

Gare de Poitiers.
Bientôt desservie par la LGV Sud Europe Atlantique, la gare de Poitiers aura une fonction de nœud ferroviaire à grande vitesse, qui pourrait faire office de porte d'entrée à tout le Centre-Ouest.



2.2 PASSER PAR L'AXE ATLANTIQUE

Passer par l'axe atlantique pour assurer une liaison à grande vitesse entre le Limousin et Paris permet de bénéficier des gains de temps de parcours procurés par la LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Paris et Bordeaux.

Le principe d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges avait déjà été envisagé comme une variante du TGV Limousin dès 1990. Aujourd'hui, la perspective de réalisation de la LGV SEA et la volonté d'ouverture du Centre-Ouest vers l'Île-de-France et la façade atlantique donnent tout son sens à la réalisation d'une LGV entre Poitiers et Limoges.

// UNE LGV ENTRE POITIERS ET LIMOGES ÉTUDIÉE DÈS 1990

Les études menées sur le TGV Limousin prévoyaient, en variante, une desserte de Limoges « *par emprunt de la ligne nouvelle Atlantique* ». À partir de la gare d'Austerlitz et en empruntant la ligne d'interconnexion des LGV au sud de Paris, le projet utilisait ensuite « *un embranchement en ligne nouvelle [qui] se détache de la ligne Atlantique au sud de Poitiers et gagne Limoges.* » Ce n'est cependant pas cette variante qui a finalement été inscrite au schéma directeur de 1992, bien qu'elle ait été estimée en première approche comme présentant « *le rapport coût/efficacité le plus favorable pour la desserte de Limoges et de Brive* ». En effet, elle proposait, par rapport au TGV Limousin, un coût d'infrastructure réduit et un gain de temps supérieur sur la relation directe Paris-Limoges (un trajet en 2 heures, soit 7 minutes de moins que le TGV Limousin). //

[Sources : Étude SNCF - projet de schéma directeur national des TGV- 1990].

2.2.1 Un renforcement de l'accessibilité à l'Île-de-France et aux métropoles nationales et européennes

Les bénéfices de la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges doivent se concevoir dans le contexte futur de mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique qui mettra Poitiers à 1h15 de Paris.

