



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier Fonctionnalités, réseaux de transport et aménagement du territoire

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Point d'avancement sur les études de tracés
Principe du jumelage avec la RN147 existante
Estimation de trafics sur la LGV

DATE DE LA REUNION

Le 21 avril 2010

REDACTEUR

D. DUPRE

PROCHAINES REUNIONS

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
Equipe projet						
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	JIMENEZ Fabien					
RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	DESCAMPS Pierre					
RFF	TETON Sophie					
RFF	FIENGA Hélène					
ALGOE	LEFEBVRE Sarah					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ARCADIS	ROFIDAL Philippe					
MENSCOM	DUPRE David					
MVA Consultancy	BREERETTE Alexandre					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Rail	FISCHBACH Stefan					



POITIERS - LIMOGES



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Participants à la plénière						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
Agglomération de Brive-la-Gaillarde	PIRES Gilbert					
ALTRO	CANIAUX Michel					
AIRE 198 et Communauté d'Agglomération de Poitiers	REDIEN Emmanuelle					
Communauté d'Agglomération de Poitiers	MONANGE Maurice					
Conseil Général de Haute-Vienne	PERRACHON Franck					
DREAL Limousin	BIROT Dominique					
DREAL Limousin	GUILLON Denis					
DREAL Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					
DDT de la Vienne	JANOT Sophie					
Région Limousin	GANGLER Jacques					
Région Limousin	KRAVETZ Jérôme					
Région Poitou-Charentes	COLLET-VERGNAUD Michèle					
SIEPAL	MOREAU Sylvie					
SNCF	PAIX Jean-François					
SNCF	SCHNEIDER Raoul					
STCL	LEMAITRE Pascal					
Ville de Limoges	BOULEGE Claude					
TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du	
CR	MEN	2695	1		17/05/10	

Début de la réunion à 9h45

Christophe HUGOT excuse Jean-Marc POUZOLS, chef de mission, de son absence. Il est bloqué à l'étranger compte tenu du contexte aérien actuel. Il remercie les participants de leur présence et rappelle l'ordre du jour de la réunion.

Rappel du planning des études par Christophe HUGOT, chef de projet de la LGV Poitiers-Limoges

cf. diaporama pages 3 à 8 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

Présentation de l'avancement des études de tracé par Christophe HUGOT

cf. diaporama pages 9 à 43 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Sur les communes d'Iteuil et Aslonnes, compte tenu de l'impact fort du tracé-test (variante « Sud les Teilles ») sur le bâti des Teilles, une variante « Nord Les Teilles » est issue de la concertation et des études permettant d'éviter le bâti. Elle provoque néanmoins d'autres difficultés : passage dans la ZNIEFF, réduction de la vitesse de 190 à 160 km/h (toutefois sans répercussion significative en termes de temps de parcours) et situation, en partie, hors de la ZPP retenue par le comité des financeurs. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant le résultat des investigations complémentaires ;
- Sur les communes d'Aslonnes, La Villedieu-du-Clain et de Gizay, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation. Le tracé-test a néanmoins donné lieu à un ajustement local au niveau du Miosson. Les études sont poursuivies au 1/5000 sur la base du tracé-test modifié.
- Sur les communes de Vernon, Dienné et Lhommaizé, les études et la concertation locale ont permis de faire émerger une variante « Nord La Cope » par rapport au tracé-test « Sud La Cope ». Elle répond à la demande de réduire les impacts du tracé-test sur certaines exploitations agricoles, le bâti et les sites touristiques mais impacte plus fortement les boisements (bois de Vernon). Il a été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant le résultat des études complémentaires notamment milieux naturels ;
- Sur les communes de Lhommaizé, Civaux et Mazerolles, une première variante « Sud La Carte » au tracé-test est apparue, suite aux échanges, préférable au tracé-test. Une deuxième variante « Nord Le Breuil » est apparue plus récemment afin d'apporter une réponse favorable aux enjeux milieu naturel du franchissement de la Dive et afin de s'éloigner du bourg de Lhommaizé. Il a été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur ces deux variantes, tout en prenant en compte un éventuel jumelage avec la RN147 à 2x2 voies ;
- Sur les communes de Mazerolles, Goux et Lussac-les-Châteaux, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation locale, principalement en raison des contraintes de franchissement de la Vienne. Les études au 1/5000 se poursuivent sur la base du tracé-test décalé de 200 mètres vers le Nord afin de s'éloigner du hameau des Bordes et pour s'accoler de manière plus étroite au projet à 2x2 voies de la RN147 ;
- Sur les communes de Persac et de Moulismes, trois variantes ont été étudiées : variantes « Nord (tracé-test) ou Sud Etang de La Crouzette » et « Sud La Tuilerie ». Les études se poursuivent au 1/5000 sur la base de la variante Sud Etang de la Crouzette, identifiée comme la plus favorable par les études et la concertation ;

