



**Lgv**  
Poitiers ↔ Limoges

# PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## INTRODUCTION DE MICHEL BOYON, PRÉSIDENT DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Toute réalisation d'une ligne à grande vitesse répond à des objectifs d'aménagement et de développement du territoire. Ces objectifs sont au cœur du projet de ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges. Ce projet permet en effet d'accompagner l'ouverture de l'ensemble du Limousin sur la façade atlantique, de renforcer les coopérations entre Limoges et Poitiers, et de permettre à Limoges, Brive, Guéret, Périgueux, Cahors, Rodez, Aurillac et aux contrées environnantes de bénéficier de relations nettement améliorées avec l'Île-de-France et les autres villes françaises reliées au réseau ferré à grande vitesse. Il s'agit donc d'un projet important pour Réseau ferré de France, qui en est le maître d'ouvrage.

Avec la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, qui reliera Tours à Bordeaux en passant par Poitiers, la grande vitesse ferroviaire sera aux

portes du Limousin. C'est une réelle opportunité pour la desserte ferroviaire de l'ensemble de la région, mais également du nord de la Dordogne, du Lot et du Cantal. Avec la LGV Sud Europe Atlantique, la LGV Bordeaux-Toulouse et le projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole qui fait également l'objet d'un débat public cet automne, le réseau à grande vitesse de la façade atlantique et du Sud-Ouest se dessine progressivement. La Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges s'inscrira dans ce schéma.

Ce projet d'aménagement pourra rompre l'enclavement ferroviaire de toute une partie de la France. Limoges rejoindra les métropoles régionales distantes de deux heures de Paris, comme le sont Lyon et Nantes aujourd'hui, Bordeaux et Strasbourg demain. Poitiers verra son rôle de nœud ferroviaire de la grande vitesse s'affirmer. Brive sera à trois heures de

Paris, à l'instar de Toulouse lorsque la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse sera réalisée. Guéret, Périgueux et Cahors, mais aussi Rodez et Aurillac, disposeront de possibilités renforcées d'accès au réseau national à grande vitesse. De plus, le projet permettra de consolider les partenariats que nouent les régions Limousin et Poitou-Charentes, qui seront ainsi dotées d'un moyen de transport rapide et sûr, à la hauteur de leurs ambitions.

Un projet de cette envergure n'a cependant de sens que s'il s'inscrit dans une réflexion et une action d'ensemble portant sur les déplacements ferroviaires. Il doit être coordonné avec les actions présentes ou futures menées dans le cadre des contrats conclus entre l'État et les régions pour la modernisation et le développement des transports ferroviaires régionaux.

La Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges est le sixième projet de Réseau ferré de France soumis à débat public. Ce débat constitue un temps fort dans la vie d'un projet puisqu'il permet, au vu des appréciations portées sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre de ses objectifs et d'en préciser les principales caractéristiques. Il doit enrichir le projet grâce à l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations qui se sentent concernées par les enjeux qu'il porte. Réseau ferré de France abordera donc ce débat public comme les précédents, dans un esprit d'ouverture, d'écoute et de dialogue.

RFF sait que ce débat public sera constructif. Il en attend beaucoup pour éclairer sa future décision sur les suites à donner au projet. RFF exprime par avance sa gratitude à celles et ceux qui participeront au débat.

