



**Lgv**  
Poitiers ↔ Limoges

**LIGNE À GRANDE VITESSE  
POITIERS-LIMOGES**

Débat public

Ce document d'information du maître d'ouvrage répond aux interrogations les plus fréquemment posées lors de la première moitié du débat public. Il est diffusé par la Commission particulière du débat public en charge du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le site Internet du débat public (<http://www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org>) ou les documents disponibles dans les locaux de la Commission particulière du débat public :

Commission particulière du débat public:  
31, place de la République  
87000 Limoges  
Tél. : 05 55 34 86 00  
Fax : 05 55 34 86 08  
email : [contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](mailto:contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)

**DOSSIER D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE**  
**Réseau ferré de France répond à 8 questions**

novembre

**2006**

**Réseau ferré de France**  
Direction régionale  
Centre-Limousin  
16, rue de la République  
45000 ORLÉANS  
Tél. 02.38.80.98.54  
Fax. 02.38.80.98.60  
Internet : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

Conception : Stratis novembre 2006

**RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE**



A travers ce document , Réseau ferré de France répond aux huit questions les plus fréquemment posées au cours de la première moitié du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges. Ce débat public a débuté le 1<sup>er</sup> septembre 2006 et doit s'achever le 18 décembre 2006. Il permet de discuter de l'opportunité, des principaux objectifs et des grandes caractéristiques qui fondent le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges proposé par Réseau ferré de France.

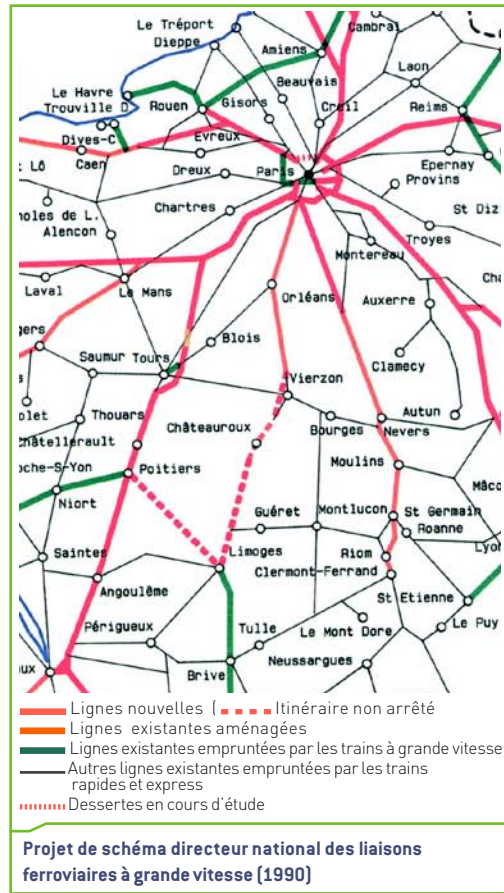
A la demande de la Commission particulière du débat public, qui organise et anime ce débat, Réseau ferré de France a réalisé ce document afin d'apporter des informations complémentaires.

Ce document d'information du maître d'ouvrage répond aux interrogations les plus fréquemment posées lors de la première moitié du débat public. Il est diffusé par la Commission particulière du débat public en charge du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Réseau ferré de France propose de détailler les huit points suivants :

1. Pourquoi est-ce le projet de LGV Poitiers-Limoges qui est présenté au débat public alors que d'autres projets ont été étudiés ?
2. En quoi le projet de LGV Poitiers-Limoges participe-t-il à l'aménagement du territoire ?
3. Pourquoi une LGV entre Paris, Orléans, Limoges, voire Toulouse n'est-elle pas étudiée ?
4. Le projet de LGV Poitiers-Limoges est-il compatible avec la desserte de la ligne TER Poitiers-Limoges ?
5. Que deviendrait la ligne Paris-Orléans-Limoges ?
6. Réseau ferré de France a-t-il une préférence pour l'une des trois options de passage présentées au débat public ?
7. Pourquoi prévoir de réaliser une section de LGV à voie unique ?
8. La LGV Atlantique et la gare de Paris-Montparnasse sont-elles capables d'absorber le trafic supplémentaire engendré par la LGV Poitiers-Limoges ?

# 1. Pourquoi est-ce le projet de LGV Poitiers-Limoges qui est présenté au débat public alors que d'autres projets ont été étudiés ?



Le projet d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges a été retenu par RFF à l'issue de nombreuses études. Ce choix a été établi en tenant compte non seulement des avantages spécifiques du projet, mais aussi de l'expression des attentes des acteurs locaux et de l'évolution du contexte ferroviaire, notamment l'opportunité que constitue aujourd'hui la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA).