- Sur les communes de Moulismes et Plaisance, deux variantes sont issues des études et de la concertation : « Nord ou Sud Les Bardes (tracé-test) ». Si les deux variantes impactent un projet de parc éolien, la variante « Sud Les Bardes » présente moins de contraintes (sur le bâti notamment). Les études se poursuivent donc sur cette variante ;
- Sur les communes de Plaisance, Lathus-Saint-Rémy et Bussière-Poitevine, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation, en raison de la volonté de jumeler le projet à la RN147 existante. Les études se poursuivent donc au 1/5000 sur la base du tracé-test ;
- Au niveau de Bussière-Poitevine, trois variantes ont été étudiées : le tracé-test qui longe la RN147 mais présente des impacts sur le bâti, une variante 2 qui permet de s'écarter suffisamment du bâti et une variante 3 qui s'en écarte encore plus mais présente des impacts sur l'agriculture plus importants. A ce stade, il a été décidé de poursuivre les études sur la base de la variante 2 ;
- Sur les communes de Saint-Bonnet-de-Bellac et Peyrat-de-Bellac, deux variantes ont été étudiées : « Nord » et « Sud L'Echalarderie ». D'après les échanges et les études, cette dernière variante s'insère mieux dans le territoire. Il a donc été décidé de poursuivre les analyses au 1/5000 sur la variante « Sud Echalarde » ;
- Sur les communes de Peyrat-de-Bellac, Bellac et Blond, une variante au Sud du centre de traitement des déchets Alvéol a été demandée au cours de la concertation locale et a été étudiée compte tenu des impacts du tracé-test (variante « Nord Alvéol ») sur des lieux-dits et des exploitations. Cependant, cette variante a d'autres contraintes : elle coupe le Bois du Roi en deux et se situe hors de la ZPP retenue par le comité des financeurs. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant les résultats des investigations complémentaires sur les milieux naturels.
- Sur les communes de Blond, Breuilhaufa et Vaulry, une variante (« Sud La Burjade ») au tracé-test (« Nord La Burjade ») est issue des échanges et des études afin de limiter les impacts du tracé-test sur les hameaux de la Burjade et de La Garde. Etant donné que la variante « Sud La Burjade » présente moins de contraintes sur le territoire que le tracé-test, il a été décidé de poursuivre les études sur cette variante ;
- Sur les communes de Vaulry et Chamboret, une variante « Nord de l'Etang de Boissour » a été étudiée en plus du tracé-test « Sud Etang de Boissour » afin de limiter l'impact de ce dernier sur l'exploitation agricole et la propriété de Boissour. Il apparaît cependant que la variante « Nord Etang de Boissour » amène plus d'inconvénients que d'avantages. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur le tracé-test.
- Sur les communes de Peyrilhac, Saint-Jouvent et Nieul-l'Espoir, une variante « Nord la Boisserie » a été demandée en concertation locale afin de limiter les impacts du tracé-test « Sud La Boisserie » sur le bâti au niveau de Dejai et de la Pivauderie. Cette variante génère cependant d'autres contraintes (bâti et exploitations agricoles). Il a été décidé de poursuivre les études sur les deux variantes avec une attente forte au niveau local de jumeler le projet avec celui de la RN147 à 2x2 voies. L'opportunité de ce jumelage va donc être étudiée.
- Sur les communes de Saint-Jouvent, Chaptelat, Limoges et Le Palais-sur-Vienne, en raison des contraintes du bâti à l'approche de Limoges, aucune variante au tracé-test n'est identifiée. Les projets de ZAC de la Grande Pièce et de Voie de Liaison Nord de Limoges sont pris en compte. Les études se poursuivent donc au 1/5000 sur le tracé-test.
- Environ 240 km ont été étudiés au 1/25000. Des choix restent à réaliser sur certaines sections (cf. diaporama joint) et nécessitent des investigations complémentaires sur les milieux naturels. D'autres ont été effectués en concertation étroite avec les élus et la population. Les échanges avec les communes se font aujourd'hui sur la base des plans au 1/5000 afin de caler plus précisément le tracé et d'étudier les rétablissements et les mesures d'insertion.

