



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

- Réunion territoriale -

Châteauroux

13 novembre 2006



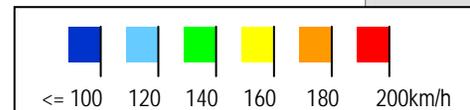
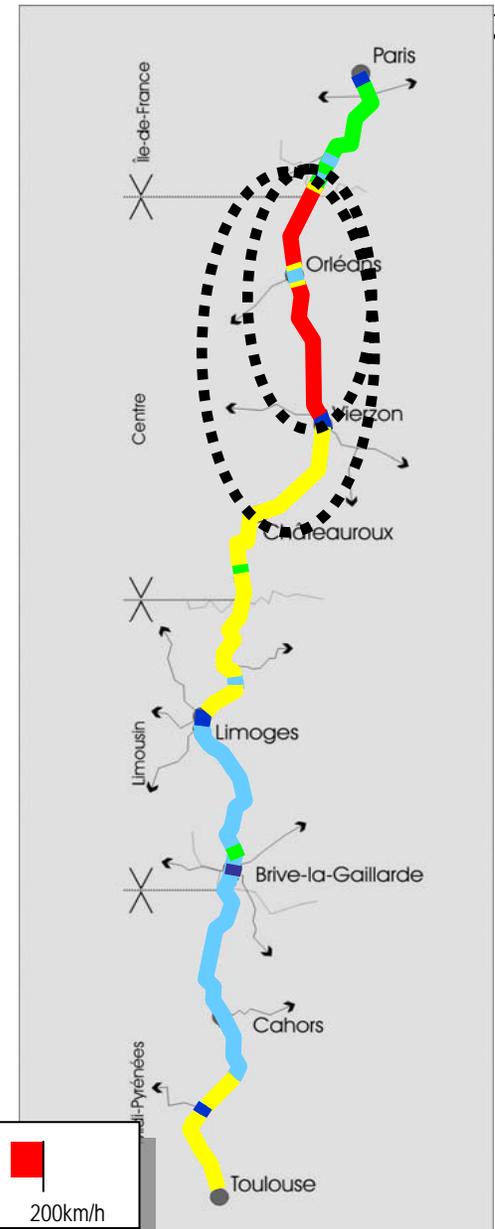
- 1 -