Le projet d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, dans une forme très semblable à celle présentée aujourd'hui, avait été étudié par la SNCF, à la fin des années 80, dans le cadre de la préparation du schéma directeur ferroviaire de 1992. Deux hypothèses avaient alors été envisagées pour desservir le Limousin par la grande vitesse :

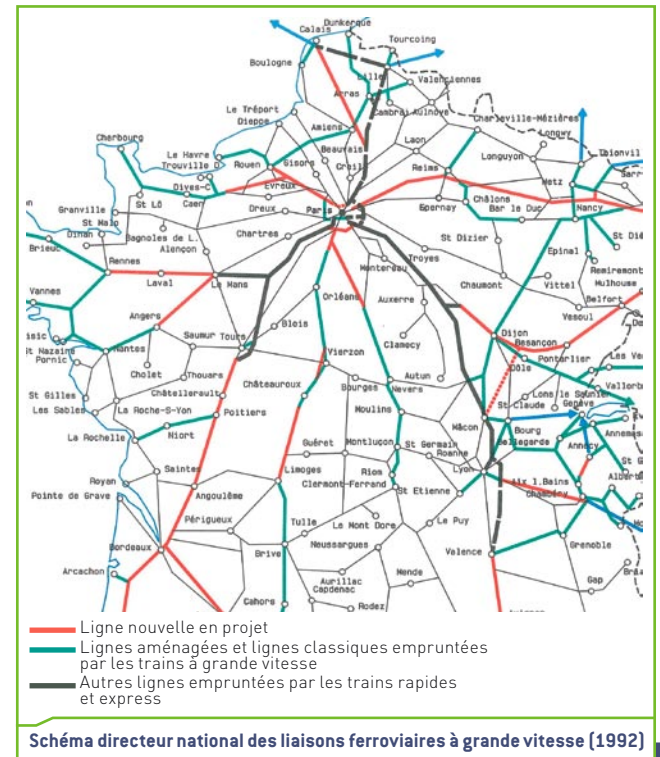
- soit une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges s'appuyant sur la future LGV Sud Europe Atlantique ;
- soit une amélioration des performances de la ligne existante Paris-Orléans-Limoges à travers des aménagements de la ligne (notamment au nord de Vierzon) et

la construction de tronçons de LGV (à la sortie de Paris et au sud de Vierzon) : le projet appelé « TGV Limousin ».

Dans son dossier préparatoire au schéma directeur ferroviaire de 1992, intitulé « Liaisons ferroviaires à grande vitesse - Premières études de la SNCF » (juin 1990), la SNCF indiquait qu'en comparaison du TGV Limousin, une LGV entre Poitiers et Limoges « apporterait, pour

un coût plus réduit, un gain de temps d'une dizaine de minutes sur le temps de parcours sans arrêt de Paris à Limoges ».

En 1991, c'est le projet de TGV Limousin qui a été retenu dans un premier temps par les pouvoirs publics, après consultation des collectivités territoriales. Ce choix était alors principalement justifié par la réalisation d'une branche commune avec le projet de TGV Auvergne (les deux projets étant alors communément associés sous l'expression de « Y renversé »).



L'abandon du projet de TGV Auvergne ainsi

que les conclusions du rapport Rouvillois de 1996 sur les perspectives de créations des lignes à grande vitesse ont toutefois remis en cause l'intérêt du projet du TGV Limousin. C'est pourquoi ce projet n'a finalement pas été poursuivi.

Une réflexion a alors été engagée par la SNCF, en partenariat avec les collectivités territoriales. Le principe était d'améliorer les performances de l'axe Paris-Limoges-Toulouse grâce à la mise en place d'un matériel roulant performant, sans aménagement lourd de la ligne. **Trois solutions ont été alors étudiées : faire circuler des TGV, des trains pendulaires ou des trains Corail améliorés. C'est la solution du train pendulaire qui a été explorée.**

Ainsi, nouveau projet, appelé « POLT », a été étudié. En 2001, un protocole d'accord de financement du projet POLT et une convention cadre d'études sont signés entre la SNCF, Réseau ferré de France et les régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées. **Mais en 2003, le gouvernement décide, lors du CIADT du 18 décembre 2003, de ne pas poursuivre le projet de train pendulaire,** considérant notamment que :

- d'une part, les avantages socio-économiques seraient faibles (gains de temps réduits et nombre de circulations restreint par rapport à l'investissement nécessaire) ;



• d'autre part, la gestion d'un parc spécifique et restreint de six rames pendulaires entraînerait des coûts d'exploitation et de maintenance trop lourds pour l'entreprise de transport et ne garantirait pas un niveau suffisant de fiabilité du service.

