable, défavorable).

Echanges avec les participants :

La Région Limousin demande que l'on précise la manière dont sont définis les nœuds. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'il s'agit de points de divergence, s'appuyant sur les ZPP identifiées et qu'ils visent à minimiser les contraintes environnementales. Jean-Marc POUZOLS ajoute que ce travail de comparaison est devant nous et complexe, mais que le moment est venu de faire part des réactions et commentaires s'il y en a. Jean-Eric BREDEL appuie en précisant que les commentaires sont notamment à faire sur les jonctions, car il sera plus difficile d'intégrer des remarques une fois les comparaisons engagées.*

L'association ALTRO demande si les ZPP permettront de respecter les rayons de courbure de la LGV. → *Jean-Eric BREDEL lui confirme ce point, en rappelant que l'objectif est d'aller le plus directement possible de Poitiers à*

Limoges. Jean-Marc POUZOLS ajoute que les ZPP présentées permettent effectivement de mettre en oeuvre les rayons de courbure de la LGV.

La Région Poitou-Charentes comprend, à la lumière de l'exposé, que l'on supprime l'étude des raccordements sur la ligne Poitiers-Limoges classique. Il lui semble pourtant que les raccordements retenus sur la ligne Paris-Bordeaux ont un impact sur l'environnement plus important que sur la ligne Poitiers-Limoges. → *Jean-Eric BREDEL confirme les conclusions de l'analyse. les solutions sur la ligne existante Poitiers-Limoges étant plus compliquées à mettre en oeuvre. Jean-Marc POUZOLS ajoute que ces raccordements sur la ligne Poitiers-Limoges semblent effectivement plus contraignants sur le plan environnemental. Des éléments complémentaires viennent étayer cette démonstration dans les documents transmis aux participants avant la réunion.*

La Région Limousin demande pourquoi il n'est pas envisagé un raccordement à la LGV SEA. Les raccordements présentés impliquent de passer automatiquement par Poitiers, alors que l'on pourrait l'éviter avec ce type de raccordement → *Jean-Eric BREDEL indique que le fait de ne pas passer par Poitiers ne permet plus de correspondances avec Nantes ou Bordeaux et que les exigences en termes de tracé sont particulièrement contraignantes. Jean-Marc POUZOLS ajoute que cela empêcherait les trains de se coupler à Poitiers. Or, ce couplage est une des réponses au problème de capacité sur le tronçon commun Paris-Courtalain. De plus, cela implique de se raccorder très au Sud de Poitiers et de remonter ensuite, ce qui est consommateur de temps. De plus, il n'y a pas de gare sur la LGV SEA à Poitiers. Cette solution n'a donc pas été prise en compte.*

L'association ALTRO demande s'il ne faut pas veiller à ne pas obérer cette option de raccordement à SEA pour l'avenir. → *Jean-Eric BREDEL réitère les arguments qui ne militent pas en faveur de cette solution : même si celle-ci est faisable physiquement, elle ne répond pas aux objectifs fonctionnels, pose des problèmes sur le tronçon commun ainsi que des questions de coût, qui ne sont pas neutres.*

Le Conseil Général de la Haute-Vienne revient sur le jumelage et indique que les études sur une liaison routière Limoges-Bellac existent et des cartes du même niveau d'avancement que la LGV doivent pouvoir être disponibles et transmises. → *Jean-Marc POUZOLS répond que ces cartes existent effectivement, mais que l'on peut s'interroger sur leur capacité à être réutilisées dans un projet autoroutier comme celui qui semble se dessiner pour la RN 147. Jean-Eric BREDEL complète le propos en précisant qu'il existe de fortes incertitudes sur les projets routiers entre Poitiers et Limoges. Les choses évolueront peut-être d'ici quelques mois.*

La Région Poitou-Charentes demande si l'on a bien pris en compte l'électrification de la ligne Niort-Saintes-Royan et le couplage à Niort des rames venant de La Rochelle et de Niort. → *Jean-Eric BREDEL répond que l'horizon d'études prend en compte le cadencement du réseau mis en place par RFF à l'horizon 2012 et 2020 et donc l'ensemble des hypothèses de jumelage sur l'axe. Aujourd'hui, l'ensemble des hypothèses prises sont cohérentes avec le cadencement du réseau et donc avec les circulations envisagées sur l'axe Niort Saintes Royan..*