L'axe Paris – Limoges - Toulouse

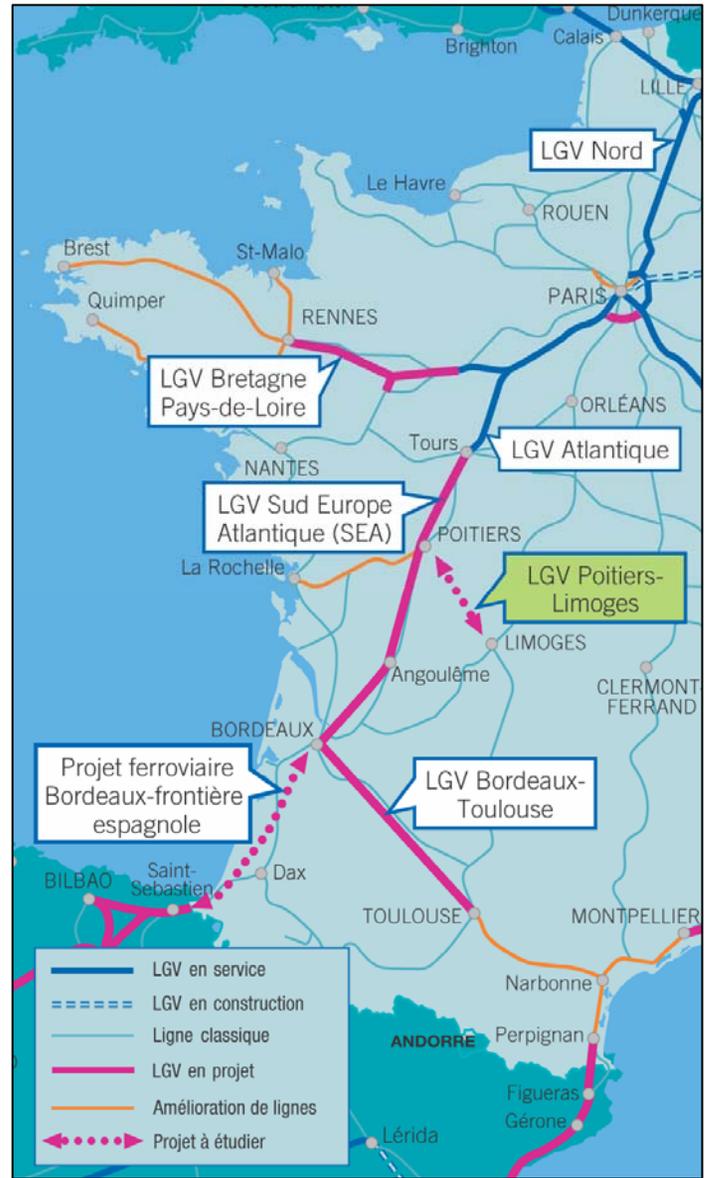
L'axe Paris-Limoges-Toulouse

- Un axe historique qui traverse 3 régions :
 - Le Capitole circulait déjà à 200 km/h entre les Aubrais et Vierzon en mai 1967.
- Un axe performant entre Paris et Châteauroux
 - 75 % du trajet parcourables à 160 km/h ou plus,
 - 45 % du trajet (120 km) parcourables à 200 km/h

Paris-Châteauroux en 1h50



L'axe Paris-Limoges-Toulouse



Aujourd'hui :

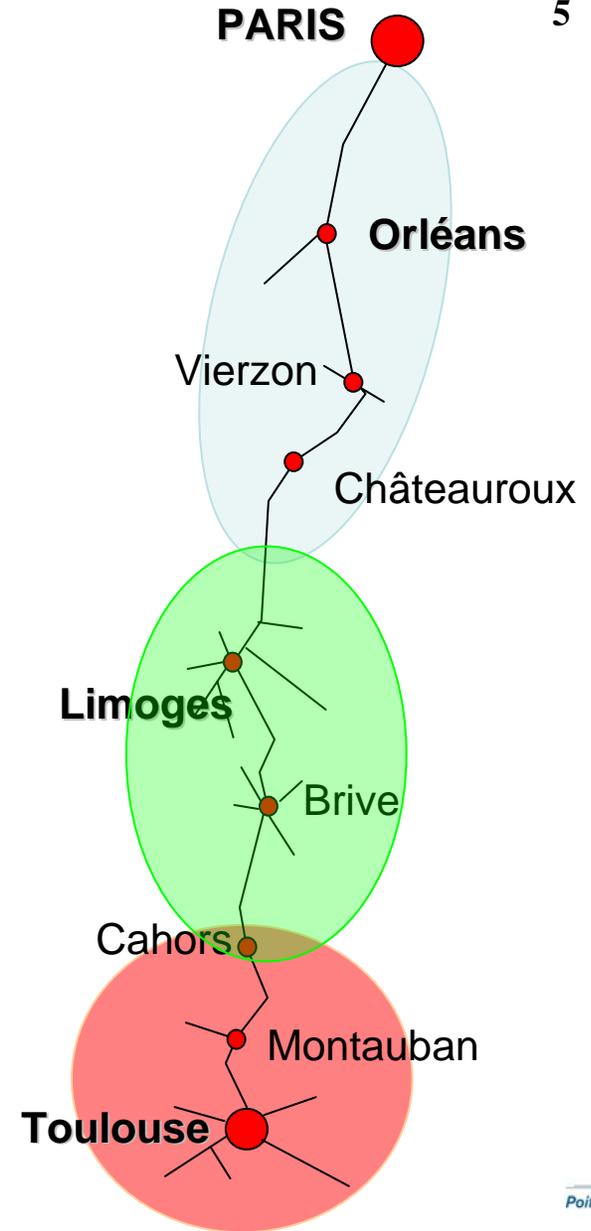
- La mise en place d'un réseau à grande vitesse sur la façade atlantique relié au réseau européen,
- Des stratégies de déplacements et de transport des régions,