Ainsi, les différentes solutions d'amélioration des performances de l'axe Paris - Limoges - Toulouse ont fait l'objet de nombreuses analyses, mais elles ont successivement montré leurs limites. La Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges est un projet qui peut aujourd'hui s'avérer une solution adaptée aux besoins du Limousin et des territoires alentour en matière d'accessibilité à l'Île-de-France et au réseau national à grande vitesse.

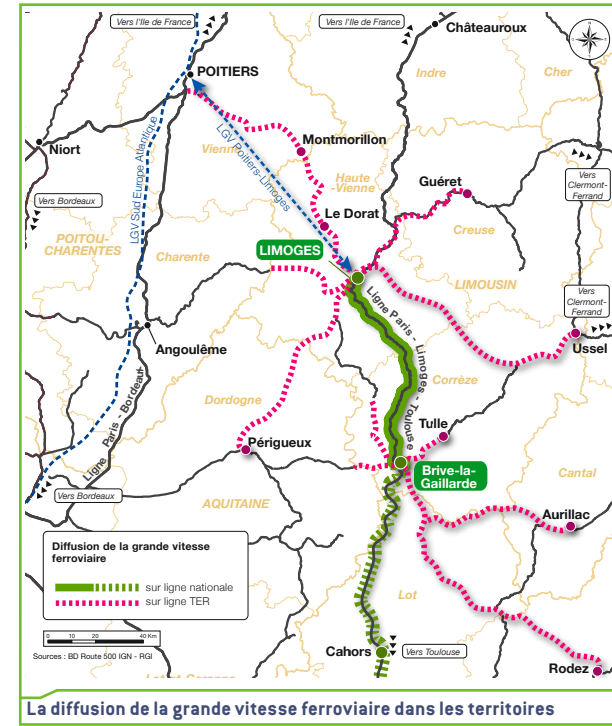
## 2. En quoi le projet de LGV Poitiers-Limoges participe-t-il à l'aménagement du territoire ?

La grande vitesse ferroviaire constitue aujourd'hui un outil majeur de l'aménagement du territoire car elle présente une forte capacité à « rapprocher » les villes et territoires entre eux.

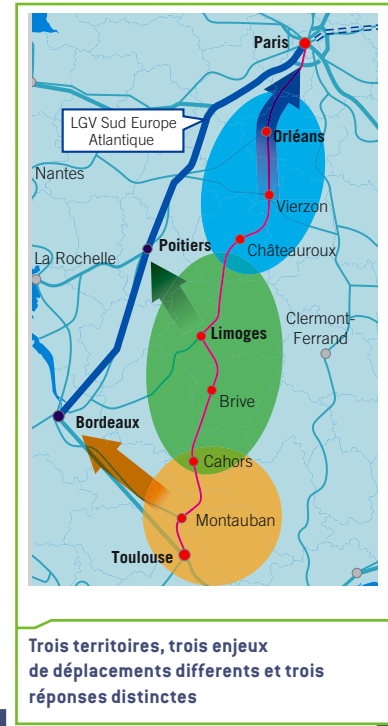
Le projet de LGV Poitiers-Limoges, en favorisant le désenclavement ferroviaire du Limousin et des territoires alentour, offrirait une véritable opportunité pour l'aménagement et le développement des territoires concernés. Il permettrait d'ouvrir la région, mais également les villes de Périgueux, Cahors, Aurillac et Rodez, vers Paris, vers le réseau national à grande vitesse et vers la façade Atlantique.

Par ailleurs, les complémentarités à développer entre les différents réseaux de transport (TGV, TER, cars départementaux, transports urbains..) permettraient d'irriguer un territoire beaucoup plus vaste, de Périgueux jusqu'à Aurillac en passant par Rodez. Ce projet agirait alors en synergie avec les politiques locales de développement initiées à l'occasion de l'arrivée du TGV.