# SOMMAIRE

• **Avant-propos** > p 08

## 1 • **Le Centre-Ouest : axes de développement et enjeux de transport** > p 10

### 1.1. **Accompagner les dynamiques territoriales** > p 12

1.1.1 Le Centre-Ouest, une dynamique territoriale particulière entre façade atlantique et Massif central > p 12

1.1.2 Les dynamiques de développement du Centre-Ouest > p 14

### 1.2. **Transports et déplacements dans le Centre-Ouest** > p 20

1.2.1 Une offre ferroviaire pour répondre à une demande forte de déplacements de longue distance > p 20

1.2.2 Un réseau routier développé pour une offre améliorée > p 25

1.2.3 Une offre aérienne qui se positionne sur les échanges touristiques > p 28

1.2.4 L'évolution des déplacements et la pertinence du mode ferroviaire dans les réseaux de demain > p 29

### 1.3. **Les enjeux d'aménagement du territoire pour le Centre-Ouest** > p 31

1.3.1 Une meilleure accessibilité du Centre-Ouest aux échelles nationale et européenne > p 31

1.3.2 Une ouverture sur la façade atlantique > p 32

1.3.3 Une meilleure complémentarité des modes de transport qui maillent l'espace régional > p 33

## 2 • **Répondre par la grande vitesse ferroviaire aux enjeux d'aménagement du Centre-Ouest** > p 34

### 2.1. **Passer par l'axe central** > p 36

2.1.1 Le TGV Limousin (1992) > p 36

2.1.2 La pendulation : le projet « POLT » (2001) > p 38

2.1.3 Des projets qui ne répondent que partiellement aux problématiques territoriales > p 40

### 2.2. **Passer par l'axe atlantique** > p 42

2.2.1 Un renforcement de l'accessibilité à l'Île-de-France et aux métropoles nationales et européennes > p 42

2.2.2 Une amélioration des relations entre Poitiers et Limoges > p 44

2.2.3 La complémentarité des réseaux de transport > p 44

### 2.3. **Le redéploiement de l'offre ferroviaire pour la desserte des agglomérations du Centre** > p 46

2.3.1 Une ligne exploitant déjà pleinement son potentiel > p 46

2.3.2 La nécessaire adaptation de la future offre > p 47

### 3 • Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges > p 48

- 3.1 Les options de passage du projet de LGV Poitiers-Limoges présentées au débat public > p 50**
  - 3.1.1 La recherche des options de passage > p 50
  - 3.1.2 L'option nord > p 54
  - 3.1.3 L'option centrale > p 56
  - 3.1.4 L'option sud > p 58
- 3.2 Les enjeux environnementaux des espaces concernés par le projet > p 60**
  - 3.2.1 Les enjeux humains > p 60
  - 3.2.2 Les enjeux du milieu naturel > p 63
  - 3.2.3 Les enjeux environnementaux spécifiques aux options étudiées > p 66
- 3.3 Synthèse des principales caractéristiques des options proposées par RFF > p 69**

### 4 • Évaluation socio-économique et financement du projet > p 70

- 4.1 L'évaluation socio-économique du projet > p 72**
  - 4.1.1 Calculer le bilan socio-économique d'un projet > p 73
  - 4.1.2 Les premiers résultats de l'évaluation socio-économique du projet de LGV Poitiers-Limoges > p 75
  - 4.1.3 Un projet améliorant significativement l'équité territoriale > p 75
- 4.2 Les moyens de financement envisageables > p 77**
  - 4.2.1 Les modalités de financement envisageables > p 77
  - 4.2.2 Les partenaires du financement > p 80

### 5 • Après le débat public > p 82

- 5.1 Le processus de conduite d'un projet de LGV : du débat public au démarrage des travaux > p 84**
  - 5.1.1 Après le débat public > p 85
  - 5.1.2 Les études préliminaires > p 85
  - 5.1.3 Les études d'avant-projet sommaire (APS) > p 85
  - 5.1.4 L'enquête publique > p 85
  - 5.1.5 Les études d'avant-projet détaillé (APD) > p 85
- 5.2 Le processus envisageable pour le projet > p 86**
  - 5.2.1 L'expression d'un soutien au projet > p 86
  - 5.2.2 Une meilleure définition du projet > p 86
  - 5.2.3 Des caractéristiques du projet facilitant la maîtrise des délais des travaux > p 87

- **Table des annexes > p 89**
- **Glossaire/lexique > p 92**
- **Liste des études > p 95**