Impliquent un changement des fonctions de l'axe Paris-Limoges-Toulouse

**Un axe qui traverse 3
territoires ...**

**dont les besoins en
matière de déplacements
sont différents ...**

**et qui appellent donc des
réponses différentes**

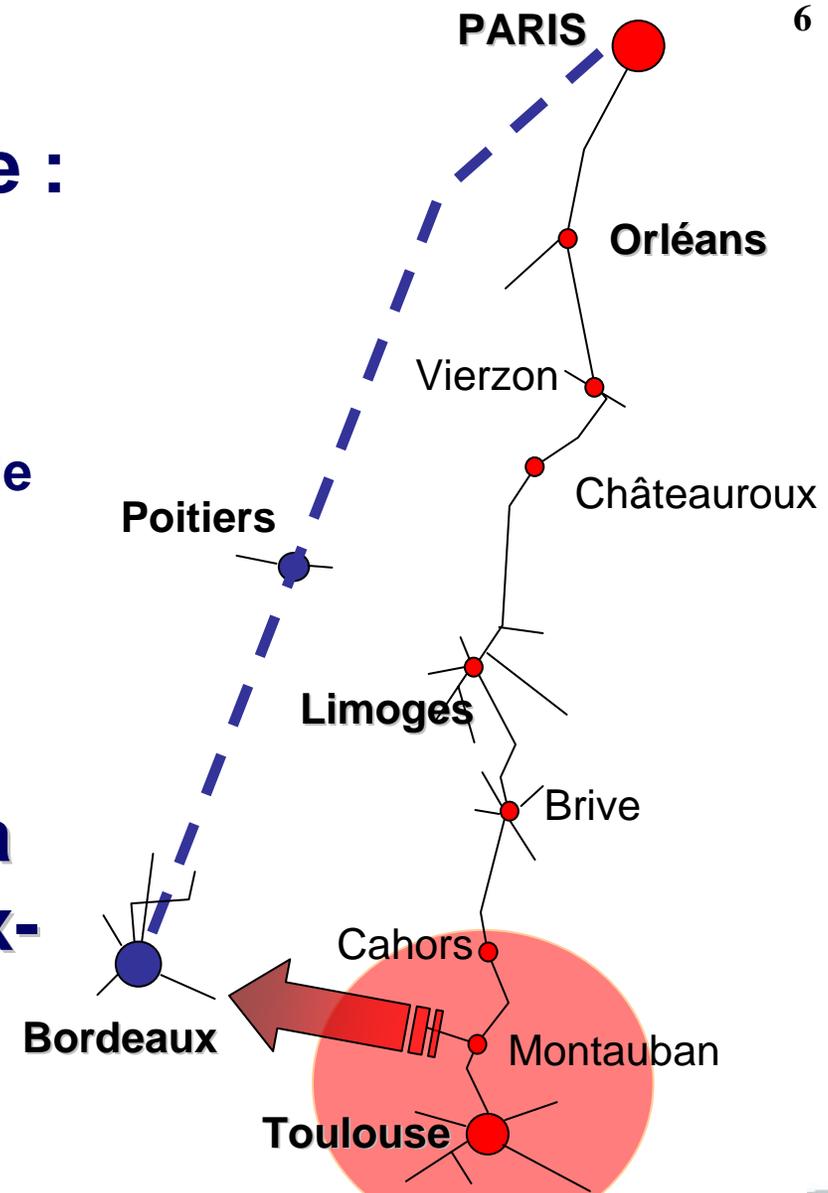


L'axe Paris-Limoges-Toulouse

Midi-Pyrénées et Toulouse :

- L'amélioration significative de leurs relations ferroviaires avec l'Île-de-France et Bordeaux,
- La connexion au réseau à grande vitesse européen,
- La possibilité de développer le trafic ferroviaire régional.