Le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges participerait ainsi de l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et local. Il désenclaverait le Limousin par la



La diffusion de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires

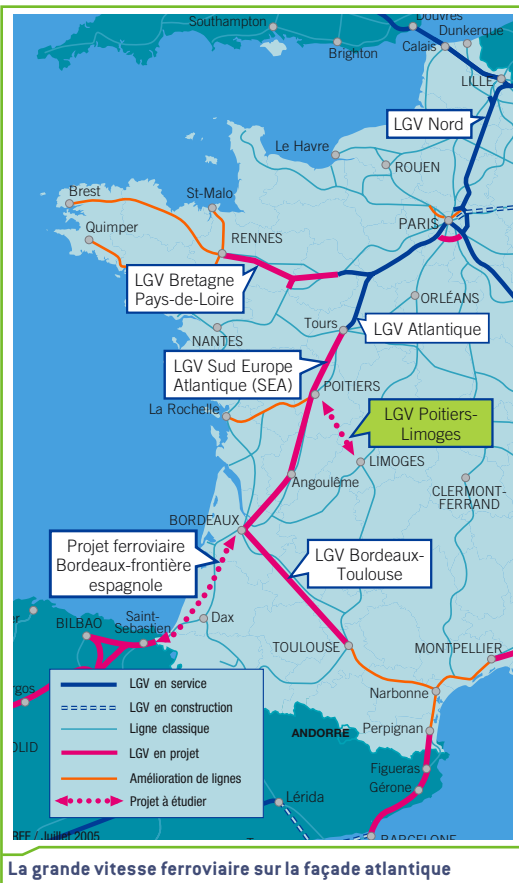


Trois territoires, trois enjeux de déplacements différents et trois réponses distinctes

grande vitesse ferroviaire (Paris à moins de deux heures), il rapprocherait Limoges et Poitiers (moins de 45 minutes), il permettrait le redéploiement de l'offre de transport et, partant, il améliorerait l'accessibilité des territoires.

**En ce sens, la LGV Poitiers-Limoges répond favorablement à un enjeu bien précis d'aménagement du territoire pour le Centre-Ouest. Cet enjeu est différent, du point de vue des déplacements et, plus particulièrement en matière de politique ferroviaire, de ceux des territoires situés plus au nord et au sud :**

- plus au nord, les villes desservies sont orientées vers le bassin parisien grâce à une bonne accessibilité ferroviaire. Elles cherchent à renforcer leurs relations avec l'Île-de-France et attendent une amélioration et une diversification de l'offre ferroviaire adaptées à leurs futurs besoins de déplacements (fréquence, cadencement, positionnement horaire) ;
- plus au sud, les territoires sont inscrits dans une dynamique de rapprochement avec Toulouse et recherchent une amélioration significative de leurs relations ferroviaires avec l'Île-de-France et le réseau à grande vitesse européen. En particulier, une politique régionale très dynamique en matière de TER tend à faire converger l'ensemble des flux régionaux vers Toulouse. En se connectant à la LGV Sud Europe Atlantique au niveau de Bordeaux grâce au projet de Ligne à



La grande vitesse ferroviaire sur la façade atlantique

Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, Toulouse et sa région trouvent une réponse adaptée à cet enjeu.

Parce qu'un seul et même projet ne peut répondre pleinement à ces besoins différents en matière de déplacements, il convient d'apporter des réponses différentes et complémentaires. **La LGV Poitiers-Limoges constitue dès lors une réponse adaptée aux besoins du Limousin et des territoires environnants.**

### 3. Pourquoi une LGV entre Paris, Orléans, Limoges, voire Toulouse n'est-elle pas étudiée ?

Cette hypothèse consisterait à utiliser pour partie la ligne à grande vitesse Atlantique au départ de Paris, puis à réaliser une ligne nouvelle jusqu'au nord de Châteauroux en desservant Orléans et Vierzon par des gares nouvelles. La desserte de Limoges aurait été assurée, dans un premier temps, par la ligne actuelle à partir de Châteauroux. Réseau ferré de France a notamment analysé une possibilité similaire à celle portée par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

En première approche, Réseau ferré de France estime que cette première phase impliquerait de réaliser une infrastructure nouvelle de 165 km environ, qui permettrait de desservir (sans arrêt) Châteauroux en 1h05 et Limoges en 2h05, **pour un investissement de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros, soit environ 1 milliard de plus que pour la LGV Poitiers-Limoges (1,15 Md € / 1,3 Md €).**