Présentation des fonctionnalités du projet par Christophe HUGOT

cf. diaporama pages 44 à 54 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Le principe de la voie unique a été confirmé par le comité des financeurs du 6 juillet 2009. Le positionnement de la voie unique dépend du cadencement en gare de Poitiers à l'horizon du projet. Son dimensionnement, ainsi que le positionnement des voies d'évitement, sont fonctions de la robustesse, c'est-à-dire du temps maximum de retard d'un train que la ligne est capable d'absorber sans incidence sur le train suivant. Cette robustesse est évaluée à 10 minutes dans le sens Limoges-Poitiers et à 13 minutes dans le sens Poitiers-Limoges ;
- Les études de cadencement en cours révèlent un positionnement du TGV® au nœud de Poitiers, pour un couplage avec les TGV® La Rochelle, à la minute 51 du sillon Poitiers-Limoges et à la minute 09 du sillon Limoges-Poitiers. Ce cadencement horaire conditionne pour la suite la position et la longueur de la double voie ;
- Le sens Limoges-Poitiers est prioritaire en raison de l'accroche des missions Limoges-Poitiers avec d'autres missions en gare de Poitiers ;
- En cas de retard ou décalage supérieur à ces robustesse, les voies d'évitement permettront de limiter les retards supplémentaires à moins de 10 minutes sur les trains suiveurs ou croiseurs. Une analyse statistique des retards a été réalisée : 92% des trains sont à l'heure ou enregistrent un retard inférieur à 7 minutes en provenance de Limoges et à 10 minutes en provenance de Poitiers. Deux voies d'évitement sont prévues et ont un impact sur les tracés étudiés : l'une à Bussière-Poitevine, l'autre entre Bellac et Blond. Il est prévu 28 km de voies doubles : le franchissement de la Dive et celui de l'A20 ainsi que le raccordement sur la ligne Paris-Toulouse au Palais-sur-Vienne se feront à double voie. Le franchissement de la Vienne, quant à lui, se fera à voie unique ;
- D'autres études sont à mener sur la ligne nouvelle, et notamment le positionnement de la base travaux et des divers équipements de la ligne (sous-stations électriques, signalisation, etc.).

L'association ALTRO demande quelle est la longueur des voies d'évitement retenues. Il demande s'il s'agit d'évitements dynamiques.

→ Jean-Eric BREDEL précise qu'il n'est pas prévu d'évitements dynamiques. Il s'agit de voies d'évitement statiques, c'est-à-dire que le train s'arrêtera pour permettre le croisement. Elles sont étudiées afin que le TGV® rentre sur la voie d'évitement à 160 km/h, ce qui permettra de dégager la voie unique plus rapidement. La longueur de la voie d'évitement est d'environ 2 km.

La SNCF se demande quel type de matériels est utilisé pour réaliser les études et définir les fonctionnalités de la voie.

→ Jean-Eric BREDEL précise que les dimensionnements des doubles voies intègrent les circulations de TGV® Réseau et de TGV® Atlantique et garantissent les objectifs de robustesse précités.

L'association ALTRO demande s'il est possible d'envisager des unités multiples en cas de croissance de la demande.

→ Jean-Eric BREDEL indique qu'à ce jour le programme fonctionnel de la ligne n'intègre pas la circulation d'unités multiples, mais qu'on préservera cette possibilité