⇒ **Création d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse**

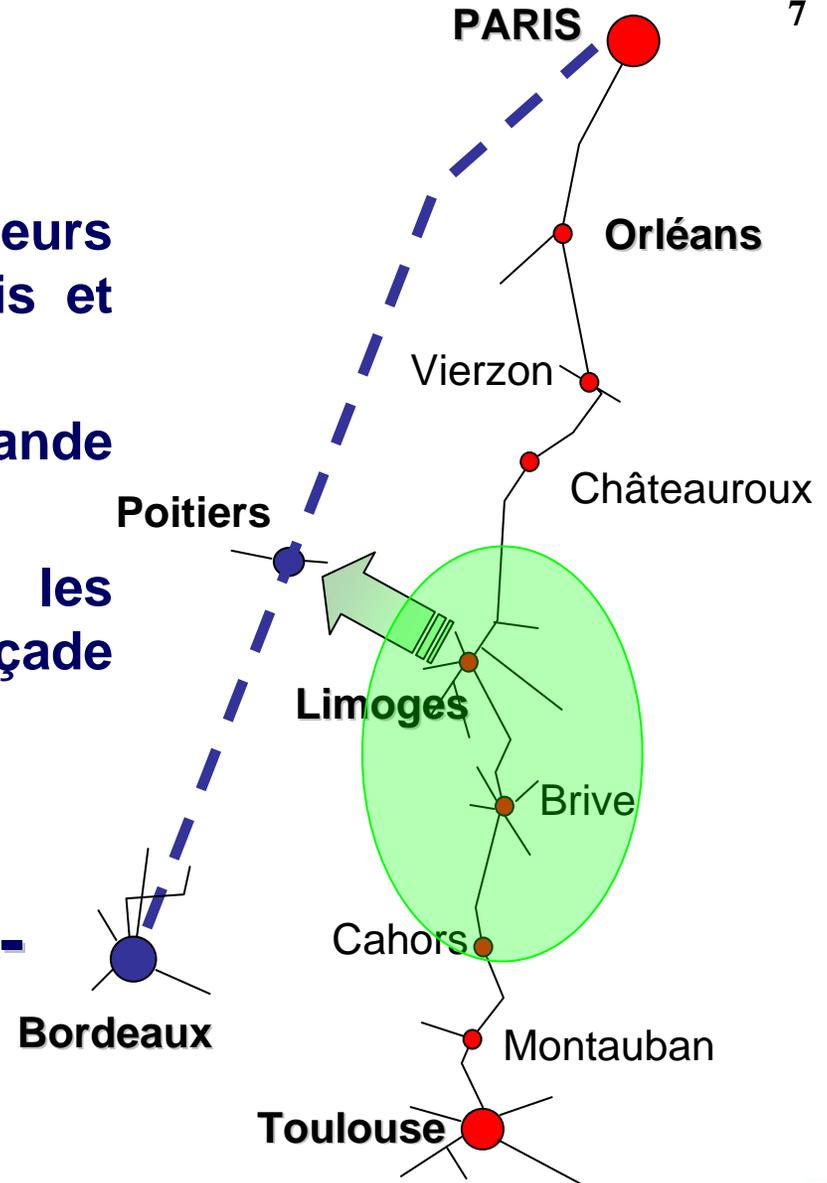


L'axe Paris-Limoges-Toulouse

Le Limousin et Limoges :

- L'amélioration significative de leurs relations ferroviaires avec Paris et l'Île-de-France,
- La connexion au réseau à grande vitesse européen,
- La possibilité de renforcer les synergies avec Poitiers et la façade Atlantique.

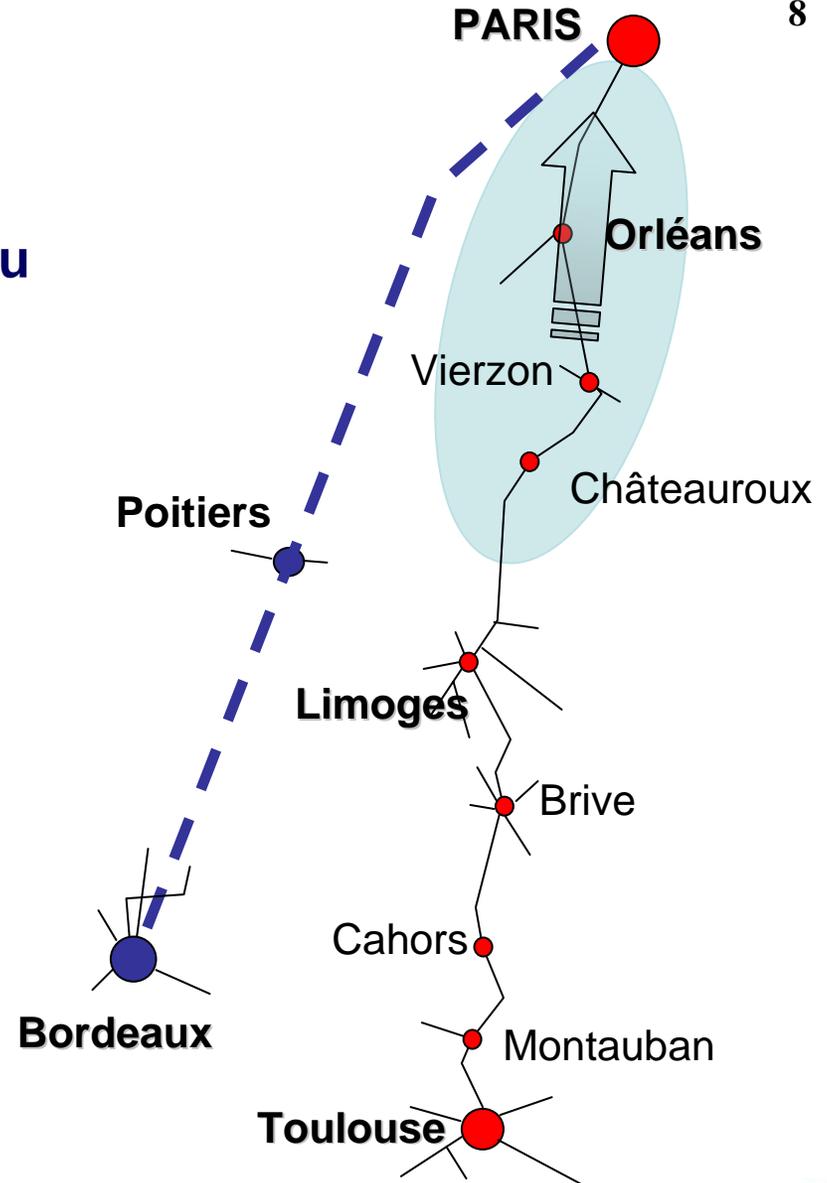
⇒ **Projet d'une Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges**