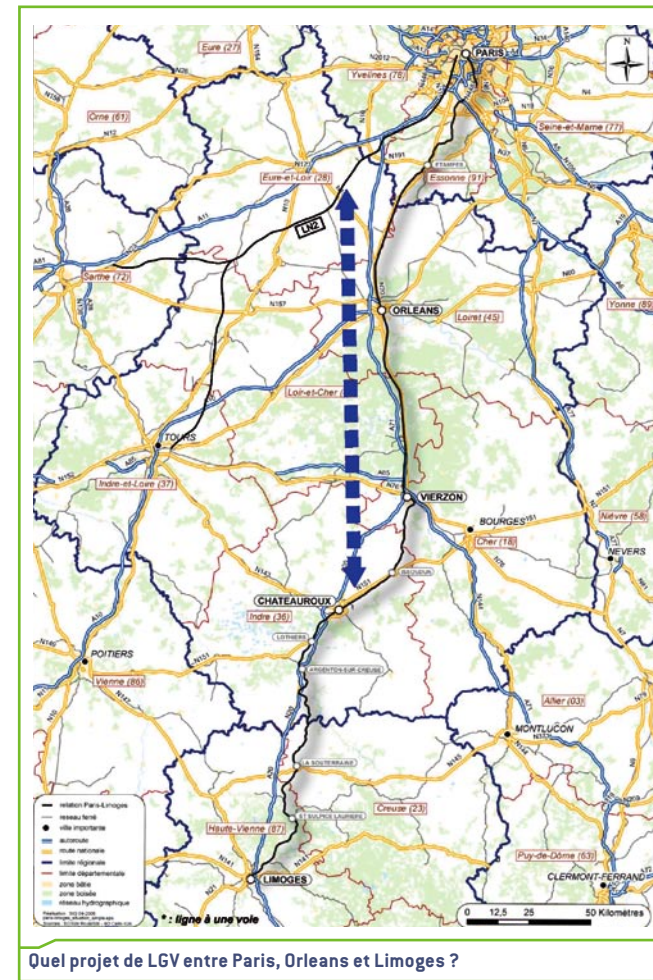
En plus de ce surcoût, un tel projet ne desservirait pas Poitiers et ne permettrait pas d'accompagner le mouvement d'ouverture du Centre-Ouest sur la façade atlantique. Or cette ouverture constitue un véritable enjeu d'aménagement du territoire. Ce projet impliquerait en outre une réorganisation complète du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon, car la réalisation de gares nouvelles prévues par ce projet réduirait le potentiel de connexion avec les TER, qui est optimal en gare centrale. Par ailleurs, un tel projet imposerait de traverser des espaces très sensibles du point de vue écologique (vallée de la Loire inscrite au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, zones humides fragiles de la Sologne). Autre inconvénient : cette solution ne permettrait pas de coupler des rames de TGV ayant des provenances ou des destinations différentes (ce qui est prévu en gare de Poitiers dans le cadre du projet de LGV Poitiers-Limoges), ce qui poserait de nouvelles interrogations en matière de capacité de la Ligne à Grande Vitesse atlantique aux abords de Paris.

**Le projet d'une liaison à grande vitesse intégrale entre Paris et Toulouse impliquerait quant à lui un investissement total de l'ordre de 8 milliards d'euros, ce qui, dans le contexte économique actuel, ne s'avère guère réalisable.** En outre, la ville de Toulouse et la région Midi-Pyrénées ont récemment fait le choix de se connecter à la LGV Sud Europe Atlantique et au réseau national à grande vitesse par Bordeaux (LGV Bordeaux-Toulouse).

Ainsi, Toulouse ne sera plus, via Bordeaux, qu'à 3h10 de Paris. Dans ce contexte, ni une connexion rapide Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ni même Paris-Orléans-Limoges, n'est justifiée.

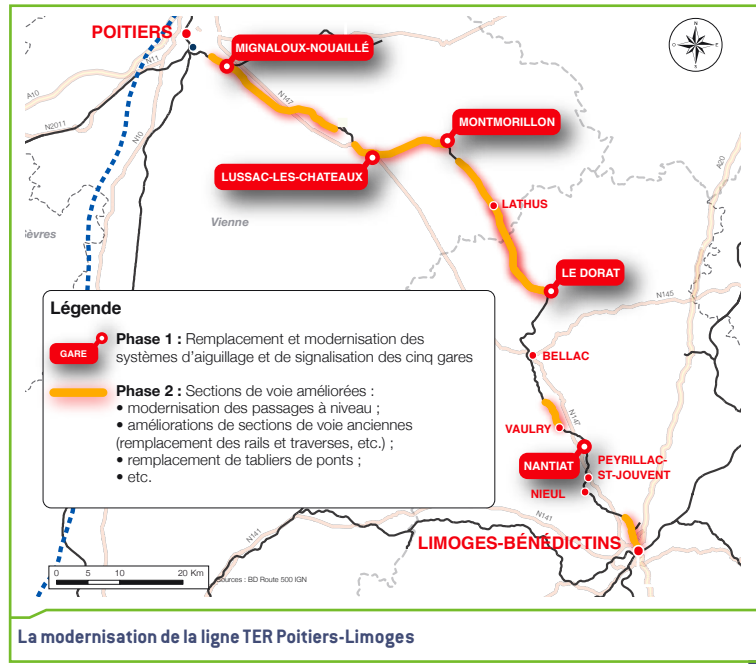
Pour l'ensemble de ces raisons, et compte tenu du montant des investissements en jeu, Réseau ferré de France a donc décidé de ne pas poursuivre l'étude d'un tel projet.