Présentation du jumelage avec la RN147 existante par Jean-Eric BREDEL

cf. diaporama dédié au jumelage avec la RN147 existante annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les LGV ont des contraintes géométriques très fortes. La ligne est conçue pour circuler à 320 km/h : un rayon minimal d'environ 5 500 mètres doit donc être respecté. Lorsqu'on veut jumeler ce type d'infrastructure avec une route existante, des disparités de tracés peuvent apparaître en raison des différences de contraintes de tracé à respecter. Plus la route est rectiligne, plus le jumelage sera satisfaisant. A ce stade, la section, entre Plaisance et Saint-Bonnet-de-Bellac (15km environ), serait favorable à un jumelage avec la RN147 existante compte tenu de son caractère rectiligne (faible variation du profil en long). Il existe cependant une singularité au niveau de Bussière-Poitevine, où le tracé de la RN147 réalise une petite inflexion ;
- Les principes du jumelage ont été définis par le groupe de travail « GEFRA », composé de membres du ministère et de la SNCF. La mise en place d'un dispositif de sécurité est impérative entre les deux infrastructures en cas de jumelage rapproché. Ce dispositif a pour objectif d'empêcher toute intrusion des usagers de la route dans les emprises ferroviaires. Ce dispositif est d'autant plus conséquent que les infrastructures sont proches. Il en existe deux types : le merlon (ou le fossé) ou le mur de sécurité ;
- L'avantage du mur de sécurité est qu'il permet de rapprocher les infrastructures. Néanmoins, il est plus coûteux et s'insère moins bien dans le paysage. Sa hauteur est de 3 mètres. Elle peut être augmentée afin que le dispositif joue aussi un rôle de protection acoustique. Pour toutes ces raisons, le merlon est privilégié pour la LGV Poitiers-Limoges ;
- Le jumelage présente quelques contraintes : il faut respecter des superficies minimales, qui peuvent générer des délaissés. Il a également une incidence sur le coût des franchissements en raison de la sur-longueur des ouvrages nécessaires pour les hommes comme pour la faune.

Présentation des prévisions de trafic par Alexandre BREERETTE (MVA Consultancy)

cf. diaporama dédié aux études de trafics annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les études de trafics ont pour objectifs d'accompagner le processus de concertation en proposant un modèle de trafics, développé par RFF. Ce modèle de trafics repose sur les éléments suivants : un périmètre d'étude à l'échelle européenne, un zonage départemental affiné avec les départements limitrophes (Dordogne, Lot, Cantal, etc.), une analyse sur trois modes de transport (fer, air, route) sachant que le mode ferroviaire prend en compte la possibilité de choisir entre 3 itinéraires longue distance (POLT, Sud Europe Atlantique, Poitiers-Limoges), trois périodes de modélisation (jours ouvrables de base, week-end et été) et deux motifs de déplacement (professionnels ou personnels) ;
- Le modèle s'effectue sur 4 types d'analyse : un modèle de croissance, de choix de mode, d'induction, permettant d'estimer l'impact de l'amélioration de l'offre sur la mobilité, et un modèle d'affectation ferroviaire permettant de répartir la demande sur différents itinéraires. Le modèle est calibré à l'aide d'enquêtes en téléphoniques et en gare réalisées de janvier à juillet 2009 le long du corridor Paris-Brive (échantillon de 5 600 personnes interrogées pour les enquêtes en gare et 3 500 pour les enquêtes téléphoniques) ;
- Une première étape consiste à reconstituer la situation en 2007, pour ensuite, à partir du modèle de croissance, définir, d'une part, une situation au fil de l'eau (situation référence à l'horizon 2020) et, d'autre part, une situation intégrant le projet de transport (situation projet à l'horizon 2020) ;
- L'aire d'étude comprend deux étoiles ferroviaires : Limoges et Brive-la-Gaillarde. Il existe deux axes principaux pour rejoindre l'Île-de-France : l'axe Paris-Limoges-Toulouse et l'axe atlantique Paris-Poitiers-Bordeaux. La demande de déplacements ferroviaire depuis et vers la zone de chalandise représente 2,8 millions de voyageurs. Plus de trois quarts de cette demande est essentiellement radiale, à destination de Paris. Le train est très compétitif sur la liaison radiale mais avec une très forte concurrence de l'A20. Au sein

du mode ferroviaire, 77% des flux sont assurés par l'axe Paris-Limoges-Toulouse et 10% par l'axe atlantique. Le reste représente des déplacements TER (13%) ;

