



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

*Dossier de presse*

*Contacts :*

*Richard ROUSSEAU (02.38.80.99.10)*

*Sylvestre SALIN (02.38.80.98.56)*

# LA LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

**Le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France a décidé, lors de sa réunion du 8 mars 2007, de poursuivre les études de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers - Limoges**

C' est l'aboutissement à la fois d'un travail initié il y a plusieurs années et d'un débat public riche et intense qui a permis d'échanger sur le bien-fondé, les objectifs et les principales caractéristiques de cette ligne. Cette décision marque le début d'un nouveau cycle dans la vie de ce projet qui, dans une dizaine d'années, permettra de se rendre, depuis Paris, à Brive en 3 heures ou à Limoges en 2 heures.

Il s'agit de créer une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, pour un coût estimé actuellement à environ 1,30 milliard d'euros.

Cette ligne s'intègre dans le réseau à grande vitesse de la façade atlantique qui reliera Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse et Limoges aux métropoles nationales (Paris, Lyon, Strasbourg...) et européennes (Londres, Bruxelles...) desservies par la grande vitesse. Elle constitue un véritable projet d'aménagement du territoire, en mettant Limoges à 1h50 de Paris et Brive à 2h50<sup>1</sup> ; elle reliera Poitiers et Limoges en 35 minutes environ

Au terme d'un débat public de trois mois et demi qui, au cours de vingt réunions publiques, a réuni près de 5.000 personnes, un certain nombre d'enseignements peuvent en être tirés.

## LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT PUBLIC

Réseau ferré de France se félicite de la qualité du débat public et des échanges auxquels il a donné lieu.

La participation et l'implication du public aux réunions, la diversité et la portée des propos échangés ont permis à tout un chacun d'enrichir sa perception du projet et de ses enjeux, et à Réseau ferré de France de pouvoir, en tant que maître d'ouvrage, définir les suites à donner au projet.

De ce débat, il ressort :

- **La nécessité, pour le Limousin, d'accéder au réseau national à grande vitesse**

Le débat public a permis l'expression d'une pluralité de points de vue en matière de desserte du Limousin par la grande vitesse, à la fois par l'axe atlantique et par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Comme la Commission particulière du débat public (Cpdp) et la Commission nationale du débat public (Cndp) le soulignent, la nécessité de raccorder, par la grande vitesse, le Limousin à Paris et au réseau national de la grande vitesse est un objectif partagé par la majorité des personnes qui se sont exprimées au cours du débat public.

Toutefois, la manière de desservir le Limousin par la grande vitesse a été au cœur des échanges et largement discutée.

- **Le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet présenté**

Concernant l'accès du Limousin au réseau à grande vitesse, deux positions divergentes ont été défendues au cours du débat :

- soit par la façade atlantique,
- soit par l'axe « historique ».

---

<sup>1</sup> Les temps indiqués correspondent aux meilleurs temps, sans arrêt intermédiaire, de l'option centrale.

▪ **L'accès du Limousin au réseau à grande vitesse par la façade atlantique**

La solution d'une Ligne à Grande Vitesse passant par Poitiers a reçu le soutien de nombreux acteurs institutionnels et socio-économiques du Limousin, mais également des régions et des départements limitrophes. Sans prétendre à l'exhaustivité, on peut cependant citer les agglomérations de Limoges et de Poitiers, mais également les départements de la Haute-Vienne, de la Corrèze, du Lot ou du Cantal, les régions Poitou-Charentes et Limousin, ainsi que de nombreuses chambres consulaires ou bien encore les Comités Economique et Social Régional du Limousin et de Poitou-Charentes, les Universités de Poitiers et de Limoges et de nombreuses entreprises.

Ces acteurs, représentant les composantes socio-économiques et institutionnelles du Centre-Ouest, se sont résolument positionnés en faveur :

- de l'amélioration de l'accessibilité du Limousin à Paris (Paris-Limoges en 2 heures) et au réseau à grande vitesse, national et européen,
- du renforcement des relations entre Poitiers et Limoges et de l'ouverture du Limousin sur la façade atlantique.

---

*Réseau ferré de France répond aujourd'hui à leur attente en décidant de poursuivre les études de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges. Dans le même temps, Réseau ferré de France a entendu la volonté de ces mêmes acteurs de poursuivre, parallèlement à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, l'aménagement de l'axe Paris-Limoges-Toulouse et le développement des complémentarités entre les différents réseaux de transports collectifs.*

---

▪ **L'accès du Limousin au réseau à grande vitesse par l'axe historique**

Exprimée de manière récurrente au cours du débat, et plus particulièrement dans l'Indre et la Creuse, cette position recouvre cependant trois approches différentes de l'utilisation et de la valorisation de l'axe Paris-Orléans-Limoges :

- son amélioration ponctuelle, couplée à son interconnexion au réseau à grande vitesse en Ile-de-France,
- le redéploiement du projet de train pendulaire dit POLT,
- la réalisation d'une section de Ligne à Grande Vitesse entre Beauvilliers et Châteauroux, avec un raccordement à la ligne existante au sud de Châteauroux.

Au cours du débat, aucune de ces approches n'a su rallier à elle la majorité des partisans de l'accès du Limousin au réseau à grande vitesse par l'axe existant.

---

*Après une réflexion approfondie, Réseau ferré de France pense que relier le Limousin à la future Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique par une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges a toute sa pertinence en matière d'aménagement du territoire.*

*Il s'agit là de la solution la plus avantageuse des points de vue technique et financier puisqu'elle nécessiterait un investissement de l'ordre de 1,3 milliard d'€. Aucune des alternatives présentées lors du débat ne permet d'atteindre une telle performance pour ce niveau d'investissement.*

---

## CE QUE RESEAU FERRE DE FRANCE PROPOSE

Réseau ferré de France propose donc de :

- **poursuivre les études relatives à la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale.**

L'option centrale est celle qui a été le plus souvent abordée au cours des discussions et qui apparaît comme la plus pertinente car :

- elle est la plus rapide,
- elle présente la meilleure rentabilité malgré un coût plus élevé,
- elle offre des possibilités de jumelage ponctuel avec la future RN147, mais également avec la ligne TER Poitiers-Limoges.