Réseau ferré de France propose en revanche de profiter des infrastructures en cours de réalisation afin de desservir le Limousin par la grande vitesse en le connectant lui aussi à la LGV Sud Europe Atlantique. Cette solution permet d'envisager un projet de façon réaliste et financièrement réalisable, de l'ordre de 1,15 à 1,3 milliard d'euros.





## 4. Le projet de LGV Poitiers-Limoges est-il compatible avec la desserte de la ligne TER Poitiers-Limoges ?



La LGV Poitiers-Limoges et la ligne TER auraient des rôles complémentaires : la LGV permet de voyager rapidement entre les capitales régionales tandis que le TER favorise une desserte fine du territoire.

Le programme de modernisation dont fait actuellement l'objet la ligne TER Poitiers-Limoges améliorera significativement son niveau de desserte et de fréquentation. Ces travaux, dont la première phase se terminera fin 2008, permettront de réduire le temps de parcours entre les deux villes de près de 25 minutes à l'issue de la deuxième phase (soit un temps de parcours ramené à environ 1h35 contre 2h00 aujourd'hui) et de porter, à terme, le nombre d'allers-retours quotidiens à 15.

Cette modernisation permettra une desserte fine et dense du territoire en améliorant les relations entre les bassins de vie de Lussac-lès-Châteaux, Montmorillon, Le Dorat, Bellac ou Nantiat, et avec les deux capitales régionales.

**Cette desserte TER permettra également d'améliorer la place et le rôle des gares TGV de Limoges-Bénédictins et de Poitiers :** grâce au réseau TER irriguant ces villes, on y accèdera plus aisément et l'effet « grande vitesse » pourra être diffusé vers d'autres villes. La LGV Poitiers-Limoges et la ligne TER sont donc bien complémentaires.

## 5. Que deviendrait la ligne Paris-Orléans-Limoges ?



Ligne Paris-Toulouse dans les gorges de la Vézère.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges ne remet pas en cause la modernisation engagée de la ligne Paris-Orléans-Limoges qui vise à pérenniser et à optimiser une desserte de qualité. Réseau ferré de France a déjà investi 265 millions d'euros au cours des trois dernières années dans la modernisation de cette ligne et continuera, au besoin, de le faire, dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national arrêté par le ministre des Transports le 22 mai 2006.

Pour ce qui est des dessertes futures de l'axe historique, il est de la compétence de la SNCF (Grandes Lignes) et des régions concernées (TER) de les définir. La création d'une LGV desservant Limoges par Poitiers impliquerait indéniablement la recherche de nouveaux dispositifs pour la desserte de Vierzon, Châteauroux, Argenton-sur-Creuse ou La Souterraine. Il s'agira d'offrir un service adapté aux nouveaux besoins des usagers, notamment en matière de fréquence, de cadencement, de confort ou bien encore de positionnement horaire. La recherche de ces solutions de desserte devra prendre en compte le nécessaire renouvellement, à l'horizon de la mise en service du projet, du matériel Corail actuel.

Par ailleurs, l'expérience montre que la mise en service d'une LGV, si son impact est bien anticipé, n'engendre pas un appauvrissement des dessertes sur les lignes existantes.

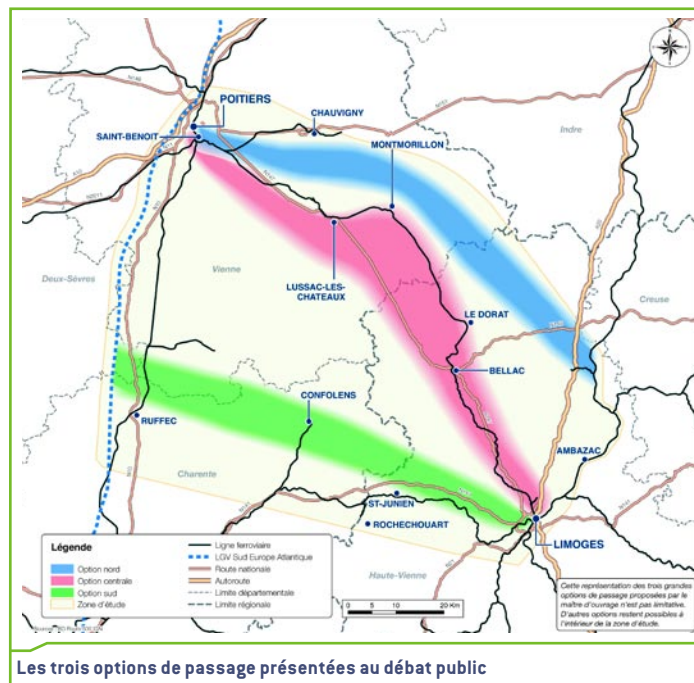
## 6. Réseau ferré de France a-t-il une préférence pour l'une des trois options de passage présentées au débat public ?