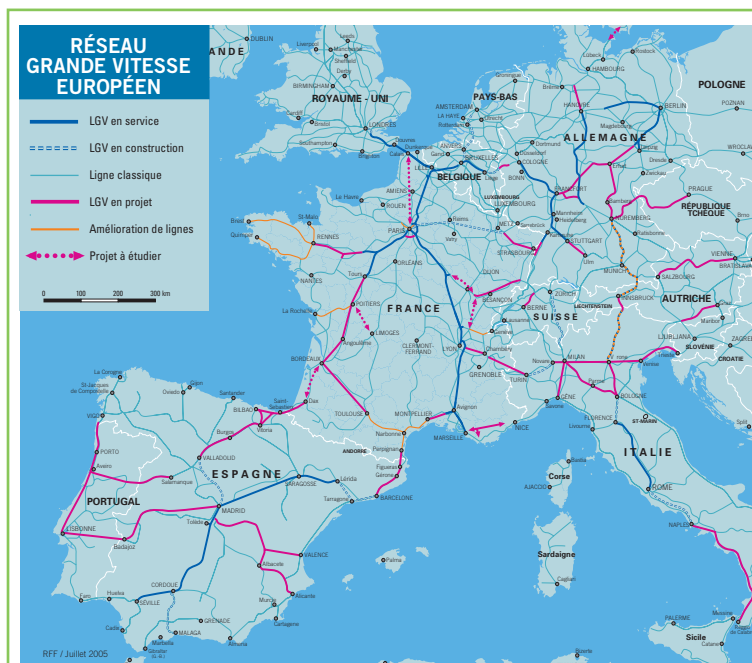
● PARIS-LIMOGES EN 2 HEURES

La liaison Paris-Limoges par Poitiers bénéficierait ainsi à la fois du gain de temps permis entre Paris et Poitiers par la LGV Sud Europe Atlantique, de l'ordre de 10 minutes, et du gain de temps obtenu grâce à la LGV Poitiers-Limoges. Avec la mise en service de ces deux LGV, le temps de parcours entre Paris-Limoges serait réduit de 50 minutes à 1 heure par rapport au meilleur temps actuel, soit une durée de parcours de 1h50 à 2h10, en fonction des arrêts à Poitiers et des options de passage envisageables. Ce gain de temps profiterait également et directement à Guéret et à Brive, avec une liaison à Paris de l'ordre de 3 heures. De plus, Cahors bénéficierait d'une double accessibilité à l'Île-de-France, soit par Poitiers (avec la LGV Poitiers-Limoges), soit par Toulouse (avec la LGV Bordeaux-Toulouse).

Relier Limoges à Paris en 2 heures représente une très nette amélioration de l'accessibilité du Limousin aux principaux centres de décisions de l'Île-de-France, et également un symbole fort : Limoges serait, au même titre que Lyon et Nantes aujourd'hui ou Bordeaux demain, située à 2 heures de TGV de Paris.

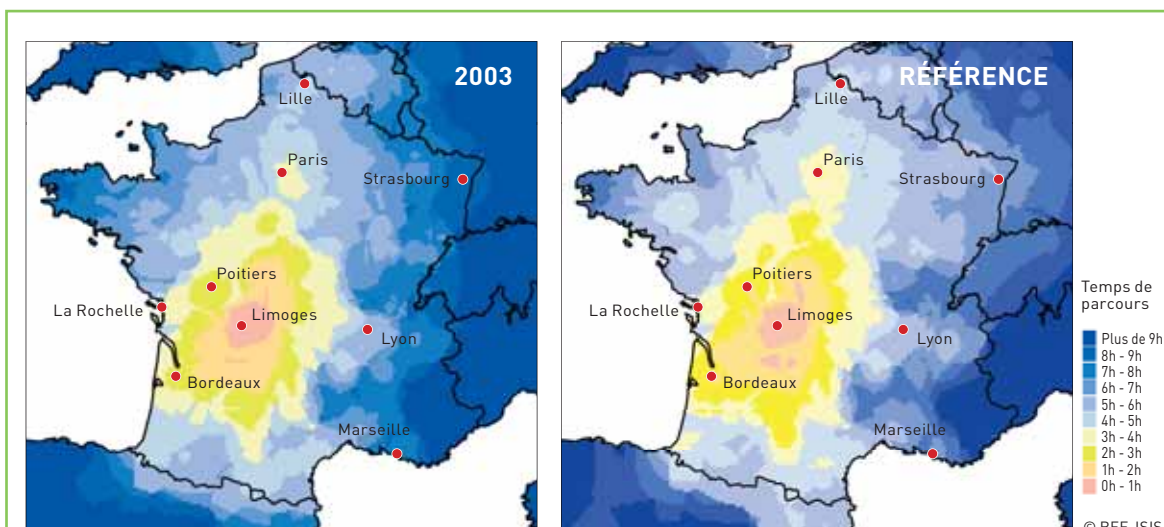
● POITIERS, UNE ENTRÉE SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE ET UNE OUVERTURE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Connectée à la LGV Sud Europe Atlantique, une LGV Poitiers-Limoges permettrait de relier le Centre-



Réseau grande vitesse européen

Connectée à la LGV Sud Europe Atlantique, la LGV Poitiers-Limoges relierait les territoires du Centre-Ouest au réseau ferroviaire à grande vitesse européen. //



Les temps d'accès ferroviaires depuis Limoges en 2003 et en situation de référence

Aujourd'hui, seul 8 % de la population française est accessible depuis la zone de Limoges en moins de 3 heures (contre, en moyenne, 22 % pour les autres villes françaises). Avec la mise en service de

la LGV Sud Europe Atlantique et la modernisation de la ligne TER Poitiers-Limoges, 16 % de la population française deviendrait accessible depuis la zone de Limoges en moins de 3 heures. //

// COMMENT TIRER PARTI DE LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE* ?