De plus, l'option centrale n'hypothèque en rien les possibilités futures d'un axe transversal Atlantique-Alpes et confirme Poitiers dans sa fonction de gare d'échanges entre la façade atlantique et le Centre-Ouest.

La recherche de la meilleure intégration environnementale possible de la Ligne à Grande Vitesse dans les territoires sera mise en œuvre. Ainsi, Réseau ferré de France intègre la contribution des Directions régionales de l'Environnement du Limousin et de Poitou-Charentes en ajustant les contours de l'option centrale, au niveau de ses extrémités, afin d'augmenter les possibilités de raccordements aux lignes existantes vers Poitiers et Limoges.

Réseau ferré de France souligne également l'intérêt de pouvoir optimiser le processus d'étude habituellement appliqué sur ce type de projet, tout en garantissant les phases de concertation avec l'ensemble des acteurs et publics concernés.

- **conduire ce projet en cohérence avec les actions déjà engagées ou qui seront mises en œuvre dans le cadre des 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. Réseau ferré de France entend ainsi continuer à offrir aux régions et aux futurs transporteurs une ligne avec un haut niveau de performances.

A ce titre, Réseau ferré de France:

- estime que, compte tenu des possibilités limitées d'amélioration de la ligne entre Paris et Limoges, en raison de ses très bonnes caractéristiques actuelles, les actions à mener sur cette ligne peuvent être d'une autre nature. Par exemple, la mise en œuvre du cadencement ou bien le renouvellement du matériel roulant actuel à l'horizon 2016-2020, ouvrent des perspectives très intéressantes en matière d'amélioration du service à l'attention des usagers. A ce titre, une première étape peut-être la mise en place du cadencement de cette ligne à l'horizon 2010 ;
- analysera dans le cadre des études préparatoires au débat public sur le projet d'Interconnexion au sud de l'Île de France, la contribution de cette nouvelle ligne d'interconnexion à l'amélioration des conditions d'accès des territoires desservis par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse au réseau à grande vitesse et aux aéroports d'Orly et de Roissy Charles de Gaulle.

Un programme de travaux sur les passages à niveau :

*Au cours des prochaines années, des travaux de suppression de passages à niveau seront réalisés pour un montant total de l'ordre de 20 millions d'euros (principalement dans le département de l'Indre).*

*Ces aménagements de sécurité pourraient donner lieu à des augmentations ponctuelles de vitesse.*

*Ces investissements s'inscrivent dans la continuité de l'opération de renouvellement réalisée depuis trois ans par Réseau ferré de France sur l'axe Paris - Limoges - Toulouse afin d'en optimiser les performances techniques.*

- de l'ensemble des opérations conduites sur le réseau ferroviaire des régions Poitou-Charentes et Limousin, comme la deuxième phase de la modernisation de la ligne TER Limoges-Poitiers ou encore l'aménagement de la liaison Limoges-Guéret, qui constituent les premières réponses apportées à l'amélioration des lignes existantes.

Ces actions sont complémentaires des travaux de renouvellement qui seront engagés en 2007 entre le Palais et Meymac (investissements de près de 4 millions d'euros) ou de rénovation prévus en 2008/2009 sur la partie limousine de la ligne Limoges-Guéret-Montluçon (3,5 millions d'euros). Elles s'inscrivent en parfaite cohérence avec les 1,8 milliard d'euros supplémentaires engagés sur la période 2006-2010 dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national annoncé par le Ministre des Transports le 22 mai 2006.

- **mettre en place**, parallèlement à la réalisation des différentes phases d'études, un **processus d'information et de dialogue sur l'avancée du projet**. Ce processus reposera sur une concertation, une consultation et une information adaptées aux attentes des différents interlocuteurs de Réseau ferré de France, qu'il s'agisse des partenaires co-financeurs du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles, des associations représentatives et du public concerné.

## LES DATES CLEF DU PROJET :

- A l'issue du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003, la décision d'inscrire le projet d'une Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges comme *projet à étudier* est prise.
- Le 30 novembre 2004, M. Gilles de ROBIEN, ministre en charge des Transports, initie la signature d'une convention de financement relative *aux pré-études fonctionnelles et préparatoires au débat public de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges*, et annonce la tenue d'un débat public pour septembre 2006.
- Durant l'année 2005, Réseau ferré de France réalise les études préparatoires au débat public.
- Le 14 octobre 2005, la Commission nationale du débat public est saisie par Réseau ferré de France d'une demande de débat public sur un projet de création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges.
- Le 7 décembre 2005, la Commission nationale du débat public décide d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et d'en confier son animation à une Commission particulière du débat public dont la présidence est assurée par Mme Pierrette LARIVAILLE.
- Le 5 juillet 2006, la Commission nationale du débat public considère que le dossier de Réseau ferré de France est suffisamment complet pour engager le débat.
- Le 1<sup>er</sup> septembre 2006 s'ouvre le débat public.
- Le 18 décembre 2006, après 3 mois ½ d'échanges et 20 réunions publiques, le débat public est clos.
- Le 30 janvier 2007, la Commission nationale du débat public et la Commission particulière du débat public rendent publics respectivement leur bilan et leur compte-rendu.
- Le 8 mars 2007, sur la base des échanges du débat public, Réseau ferré de France rend publique sa décision concernant les suites qu'il entend donner au projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.