Réseau ferré de France a défini un cahier des charges des études qu'il a réalisées dans le cadre de la préparation du débat public (toutes ces études sont disponibles sur le site Internet de la CPDP et dans ses locaux à Limoges). Les principaux éléments structurants de ce cahier des charges sont les suivants :

- pouvoir relier Paris à Limoges en 2 heures environ ;
- desservir les gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins afin de bénéficier au maximum des possibilités d'intermodalité offertes par ces deux gares ;
- présenter un niveau d'investissement finançable ;
- prendre en compte le patrimoine environnemental (zones d'habitat et milieux naturels remarquables...) et le potentiel agricole.

Les trois options de passage sont distinctes du point de vue géographique et répondent chacune à ce cahier des charges. **Dès lors, RFF les présente au débat public sans avoir de préférence pour l'une ou l'autre d'entre elles.**

Ce sont les échanges au cours du débat public qui permettront d'éclairer RFF sur la ou les options sur lesquelles il pourrait ensuite être amené à poursuivre ses études.

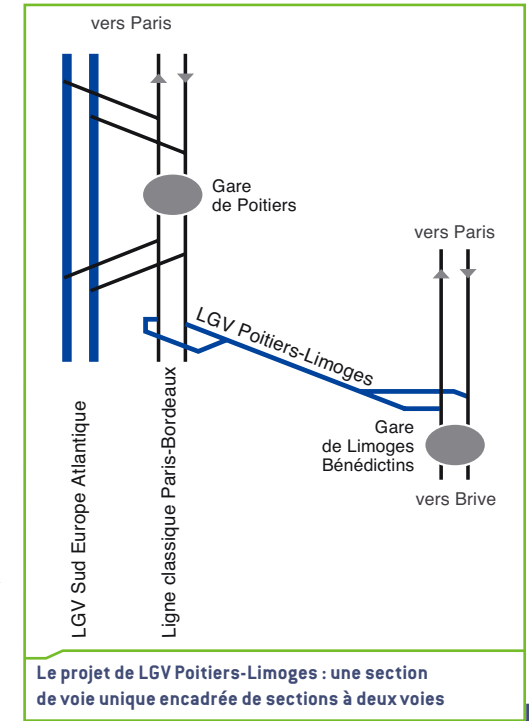


## 7. Pourquoi prévoir de réaliser une section de LGV à voie unique ?

À la fin des années 80, les projets de TGV Limousin et de TGV Poitiers-Limoges reposaient déjà sur le principe de sections à voie unique. Réseau ferré de France a repris ce principe sur le projet de LGV Poitiers-Limoges afin d'optimiser le niveau d'investissement en regard du trafic attendu sur cette ligne au cours des trente prochaines années.

Cette solution technique :

- satisfait pleinement à la réglementation actuelle en matière de sécurité ferroviaire (automatisation des sécurités) ;
- concerne seulement 70 à 75 km de voie, chaque section à une voie (où les TGV pourront circuler à 320km/h) étant encadrée de sections à deux voies afin d'assurer les croisements des TGV ;
- est conçue pour la circulation d'un train par heure dans chaque sens (ce qui serait la fréquence maximale à la mise en service du projet). Si la demande venait à augmenter, la conception de la ligne permet d'envisager sans aucune difficulté une augmentation du nombre de trains. Ce choix est compatible avec les niveaux de trafic attendus dans les 30 années à venir ;
- n'est pas plus contraignante qu'une ligne à double voie en cas de panne d'un TGV sur la ligne. Dans les deux cas, il faut tracter ou pousser le train en panne, comme cela se fait ailleurs. Etant donné la faible longueur de la LGV Poitiers-Limoges, un train en panne pourra être rapidement tracté ou poussé jusqu'à Poitiers ou Limoges.