La région Centre et Châteauroux :

- La pérennité et l'amélioration du niveau de service vers Paris,
- La mise en place d'un service connecté sur Roissy et sur le réseau à grande vitesse européen,
- L'amélioration des dessertes locales.

⇒ **Mettre en œuvre des actions spécifiques à cette partie de l'axe**



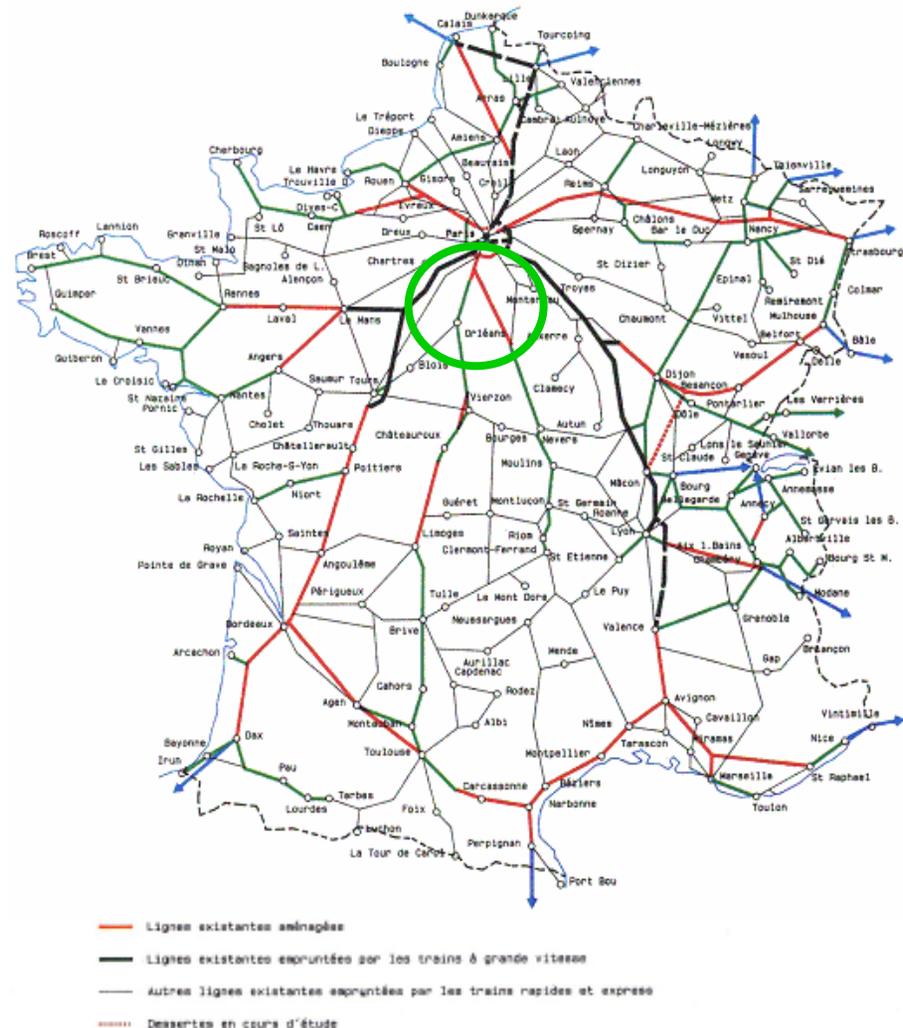
