

**La LGV Poitiers – Limoges**  
(Saisine de la CPDP)

■ **Préalable :**

Depuis la Loi de démocratie de proximité<sup>1</sup>, le débat public sur les grands projets d'aménagement est organisé par la commission nationale du débat public (CNDP<sup>2</sup>).

La CNDP a confié le débat sur le **projet de LGV Poitiers-Limoges** à une commission particulière du débat public (CPDP).

La consultation officielle a été lancée les **5 et 6 septembre dernier à Limoges et à Poitiers**.

L'avis des Conseils économiques et sociaux Poitou-Charentes et Limousin est demandé sur : **l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.**

Ce débat se situe en amont du processus décisionnel relatif au projet.

A l'issue de la consultation (clôture le 18 décembre), la synthèse des avis, remarques et propositions sera rendue publique par la CPDP et adressée au maître d'ouvrage, Réseau ferré de France (RFF) pour déterminer **la suite à donner au projet.**

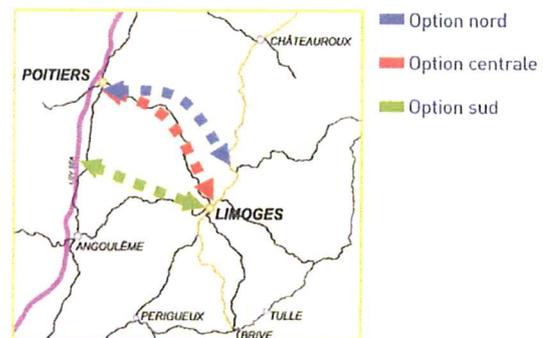
En fonction d'un accord de RFF sur sa poursuite, il faudra une dizaine d'années pour réaliser la LGV Poitiers-Limoges (études et travaux).

Cette liaison d'une longueur de 125 à 150 km (selon les options) permettrait de relier **Poitiers à Limoges en moins de 45 minutes** et mettrait **Limoges à environ 2 heures de Paris**, soit un temps de parcours équivalent à celui pour Lyon et Nantes aujourd'hui et Bordeaux demain.

L'estimation du projet soumis à la consultation est de 1,15 à 1,30 milliard d'euros selon les options.

**Le projet de LGV Poitiers-Limoges**  
(soumis au débat)

- **3 options de passage** (dizaine de km de large) sont proposées par RFF



→ **Option nord**

Une ligne nouvelle au nord de l'actuelle ligne Poitiers-Limoges reliant Poitiers à la liaison POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).

→ **Option centrale**

Une ligne nouvelle empruntant globalement le même couloir que l'actuelle ligne TER reliant directement les gares de Poitiers et Limoges.

*Une variante utilisant la ligne actuelle sera examinée si cette position est retenue.*

→ **Option sud**

Une ligne nouvelle tirant parti au maximum de la LGV Sud Europe Atlantique et reliant le plus directement possible Limoges.

- Pour définir les options, RFF a **intégré la prise en compte de critères spécifiques** :
  - effectuer le trajet Paris-Limoges dans un temps proche de 2 heures ;
  - desservir les gares de Poitiers et Limoges-bénédictins afin de favoriser l'intermodalité ;
  - raccorder la ligne nouvelle aux entrées de Poitiers et Limoges aux réseaux existants pour faciliter l'insertion du projet dans les espaces urbanisés.

<sup>1</sup> Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité

<sup>2</sup> La CNDP est une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets. Elle est présidée par Yves Mansillon.

- En préalable, le CESR Poitou-Charentes apprécie la perspective offerte par le projet de LGV Poitiers-Limoges tant au niveau du report modal de la route vers le rail, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, que de la sécurité des moyens de transport.

Dans le même temps, face aux contraintes financières d'un tel projet, le CESR Poitou-Charentes insiste sur la hiérarchisation des projets intéressant Poitou-Charentes. La priorité doit être donnée à :

- la réalisation de la **LGV Sud Europe Atlantique** dans ses deux phases et son prolongement vers l'Espagne ;
- la modernisation des lignes classiques **Poitiers-Limoges** (dont la première phase de réalisation s'effectuera d'ici 2008 dans le cadre du Contrat de plan Etat/Région 2000-2006) et **Angoulême-Limoges**.

La consultation sur un projet de cette envergure s'inscrit donc sur le long terme, dans une vision prospective des relations et des modes de transport aux niveaux interrégional, national et européen.

La mise en service d'une LGV Poitiers-Limoges pourrait être concomitante avec celle de la LGV SEA prévue en 2016. Les questions de « *son opportunité, de ses objectifs et de ses caractéristiques générales* » qui font l'objet du débat public sont donc à aborder en prenant en compte les évolutions et les actions présentes et futures menées en Poitou-Charentes et en Limousin dans le cadre de la modernisation et du développement des transports ferroviaires.