- En 2020, afin d'évaluer les trafics, des hypothèses d'évolution macroscopique ont été considérées : hypothèses de croissance des PIB « décennies perdues » permettant d'intégrer les effets de la crise économique, croissance de la demande tous modes, évolution de la valeur du temps avec une élasticité de 0,7 au PIB. Des hypothèses d'évolution du coût des transports à euros constants sont également intégrées : croissance des prix ferroviaires de 1% sur les lignes radiales à Grande Vitesse, de 0,5% par an sur les lignes classiques et de stagnation des prix sur les lignes TER, réévaluation des prix pour les projets ferroviaires, à hauteur de 0,135€/minutes gagnées, pour les projets routiers (croissance de 1%/an) et les projets aériens (croissance de 0,5%/an). Par ailleurs, en termes d'offre, différents projets ferroviaires ont été intégrés dans l'analyse : la LGV Sud Europe Atlantique, les projets Grands Projets du Sud-Ouest, la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges et le maintien du service de la ligne Paris-Orléans-Toulouse. De même, l'analyse prend en compte les projets routiers suivants : la mise à 2x2 voies de la RN147 ainsi que Limoges-Royan ;
- Sur la base de ces hypothèses et en situation de référence (au fil de l'eau), la croissance de la demande ferroviaire devrait être modérée depuis Limoges. L'axe atlantique devrait gagner 3 points de part de marché par rapport à 2007, l'axe POLT assurant 75% des flux (perte de 2 points de part de marché) ;
- En situation de projet, 10 services radiaux dont 2 prolongés jusqu'à Cahors et 2 services inter-secteurs par jour (à destination de Lille et Strasbourg) ont été pris en compte dans les analyses. En première approche, en appliquant une hypothèse classique en terme de tarification (0,135€ par minutes gagnées), on aboutirait avec le projet à des gains de temps d'une heure pour de nombreuses destinations, un tarif modérément plus cher que sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et un tarif sensiblement moins cher que sur la LGV Sud Europe Atlantique. Par rapport à la situation de référence, on constate une augmentation du trafic ferroviaire de plus de 500 000 voyageurs/an (+16%), à la fois en relation radiale, vers l'Île-de-France et Paris (+15%) mais aussi pour des trafics province-province (+19%) et des trafics interrégionaux (+19%). La nouvelle ligne prendrait en charge près de 70% des déplacements. La fréquentation sur la LGV est estimée à plus de 2 500 000 voyageurs/an comptabilisant une large part d'anciens usagers mais également de nouveaux (report de la route vers le fer). Les nouveaux usagers proviennent essentiellement de la Haute-Vienne (36%), de la Corrèze (20%) et de la Dordogne (18%) ;
- Des pistes d'optimisation seront étudiées dans les phases suivantes : sur le prix du billet (dans un contexte particulier où plusieurs itinéraires permettent d'accéder au même endroit, entraînant une sensibilité très forte au prix), sur les rabattements sur les étoiles ferroviaires, sur les territoires desservis en correspondances (Guéret, Périgueux, Nord de la Haute-Vienne) et sur la desserte Paris-Limoges-Toulouse.

La SNCF déclare que cette étude lui a été présentée lors d'un comité technique et qu'elle exprime des réserves. Trois d'entre elles sont présentées ci-après :

- la première porte sur les trafics de base de 2007. Elle indique qu'elle ne comprend pas l'évaluation à 2,8 millions de voyageurs/an alors qu'elle était estimée, lors du débat public de 2006 à 2,2 millions de voyageurs/an. Ces chiffres ne correspondent pas aux bases de données de la SNCF. La SNCF a une base de trafics, notamment radiale, inférieure de 40% par rapport aux chiffres annoncés. Elle se demande donc, d'une part, comment la base de trafics a été constituée et d'autre part, comment une enquête peut évaluer cela ;
- la seconde porte sur l'opération de couplage-découplage en gare de Poitiers. Cette opération entraîne une perte de temps et de régularité. L'étude doit donc révéler l'impact de cette opération sur le trajet Paris-La Rochelle ;

- la troisième concerne l'évaluation du prix du billet. Elle indique qu'aujourd'hui les prix sur Paris-Poitiers sont plus chers que sur la ligne Paris-Limoges et que les prix sur LGV augmentent plus vite que sur les lignes classiques. Cette différence de prix va donc s'accroître d'autant plus avec la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique. Or on estime qu'un voyageur qui fait Paris-Limoges via Poitiers paye 35% de plus que celui qui utilise la ligne Paris-Limoges-Toulouse. A partir de ce constat, la SNCF ne comprend pas la différence du prix du billet entre les deux lignes, évaluée à 20% à la mise en service. Elle considère que les hypothèses d'augmentation tarifaire sont sous-estimées et qu'elles devraient être relevées de 40%.