- 2 -

Les propositions envisagées successivement entre Paris et Limoges

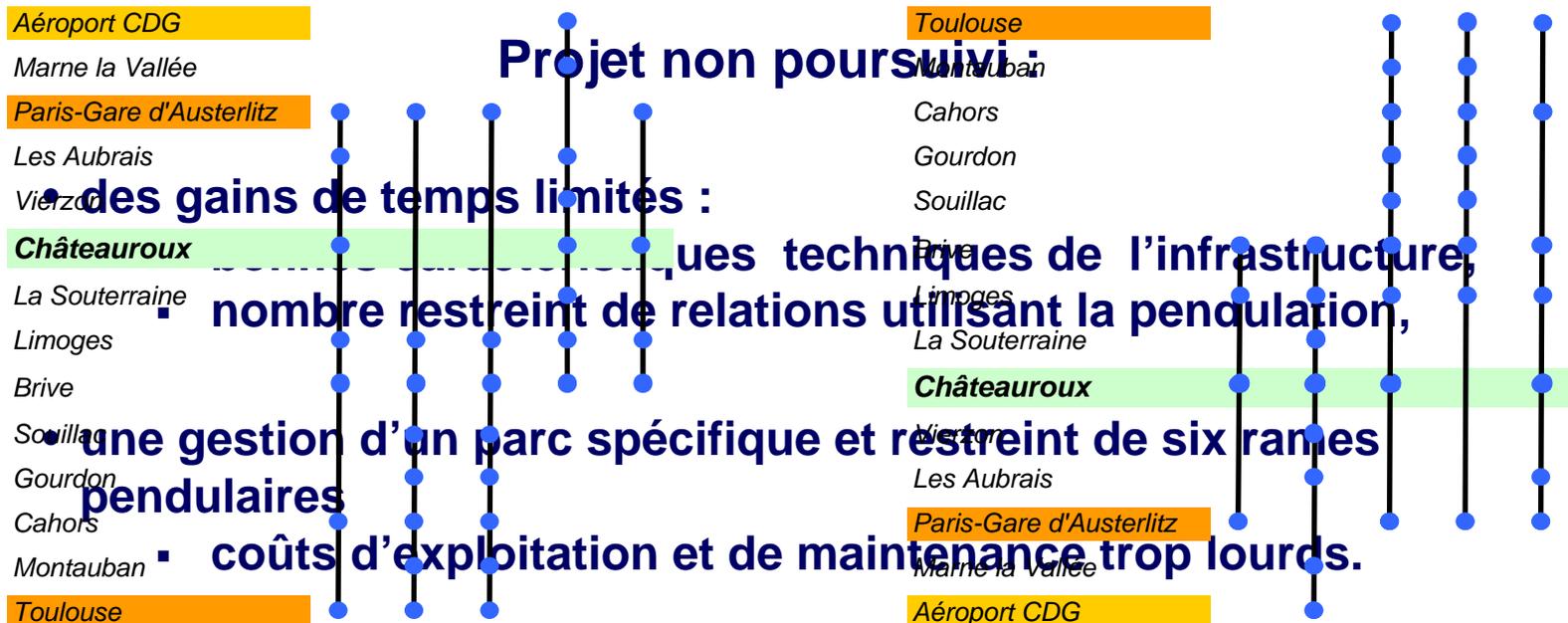
PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

- Initié dans le cadre du Schéma Directeur de 1992, avec deux variantes étudiées
- La solution dite du « Y renversé » a été retenue à l'époque.