- Au vu de ses enjeux et de ses objectifs, le CESR Poitou-Charentes considère que le projet de LGV Poitiers-Limoges est une chance pour le Poitou-Charentes et le Limousin.

► **Une entrée sur le réseau ferroviaire à grande vitesse assurant une ouverture du centre-ouest<sup>3</sup> sur la Façade Atlantique.**

Depuis des années, Poitiers et Limoges développent des complémentarités et une dynamique de réseau pour être ensemble plus compétitives.

Comme l'illustre l'adhésion du Limousin à l'Arc Atlantique et les récents accords de coopération interrégionale entre le Limousin, le Poitou-Charentes, l'Aquitaine, la Bretagne, le Centre et les Pays de la Loire<sup>4</sup>, il existe aujourd'hui une **volonté d'ouverture du Limousin vers la Façade Atlantique**, en raison notamment d'un attrait croissant vers ces zones d'intérêts économiques et touristiques.

L'accès de Limoges au réseau à grande vitesse doit donc permettre d'accompagner cette dynamique et de rompre avec la conception centralisée du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Les gains de temps de parcours procurés par la LGV SEA assureraient une ouverture performante du centre-ouest vers l'Île de France et la Façade Atlantique et amélioreraient la desserte de territoires jusqu'alors peu accessibles depuis la Façade Atlantique.

Ce choix apparaît d'autant plus pertinent que Toulouse et la Région Midi-Pyrénées se sont orientées vers le projet de LGV Bordeaux-Toulouse plutôt que vers une liaison Paris-Toulouse par Limoges.

Au-delà, cette ligne doit se concevoir sur un plan européen et devenir à terme le maillon d'un corridor ferroviaire européen reliant la Façade Atlantique et le centre-ouest vers l'Allemagne, l'Italie et l'Europe centrale.

► **Une liaison performante entre Poitiers et Limoges développant l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif.**

La réalisation d'une LGV entre Poitiers et Limoges permettrait de diviser par deux le temps de parcours entre les deux capitales régionales. Elle aurait aussi vocation à renforcer les synergies qui se développent à partir des deux capitales régionales. Ces synergies seraient d'autant plus importantes que le raccordement de la ligne nouvelle se ferait aux entrées des agglomérations par le biais du réseau existant.

Cette ligne créerait ainsi les conditions d'une **véritable intermodalité** avec les réseaux de transport collectif des agglomérations, des départements et conforterait le **rôle de pôles d'échanges** multimodal des gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins.

Avec son raccordement à deux LGV, la gare de Poitiers aurait vocation à devenir une **porte d'entrée** sur la **Façade Atlantique** pour les territoires du centre-ouest et un important nœud ferroviaire du réseau à grande vitesse de la Façade Atlantique (correspondance TGV vers Bordeaux et vers La Rochelle).

En outre, Limoges et Brive possèdent une desserte ferroviaire qui permettrait des complémentarités importantes entre le TGV et le réseau TER.

<sup>3</sup> RFF considère comme **centre-ouest** un territoire intégrant la Haute-Vienne, la Creuse et la Corrèze (Limousin) ainsi que la Vienne et la Charente (Poitou-Charentes), la Dordogne (Aquitaine), le Lot (Midi-Pyrénées) et l'Indre (Centre).

<sup>4</sup> Protocole d'engagement interrégional signé en mars 2006 pour créer un espace solidaire, partagé et dynamique.

► **Une desserte s'inscrivant dans un système cohérent de transport**

Au niveau ferroviaire, compte tenu du niveau de desserte envisagé dans le cadre de la modernisation de la ligne classique Poitiers-Limoges et de l'augmentation potentielle de la demande à venir, le projet de LGV doit se concevoir dans une logique de **complémentarité des réseaux de transport collectif**.

Pour que les gains de temps de la LGV Poitiers-Limoges profitent aux territoires, le projet devra en particulier privilégier le rabattement sur les lignes classiques.

Si la LGV Poitiers-Limoges a vocation à renforcer les synergies entre les deux capitales régionales, le service TER doit répondre à une logique de relations interrégionales de qualité et à une demande croissante pour les déplacements régionaux.

Cela suppose de coordonner les fréquences et les horaires des différents types de transport ferroviaire au niveau des gares de Poitiers, Limoges et Brive pour en favoriser les répercussions sur les liaisons régionales y compris vers l'est du Limousin, le nord de la Dordogne et le sud du Massif Central.