La mise en service d'une LGV Poitiers-Limoges augmentera le nombre de rames de TGV circulant entre Poitiers et Paris. Cependant, elle n'induit pas de problème de capacité entre Courtalain et Massy, ni en gare de Montparnasse, pour les raisons suivantes :

1. La grande majorité des rames TGV qui circuleront sur la LGV Poitiers-Limoges sera couplée/découplée en gare de Poitiers. Entre Poitiers et Paris, les rames en provenance ou à destination de Limoges seront ainsi couplées à des rames en provenance ou à destination du Sud-Ouest de la France (Bordeaux, Toulouse, La Rochelle...). Ces dernières sont déjà comptabilisées dans les augmentations de circulations liées à la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, pour lesquelles un certain nombre d'aménagements, décrits ci-dessous, sont envisagés. Par conséquent, la LGV Poitiers-Limoges n'entraînera qu'une faible augmentation du nombre de trains circulant sur la LGV Atlantique actuelle. Ceci contribuera à exploiter pleinement les capacités de cette ligne.

2. La mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique va entraîner un accroissement des circulations de TGV sur la LGV Atlantique (Paris-Tours), en particulier sur la section commune avec la future LGV Bretagne-Pays-de-Loire, entre la gare de Paris Montparnasse et Courtalain.

Des études ont permis d'identifier les mesures à mettre en place pour permettre à l'infrastructure existante d'accepter l'augmentation des trafics TGV, d'une part, entre Paris-Courtalain-Tours et, d'autre part, au niveau de la gare Montparnasse. Un certain nombre de résultats de ces études doit encore être confirmé avant d'envisager des solutions définitives.

Des opérations d'augmentation de capacité sont néanmoins déjà envisagées et, pour certaines, déjà intégrées aux coûts de réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique et de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire :

- renforcement de la capacité d'accueil des trains de la gare Montparnasse ;
- augmentation du nombre de TGV en heure de pointe (15 contre 11 aujourd'hui, dans chaque sens à l'horizon 2020) grâce à la mise en place d'un nouveau système de signalisation (ERTMS) ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la LGV Atlantique. //

* La carte du réseau national à grande vitesse (page 32) présente les projets évoqués ici.

Ouest au réseau ferroviaire national et européen à grande vitesse.

La LGV Sud Europe Atlantique offre, en effet, à partir de Poitiers :

- un accès à l'ensemble des métropoles nationales desservies par la grande vitesse ferroviaire. Le futur contournement ferroviaire de Paris permettra, sans quitter le réseau à grande vitesse et sans correspondance, d'accéder à Lille (LGV Nord) et au « hub » aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle ;
- des relations possibles en TGV vers le Benelux et l'Allemagne ;
- à plus long terme, moyennant une correspondance à Poitiers, la possibilité de rejoindre l'Espagne via Bordeaux.

2.2.2 Une amélioration des relations entre Poitiers et Limoges

• POITIERS-LIMOGES EN MOINS DE 45 MINUTES

La réalisation d'une LGV entre Poitiers et Limoges permettrait de diviser par deux le temps de parcours entre les deux capitales régionales. En effet, le projet d'amélioration de la ligne existante, inscrit au contrat de plan État-région 2000-2006, prévoit un gain de temps de l'ordre de 25 minutes au terme de la réalisation de ses deux phases d'aménagement, ce qui porterait le temps de parcours à 1h35 environ. Avec la LGV Poitiers-Limoges, ce temps serait porté, selon les options, entre 35 et 45 minutes.