Projet qui n'a pas connu de suite

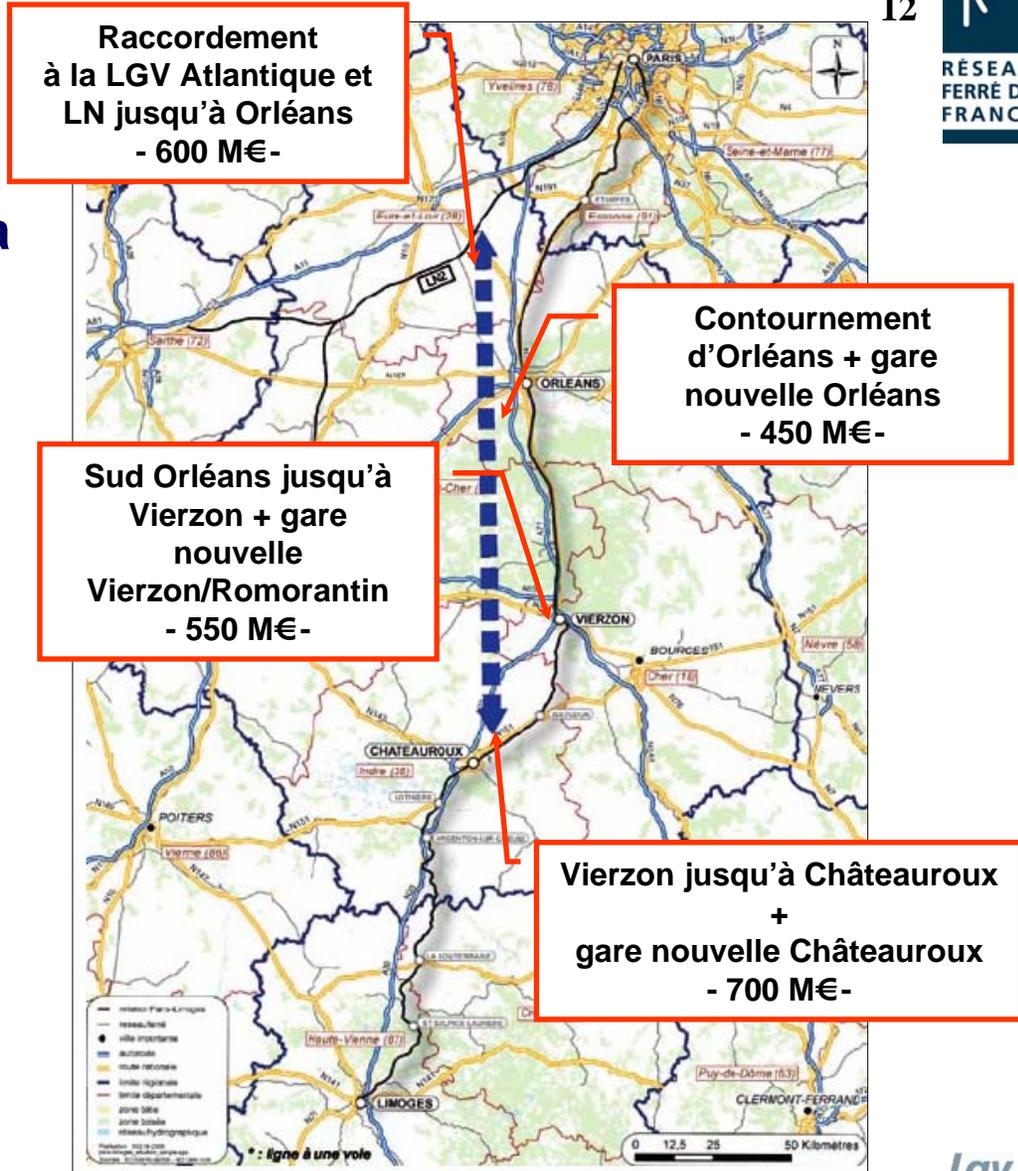


- Permettre, grâce à l'utilisation de 6 rames TGV pendularisées, de faire Paris-Limoges en 2h30, avec 5 allers-retours quotidiens.

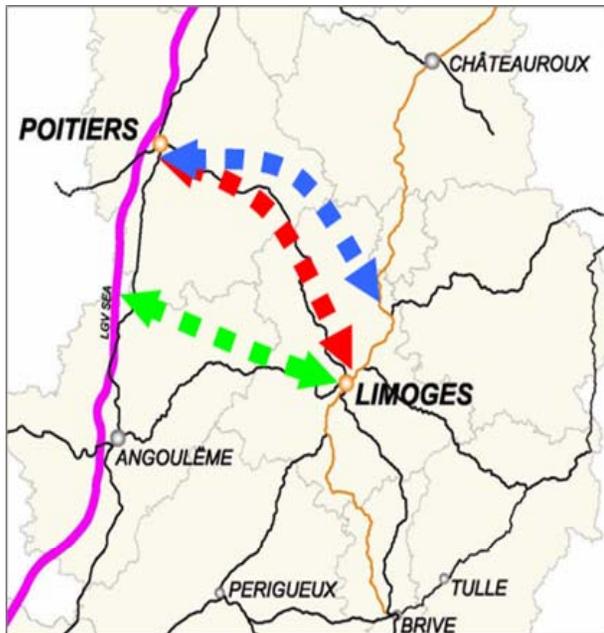


La grande vitesse sur l'axe

- Création de 165 km de Ligne à Grande Vitesse entre Beauvilliers et Châteauroux,
- Paris-Châteauroux en 1h00 et Paris-Limoges en 2h00,
- Coût entre 2,2 et 2,4 Mds€,
- Des interrogations...



Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges :



- 3 options de passage nécessitant de 90 à 115 km de création de ligne nouvelle,
- 10 A/R Brive-Limoges-Poitiers-Paris et 1 A/R Brive-Limoges-Poitiers-Roissy-Lille,
- Coût : entre 1,15 et 1,3 Mds€

- 3 -

**Quelles perspectives de
développement ?**

Orléans :

- Fréquence des relations vers Paris,

Châteauroux et l'Indre :

- pérennité et amélioration de la qualité de la desserte avec Paris : cadencement, confort, sécurité

Nord de la Creuse :

- pérennité des dessertes notamment vers l'Île de France

**Connexion à
Roissy et au
réseau à
grande vitesse**

Une infrastructure performante

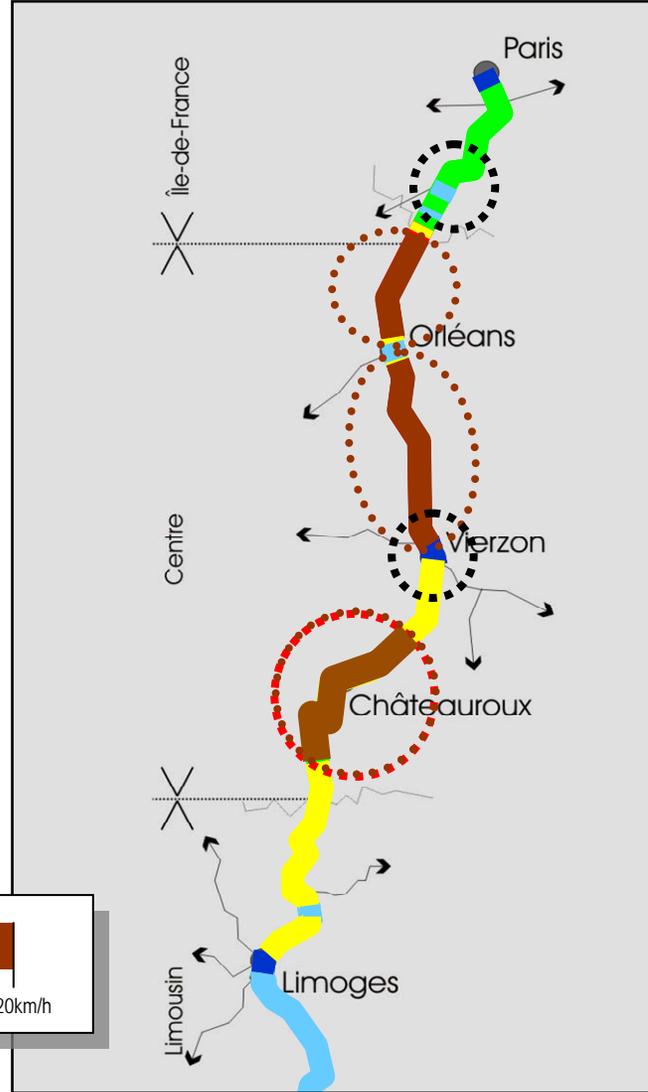
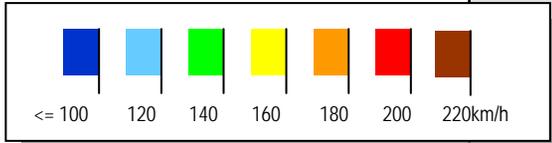
Un axe structurant du réseau français sur lequel Réseau ferré de France investit 265 millions d'euros sur la période 2004/2007 pour garantir le niveau de service.



Qui offre de faibles marges d'amélioration

Un axe avec des vitesses autorisées déjà très élevées, d'où des possibilités d'amélioration limitées :

- **Suppression de 29 passages à niveau, aménagements de sécurité = 70 M€**
- **Augmentation de la vitesse de 200 à 220 km/h = 50 M€ = gain de l'ordre de 3 mn,**
- **Possibilités de shunts ponctuels.**



- **La mise en place d'un TGV Brive-Limoges-Roissy-Lille,**
- **Le renouvellement des matériels Corail et TéoZ à l'horizon 2016 influencera le système de desserte,**
- **Le cadencement des dessertes.**