La Région Poitou-Charentes indique que les raccordements sur Paris-Bordeaux seront forcément dénivelés. → *Jean-Eric BREDEL répond que les études de capacité actuellement menées dans le cadre du projet et dans le cadre du cadencement du réseau infirmeraient ce point. De fait, de nombreuses modifications auront lieu avant la mise en exploitation de la LGV Poitiers Limoges : diminution des circulations TGV[®] liées à la mise en service de la LGV SEA, augmentation de la desserte TER, mise en œuvre du cadencement ; toutes évolutions impactant fortement les conditions d'exploitation de l'axe Poitiers Bordeaux. Toutefois, cette conclusion repose sur des*

critères purement fonctionnels : si des raisons environnementales ou techniques devaient plaider pour un raccordement dénivelé, celui-ci serait alors envisagé.

La Région Poitou-Charentes s'interroge sur la gestion de l'ensemble des trafics à terme et demande que l'on regarde avec précision le trafic TER sur Poitiers-Limoges. A force de dire qu'il reste de la capacité, il ne va plus rester grand-chose. Elle demande donc une étude globale sur le nœud de Poitiers, prenant en compte Poitiers-La Rochelle, la LGV et la ligne Poitiers-Limoges existante. Cela peut poser des problèmes, non pas en terme de capacité globale mais par sillons. Cette étude permettant d'approcher les conditions d'exploitation autour de Poitiers est-elle faite ici ? Les TER venant d'Angoulême rencontreront par exemple un cisaillement avec la LGV Poitiers-Limoges, un avec Poitiers-La Rochelle et la LGV SEA et un avec la ligne classique Poitiers - Limoges... → *Jean-Eric BREDEL précise que les études ont été menées notamment sur la base des hypothèses de trafic communiquées par le Conseil Régional de Poitou-Charentes. Ces études permettent d'affirmer que, en prenant l'ensemble des hypothèses de desserte des trains, on sait gérer la situation à l'horizon du projet avec cependant quelques aménagements capacitaires probables pour l'accès sud de la gare de Poitiers. Par ailleurs, cet horizon prend en compte un cadencement de l'ensemble des lignes, ce qui signifie que les trains arriveront tous en même temps et repartiront tous en même temps. Les éventuels problèmes seront donc plus des problèmes de « bouchon » sur Saint-Benoît que des problèmes de cisaillement puisque les trains voyageurs arriveront et partiront tous en une « même » fenêtre. Jean-Marc POUZOLS propose d'échanger sur ces sujets dans une instance spécifique.*

La CCI de Dordogne rejoint les propos de la Région Poitou-Charentes. Les chiffres disent que Limoges-Périgueux est la première liaison TER du Limousin. Or, il est parfois difficile de se rendre de Périgueux à Bordeaux ou de Bergerac à Bordeaux, car l'offre est peu différenciée entre les clientèles de migrants et la clientèle d'affaires. Il est donc important de chercher à quantifier ce besoin. Y a-t-il eu un décompte et une approche commerciale sur ces éléments ? Il serait intéressant d'avoir un avis sur le potentiel commercial, qui va induire des choix à faire : c'est là quelque chose de très important. Les hommes d'affaires ne vont pas réagir comme on peut éventuellement s'y attendre : si l'offre n'est pas adaptée, ils se débrouilleront autrement. → *Jean-Marc POUZOLS indique que les études de trafic sont en cours et qu'elles intègrent notamment Périgueux. Ces éléments devront ensuite induire un plan d'ensemble sur les rénovations nécessaires, l'électrification, etc. Il convient effectivement d'avoir une approche globale pour déterminer la clientèle du projet. L'approche sur la LGV doit donc être complétée par des réflexions portant sur d'autres trajets. Les données de RFF seront croisées avec celles des Régions afin de faire progresser l'ensemble des études. C'est bien là l'objet des travaux en cours, qui se poursuivront en étape 2.*

L'association ALTRO s'engage à ce que l'association apporte sa contribution sur ces sujets dans l'optique de propositions constructives et réalistes et demande si une réunion spécifique et ciblée sera organisée sur ces questions. → *Jean-Marc POUZOLS lui précise que RFF va réfléchir à cette possibilité et qu'en tout état de cause, RFF est à la disposition des participants pour partager avec eux des éléments complémentaires.*

Il conclut la réunion en indiquant que la prochaine réunion aura lieu le 10 mars à Limoges, et que ses modalités seront précisées sous peu.

Fin de la réunion à 16h10.