La LGV Poitiers-Limoges permettrait ainsi de renforcer les synergies que développent les deux capitales régionales et accompagnerait l'ouverture du Centre-Ouest vers l'ouest et la façade atlantique.

2.2.3 La complémentarité des réseaux de transport

La réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges ne bénéficierait pas seulement à Poitiers et Limoges : grâce à une organisation du système de transport régional, départemental et urbain, qui offrirait des correspondances dans les gares de Poitiers, Limoges et de Brive, la zone d'influence du projet s'étendra à l'ensemble du Centre Ouest.



TER. Le projet de LGV Poitiers-Limoges devra être accompagné d'une offre de transport complémentaire.

• UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UN SYSTÈME COHÉRENT DE TRANSPORT

Coordonner l'offre TGV et l'offre TER

Pour que les gains de temps permis par la desserte TGV de Limoges et de Brive profite aux territoires du Centre-Ouest, le projet doit être accompagné d'une offre complémentaire de TER.

Cela suppose de coordonner les fréquences et les horaires des différents types de transport ferroviaire au niveau des gares de Limoges et de Brive. Ainsi, en cas de correspondance à Limoges ou Brive, le voyageur qui empruntera le TGV pourra soit arriver plus tôt, soit partir plus tard de chez lui et bénéficier alors pleinement du gain de temps procuré par la LGV.

Selon l'organisation du service qui sera proposée sur le réseau TER, il est raisonnable d'envisager une répercussion des gains de temps sur des liaisons intéressantes l'est du Limousin, le nord de la Dordogne et le sud du Massif central. Ainsi, sur les liaisons avec l'Île-de-France :

- Guéret (via Limoges) pourrait, sans aménagement sur l'infrastructure, bénéficier d'un gain de temps de 50 minutes à 1 heure ;
- Périgueux et le nord de la Dordogne pourraient bénéficier de temps de parcours de l'ordre de 3h20 par Limoges et de 3h40 par Bordeaux grâce à la LGV Sud Europe Atlantique ;
- les meilleurs temps de parcours actuels entre Aurillac et Paris sont de l'ordre de 6h15 par Clermont-Ferrand et de 5h50 par Brive. Une LGV Poitiers-Limoges pourrait permettre une liaison Aurillac-Paris par Brive en 5 heures environ.

- Rodez et l'Aveyron se trouveraient, en termes de temps de parcours avec Paris, à la limite de la zone d'influence des deux projets de LGV Poitiers-Limoges et Bordeaux-Toulouse : la liaison par la LGV Poitiers-Limoges pourrait s'effectuer en 5h40 vers Paris, avec une correspondance à Brive, soit un temps de parcours équivalent à celui obtenu en passant par Toulouse.

Assurer la complémentarité des réseaux

Au-delà de la complémentarité entre les offres proposées par le mode ferroviaire, il existe un véritable besoin d'intermodalité. La diffusion des gains de temps permis par la LGV doit trouver également un relais auprès des pôles multimodaux qui constituent traditionnellement les gares SNCF.

À ce titre, la création du Centre intermodal d'échanges de Limoges (CIEL) en gare de Limoges-Bénédictins est emblématique. Le CIEL a créé les conditions d'une intermodalité avec les réseaux de transport collectifs de l'agglomération, du département de la Haute-Vienne et de la région Limousin. Une démarche similaire est entreprise à Poitiers, où un projet de pôle d'échange multimodal, actuellement en réalisation, prévoit de faciliter les liaisons entre la gare centrale et le centre-ville et de créer un pôle d'affaires. Brive amorce également une réflexion sur l'accessibilité de sa gare.

La réalisation d'une LGV entre Poitiers et Limoges favorisait l'intermodalité. Cependant, il faut souligner que si l'arrivée de la grande vitesse peut participer au développement des initiatives locales, elle ne saurait en aucun cas s'y substituer.

Centre intermodal d'échanges de Limoges
Le CIEL offre des possibilités d'intermodalité dans toute la région Limousin.