→ *Christophe HUGOT* indique que l'opération d'accroche a été prise en compte dans l'évaluation du temps de parcours de Limoges à Paris via Poitiers. *Jean-Eric BREDEL* indique que cette opération dans le pire cas pourra avoir un impact limité (de 2 à 4 minutes) sur le temps de parcours entre Paris et La Rochelle. En effet, pour limiter l'impact de cette opération RFF envisage de proposer de placer le train de La Rochelle en queue de rame lors de l'accroche et en tête lors de la coupe. De plus, en fonction du cadencement horaire du réseau et de la durée d'arrêt prévue en gare de Poitiers pour la rame, le temps nécessaire pour ces opérations de coupe accroche pourra être totalement transparent pour le voyageur. Pour renforcer, la régularité des TGV[©] venant de Limoges et donc sécuriser l'accroche en gare de Poitiers, ces trains seront priorisés par rapport aux trains venant de Poitiers. Il indique aussi que ce type de manœuvre est réalisé couramment notamment tous les jours et avec succès par la SNCF en gare Lyon-Part-Dieu. *Alexandre BREERETTE* indique que le territoire envisagé pour évaluer les trafics aujourd'hui n'est pas identique à celui du débat public. Le périmètre d'étude couvre l'aire d'influence du projet et les possibilités de rabattement TER (par exemple, la ville de Périgueux a été intégrée à l'aire d'étude). Par ailleurs, la demande potentielle n'a pas été étudiée uniquement sur l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse mais également sur la ligne Sud Europe Atlantique. D'autre part, l'année de référence des études est également différente : les chiffres du débat public datent de 2002 alors que l'estimation dernièrement réalisée se base sur les chiffres de 2007. Cet ensemble d'éléments concourt à augmenter le volume de trafics.

La SNCF précise qu'elle cherche à éviter les opérations de couplage-découplage, comme l'y invite d'ailleurs RFF. En tout état de cause, la SNCF ne réalise pas ce type d'opération sur des nœuds de raccordement à voie unique. Concernant les chiffres, elle précise qu'elle dispose des chiffres de 2007 et que le trafic entre le Limousin et l'Île-de-France était de 1,1 million de voyageur/an. Même en augmentant le périmètre d'étude, elle ne retrouve pas les chiffres annoncés.

→ *Alexandre BREERETTE* indique que des éléments complémentaires seront apportés¹ et qu'une optimisation de l'étude est prévue en étape 2.

La SNCF indique que l'analyse ne peut se faire en dehors du contexte de la LGV Sud Europe Atlantique et des prix pratiqués sur Paris-Poitiers. Elle dispose de l'ensemble de ces données.

→ *Alexandre BREERETTE* convient de l'importance de ce contexte et qu'il s'attachera à y répondre.

L'association ALTRO indique qu'elle aimerait voir figurer, dans l'optimisation, les estimations de trafics sur les axes Limoges-Poitiers-Niort-La Rochelle et Limoges-Poitiers-Tours-Angers-Nantes, afin de tirer pleinement parti du barreau Poitiers-Limoges.

→ *Alexandre BREERETTE* précise que des tests de sensibilité seront réalisés lors de l'optimisation en étape 2, notamment sur un intersecteur vers Nantes.

¹ Précisions post-réunion : les études de trafic RFF prennent en compte 1,2 millions de voyageurs (actualisés en 2007) depuis la zone de Limoges uniquement, vers Paris et l'IDF. Les 2,8 millions affichés pour 2007 correspondent à l'ensemble des déplacements (radiaux, intersecteurs, interrégionaux) depuis et vers l'ensemble de la zone d'étude

L'association ALTRO souligne qu'il convient de s'inspirer du modèle espagnol, qui a diversifié son offre ferroviaire à grande vitesse.

La Région Poitou-Charentes indique qu'une opération est inscrite au CPER de la région Poitou-Charentes afin de relever la vitesse entre Niort et La Rochelle. La Région ainsi que l'agglomération de La Rochelle seront attentives aux pertes de temps du couplage/découplage des trains en gare de Poitiers, ces opérations se traduisant par des impacts sur le temps de parcours vers La Rochelle.

L'association ALTRO s'étonne car les travaux mentionnés par la Région sur la ligne Poitiers-La Rochelle ne semblent pas avoir lieu actuellement.

La Région Poitou-Charentes explique que la suppression des passages à niveau est en cours. Les travaux pour relever la vitesse de circulation n'ont pas encore pu être engagés. Il s'agit néanmoins d'un simple report dans le temps.

Christophe HUGOT conclut la réunion en remerciant les participants de leur présence.

Fin de la réunion : 11h20