La différence de coût entre une ligne avec une section à voie unique et une ligne à double voie de bout en bout est d'environ 200 millions d'euros. C'est une économie de coût considérable dans un projet comme celui de la LGV Poitiers-Limoges, estimé entre 1,15 à 1,30 milliard d'euros.

Le choix de la voie unique, qui représente aujourd'hui la meilleure solution pour répondre aux besoins, n'est toutefois pas irréversible : RFF a prévu la possibilité de réaliser à terme, si besoin, une ligne à deux voies.

## 8. La LGV Atlantique et la gare de Paris-Montparnasse sont-elles capables d'absorber le trafic supplémentaire engendré par la LGV Poitiers-Limoges ?

Des études ont d'ores et déjà été réalisées afin d'identifier les aménagements à mettre en œuvre pour absorber les accroissements de trafics liés à la mise en service des LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de la Loire, notamment sur la section Paris-Cortalain, mais également en gare Paris-Montparnasse.

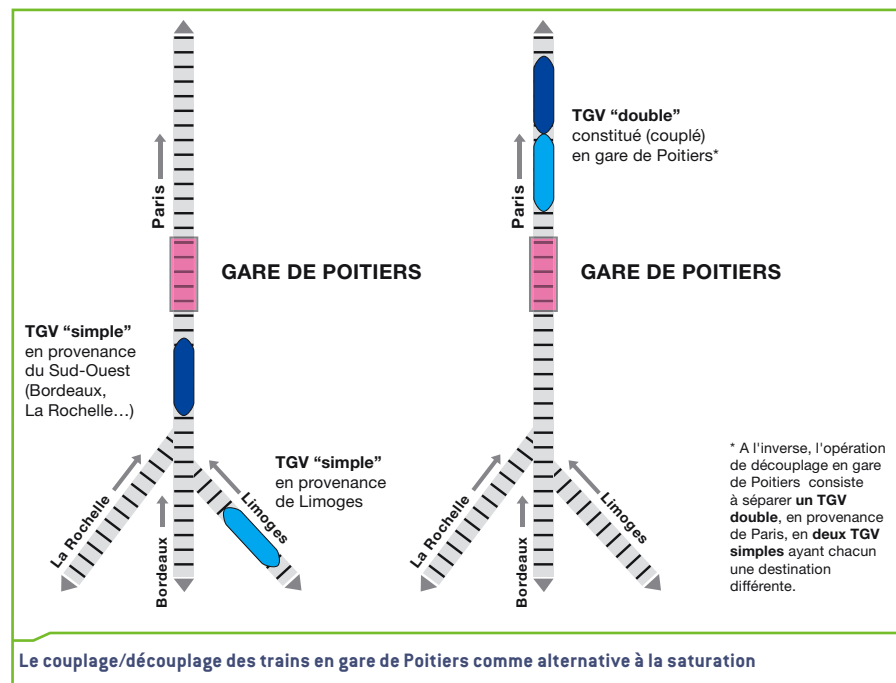
Des études ont d'ores et déjà permis d'identifier les aménagements à mettre en œuvre afin d'absorber ces accroissements de trafics. Il s'agit :

- du renforcement de la capacité d'accueil des trains de la gare Montparnasse, notamment grâce à des aménagements de voies permettant de séparer les différents trafics reçus en gare ;
- de la mise en place du nouveau système de signalisation, appelé ERTMS, qui permettra de faire circuler jusqu'à 16 trains par sens et par heure, en heure de pointe (contre 11 aujourd'hui) ;
- du renforcement des installations d'alimentation électrique de la LGV Atlantique.

Les investissements nécessaires à ces aménagements sont d'ores et déjà intégrés dans les projets LGV Sud Europe Atlantique et LGV Bretagne Pays de Loire.

En ce qui concerne plus particulièrement la LGV Poitiers-Limoges, et afin que ses trafics ne viennent pas se superposer à ceux qui circuleront sur la LGV Atlantique, il est prévu que 10 des 11 TGV dits « simple »<sup>1</sup> en provenance de Brive et Limoges soient associés à d'autres TGV « simple » en provenance de La Rochelle ou du Sud-Ouest pour constituer des TGV « double »<sup>2</sup> qui circuleront entre Poitiers et Paris. Ceci permet de n'augmenter que marginalement le nombre de trains sur la LGV Atlantique et en gare de Paris-Montparnasse.

**La LGV Poitiers-Limoges conduit donc à une augmentation très faible du nombre de circulations de trains sur la future ligne entre Paris et Poitiers et entre Poitiers et Bordeaux.**



1 : Composé d'une seule rame  
2 : Composé de deux rames