► **Un choix d'option privilégiant desserte des territoires, performance économique et insertion environnementale.**

Pour répondre à ces objectifs et pour tenir compte des enjeux financiers et des délais de réalisation d'un tel projet, il est essentiel de faire preuve de réalisme. Seul **un choix partagé d'une option permettra de limiter les études, les délais et les coûts**.

Dans ces conditions, **l'option centrale est parmi les options de passage proposées, celle qui concentre les atouts et répond le mieux aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire :**

- **La plus performante** en terme de temps de parcours (1 h 50 entre Limoges et Paris, 35 mn entre Poitiers et Limoges) et de desserte des agglomérations (relie directement les gares de Poitiers et de Limoges).
- **Le meilleur bilan socioéconomique** avec un trafic en hausse évalué à 30 % et un bilan plus équilibré pour la collectivité (- 10 millions d'euros contre - 310 millions d'euros et - 260 millions d'euros pour les options nord et sud).
- **Une plus grande équité territoriale** grâce à une augmentation plus forte de la mobilité professionnelle et touristique (30 % contre 22 % pour les autres options).
- **Une insertion dans le territoire qui limite les impacts environnementaux et les prélèvements fonciers** en empruntant globalement le même couloir de nuisance que l'actuelle ligne TER.

**En conclusion, le CESR Poitou-Charentes estime que le projet de LGV Poitiers-Limoges apporterait un saut qualitatif majeur en matière d'accessibilité et d'ouverture sur la Façade Atlantique et le réseau européen à grande vitesse.**

**C'est un projet porteur d'avenir pour l'aménagement et le développement économique et social du Poitou-Charentes et du Limousin dont la performance ferroviaire est aujourd'hui totalement dépendante des couloirs nord-Sud.**

**Le CESR Poitou-Charentes appelle donc l'ensemble des partenaires concernés à soutenir ce projet et à rechercher toutes les solutions de financement permettant d'en assurer la réalisation.**

**A cet effet, compte tenu des projets prioritaires engagés en région, le CESR considère que les collectivités territoriales devraient être appelées à participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges de manière complémentaire.**

**Parallèlement à l'utilisation des péages issus de la directive eurovignette, le CESR souhaite la mise en place d'une synergie renforcée des investissements publics et la combinaison de concours publics et privés pour combler le manque de ressources financières et optimiser le partage des risques et des bénéfices sur la durée.**

**Vote sur l'avis du CESR  
adopté à la majorité**

**71 votants  
59 pour**

MM. Berger, Delaune, Fougère, Rougier (CCI)  
MM. Baguet, Fritsch, Garofalo, Guénant (Medef)  
M. Gris (Banques)  
M. Etien (Pêche)  
M. Rogeon (Aquaculture – Conchyliculture)  
MM. Banlier, Godu, Hurtaud, Simon (Chambres de métiers)  
M. Roy (UPAR)  
MM. Bouvier, Lebret (Chambres d'agriculture)  
M. Rouvrau (FRSEA)  
M. Guilbaud (Jeunes agriculteurs)  
M. Roulleau (Elevage)  
M. Lacarrière (BNIC)  
MM. Langlois, Moinard (Professions libérales)  
Mmes Berthier, Lacarrière, Malka, MM. Baud, Bodet,  
Joubert (CFDT)  
M. Gateau (FO)  
MM. Dupont, Lartigue (CFTC)  
MM. Bénéteau, Marx (CFE-CGC)  
MM. Larquey, Texier (UNSA)  
M. Tournier (FSU)  
Mme Talbot (URAF)  
Mme Pétreau (Organismes de sécurité sociale)  
M. Hinerang (Caisses d'assurance maladie)  
M. Barré (URIOPSS)  
M. Mousnier (Personnes âgées)  
M. Bonnin (Parents d'élèves)  
M. Prouzat (Coopération, mutualité, associations)  
Mme Thomas, M. Couillaud (Mutualité, coopération et crédit  
agricoles)  
Mme Logereau (Jeunes chambres économiques)  
Mme Vigneron (GIP Qualité de la formation)  
M. Gesson (Enseignement supérieur et recherche)  
M. Saizeau (Culture et éducation populaire)  
M. Bonnet (Sport)  
M. Potennec (Tourisme)  
M. Levraut (Locataires)  
M. Sibert (Logement)  
M. Brie (Environnement)  
Mme Métayer (Consommation)  
Mmes Bimes, Chaumet (Personnalités qualifiées)

**8 contre**

Mmes Deborde, Estournès et MM. Cardin, Emon,  
Girardeau, Grenon, Levasseur (CGT)  
M. Cézard (FCPE)

**4 abstentions**

MM. Bodin, Dessed, Mahaud, Patrac (FO)

