

# LGV Poitiers-Limoges

Atelier « Fonctionnalités du projet et réseaux de transport »

19 janvier 2009



RMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—SBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON  
AVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—  
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—S

**Igv**  
Poitiers <> Limoges

  
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

# Introduction

# Le déroulement de la réunion

- La charte de la concertation – le garant
- Le dossier de l'étape 1
- Présentation de l'avancement des études – Egis Rail
- Point sur les questions posées

## Charte de la concertation territoriale

- En attente de la validation finale par la CNDP de la dernière version de la charte

## Garant

- En attente de l'avis final de la CNDP concernant la nomination d'une personne neutre et indépendante en tant que garant de la concertation

# 3 documents élaborés à l'issue des ateliers thématiques

- Un programme fonctionnel
- Un bilan de la concertation
- Un dossier de l'étape 1

## Les objectifs du dossier de l'étape 1

- Présenter l'ensemble des conclusions des études de l'étape
- Faciliter l'information des acteurs et du COFIL et aider à la décision (COFI, CA RFF)

## Un dossier en deux grandes parties

- Un corpus principal
- Des annexes s'appuyant sur les documents supports de la concertation

Structuré suivant un plan de principe, partagé et susceptible d'ajustements

## Le corpus principal (1/4)

- Avant-propos
- Sommaire
- 3 sous-dossiers s'appuyant sur les ateliers thématiques :
  - Sous-dossier 1 : les fonctionnalités du projet (principalement atelier « Fonctionnalités ») ;
  - Sous-dossier 2 : la zone préférentielle de passage (principalement ateliers « Environnement » et « Foncier », en lien avec l'atelier « Fonctionnalités ») ;
  - Sous-dossier 3 : l'aménagement du territoire (principalement atelier « Aménagement »)

## Le corpus principal (2/4)

### ■ Sous-dossier 1 : les fonctionnalités du projet

→ Chapitre 1.1 : les services envisageables par le projet ;

→ Chapitre 1.2 : les caractéristiques techniques de la ligne nouvelle ;

→ Chapitre 1.3 : les gares (aménagement, accès, inter-modalité) ;

→ Chapitre 1.4 : exploitation, notamment enjeux de la portion à voie unique

## Le corpus principal (3/4)

- **Sous-dossier 2 : la zone préférentielle de passage**
  - **Chapitre 2.1 : l'analyse multicritère de l'environnement ;**
  - **Chapitre 2.2 : les enjeux de jumelage ;**
  - **Chapitre 2.3 : les raccordements au réseau existant au droit de Poitiers et de Limoges**
  - **Chapitre 2.4 : évaluation des différentes zones de passage**
  - **Conclusion : la proposition de la zone de passage préférentielle**

## Le corpus principal (4/4)

### ■ Sous-dossier 3 : l'aménagement du territoire

→ Chapitre 3.1 : les enjeux à l'échelle interrégionale, nationale et européenne ;

→ Chapitre 3.2 : les enjeux à l'échelle intra-régionale ;

→ Chapitre 3.3 : les enjeux à l'échelle locale

## L'élaboration du dossier

- Une rédaction synthétique des différents documents supports et des échanges au cours des ateliers et des réunions locales
- Un document à vocation pédagogique
- Une diffusion d'une version initiale des éléments du dossier à partir de mars aux participants
- Une information, au cours des différentes réunions, sur l'état d'avancement du dossier d'étape
- La possibilité de réagir en continu aux documents jusqu'à la mi-avril 2009
- Une diffusion du dossier final aux acteurs (ateliers thématiques et réunions locales), aux membres du COFIL et du COFI

## Présentation EGIS RAIL

# Point sur les questions posées

Communauté d'Agglomération de Poitiers (mail du 9/10/2008) :

Questions :

## 1- Quelle articulation du projet avec la révision du PLU,

*Les contraintes issues des PLU validés sont intégrées dans nos études dans le processus permettant d'identifier les ZPP.*

## 2- Quel lieu exact de raccordement avec la LGV SEA,

*Il n'est pas envisagé de raccordement direct de la LGV Poitiers-Limoges et la LGV SEA. La desserte de Poitiers se fait par la gare actuelle où des correspondances vers le sud sont possibles.*

## 3- Capacité du tronc commun Poitiers - St Benoit à absorber les flux supplémentaires, intégration à terme, sur le réseau classique et à grande vitesse des nouveaux flux liés à un trafic fret,

*A partir d'hypothèses de trafics, d'offre de service de la LGV Poitiers Limoges (en cours d'analyse), de Bordeaux-Paris desservant Poitiers, de dessertes TER, des études de capacités sont menées pour évaluer l'adéquation entre infrastructure ferroviaire et l'offre de service à l'horizon d'étude.*

**CC du Pays de Cahors (courrier du 17/11/2008) :**

**Questions :**

**1- La prolongation de la desserte jusqu'à Cahors peut-elle être envisagée sans travaux sur la voie existante ? Si non, quels sont les investisseurs potentiels? Ces travaux seraient-ils réalisés entre 2009 et 2013 avec ceux sur POLT ? Travaux en gare de Cahors?**

*Il n'y a pas de problème de capacité ni de problème d'infrastructure sur cette section de voie jusqu'à Cahors. Aucun investissement n'est donc à priori à prévoir.*

**2- Encourager la coordination des régions Limousin et Midi-Pyrénées en termes de dessertes**

*Comme déjà explicité, la diffusion de l'effet grande vitesse ne pourra se faire dans les conditions optimum sans coordination entre tous les acteurs.*

**CA de Poitiers (réunion du 18/11/2008) :**

**Questions :**

**Programme d'investissement pour la gare de Poitiers**

*Des études de capacité d'accueil des trains à quai et d'exploitation répondront à ces questions (cf. point d'avancement technique).*

**FNAUT (réunion du 18/11/2008) :**

**Questions :**

## **2- Comment intégrer les circulations entre Paris et Courtalain ?**

*Des études de cadencement du réseau à grande vitesse sont actuellement menées par RFF et permettront d'éclairer les conditions d'accroche de la LGV Poitiers-Limoges sur la LGV SEA en tenant compte des contraintes de circulation sur le tronç commun Paris-Cortalain.*

*Ces études vont déterminer le nombre de sillons offerts maximal, notamment en heure de pointe.*

*Il s'agira de vérifier la possibilité d'insérer les trains de et vers Limoges-Brive.*

*La solution de les jumeler avec un train de La Rochelle vers Paris, permet de limiter la demande de sillons en particulier à l'heure de pointe.*