



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

DOSSIER DE FIN D'ETAPE 1

Pièce Technique A2 – Les projets ferroviaires, routiers et aéroportuaires

Sommaire

1. Les projets de LGV	4
1.1. Les projets pris en compte dans la situation de référence...	4
1.2. Les projets non pris en compte dans la situation de référence	4
1.3. La LGV SEA, une forte interaction avec Poitiers-Limoges ...	4
2. Les projets ferroviaires régionaux	5
2.1. L'amélioration de la ligne existante entre Poitiers et Limoges.....	5
2.2. Autres projets ferrés régionaux.....	5
3. Les projets routiers et aériens.....	6
3.1. Les projets routiers	6
3.2. Les projets aériens.....	6

1. Les projets de LGV

1.1. Les projets pris en compte dans la situation de référence

Deux projets sont actuellement en cours de réalisation :

- **La LGV Rhin-Rhône**, constituée de trois branches : Est entre Dijon et Mulhouse, Sud entre Dijon et Lyon et Ouest pour raccorder Dijon à la LGV Sud-Est. La branche Est est actuellement en cours de réalisation pour une mise en service prévue en 2011.
- **La LGV Perpignan-Figueras**, comprenant une section internationale matérialisée par un tunnel de 8 km, qui doit être mise en service durant l'année 2009 avec pour objectif à long terme de connecter les réseaux LGV français et espagnols.

Simultanément au projet de barreau à grande vitesse Poitiers-Limoges sont prévus quatre projets prioritaires de LGV avec une mise en service avant 2020, dans le cadre des participations financières de l'Etat actées dans la loi issue du Grenelle de l'environnement :

- **LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA)**, avec une mise en service complète prévue fin 2015 (302 km de ligne).
- **LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire**, dont la mise en service est envisagée à l'horizon 2014 (182 km de ligne). Elle permettra d'effectuer Paris-Rennes en 1h27 (au lieu de 2h04), Paris-Brest/Quimper en environ 3h20 (contre plus de 4h) et une réduction de 10 minutes du trajet Paris-Nantes.
- **Prolongation de la LGV Est** de Baudrecourt (Moselle) à Vendenheim (Bas-Rhin) exploitable à l'horizon 2015 (106 km de ligne). Le projet vise une réduction des temps de parcours Paris-Strasbourg à 1h50 (contre 2h15), et vers l'Allemagne (Stuttgart à 3h20, Munich à 5h50, voire 4h50 selon les travaux effectués Outre-Rhin).
- **Contournement LGV de Nîmes et Montpellier** mixte fret et voyageurs (71 km de ligne). L'objectif est de développer le trafic fret et TER en Languedoc-Roussillon et de mettre Barcelone à 1h30 de Montpellier.

Les autres projets importants de LGV à l'horizon de mise en service de la LGV Poitiers-Limoges sont les « **Grands Projets du Sud-Ouest** » (**GPSO**), qui regroupent les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Ils permettront de relier Toulouse à Paris en un peu plus de 3h (soit un gain de temps de 2h) et Bordeaux à Toulouse en 1h (soit un gain de temps d'1h).



1.2. Les projets non pris en compte dans la situation de référence

D'autres projets existent mais ne sont pas pris en compte dans la réflexion sur Poitiers-Limoges, soit car ces projets sont à un stade de réflexion peu avancé, soit parce qu'ils ont peu d'interaction avec la LGV Poitiers-Limoges.

C'est le cas des branches Ouest et Sud du TGV Rhin-Rhône, qui sont à un stade d'études moins avancé. Tout comme l'amélioration de la desserte de la Normandie, l'aménagement d'une interconnexion dédiée aux TGV au Sud de l'Ile-de-France, la construction des accès français au tunnel de la liaison Lyon-Turin ; et, à plus long terme, les LGV Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, Paris-Amiens-Calais et Toulouse-Narbonne.

La LGV PACA, qui permettra de relier Paris à Nice en 4h00 au lieu de 5h33 actuellement et d'améliorer l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur n'a pas encore de date de mise en service officielle. Ce projet a de plus peu d'interaction avec la LGV Poitiers-Limoges. Tout comme la LGV Montpellier-Perpignan, qui a pour objectif de compléter l'axe à grande vitesse Amsterdam-Barcelone-Séville et offrira un temps de parcours entre Montpellier et Perpignan de 35 à 45 min. Sa réalisation est envisagée à l'horizon 2020.

1.3. La LGV SEA, une forte interaction avec Poitiers-Limoges

La LGV SEA aura une forte interaction avec la LGV Poitiers-Limoges :

- ces deux projets ont une gare en commun : Poitiers, où des correspondances pourront s'organiser entre les TGV des deux projets ;
- ces deux projets partagent un tronçon commun fortement contraint en termes de capacité,
- il peut être envisagé des synergies entre les dessertes, notamment vers la Rochelle, pour des jumelages de TGV afin de réduire l'impact des circulations sur la capacité des réseaux.

Le projet de LGV SEA consiste en la construction d'une ligne à grande vitesse prolongeant la LGV actuelle Paris-Tours jusqu'à Bordeaux. Elle comportera une section principale de 302 km et 39 km de raccordements (notamment vers Tours, Poitiers et Angoulême).

Les objectifs sont :

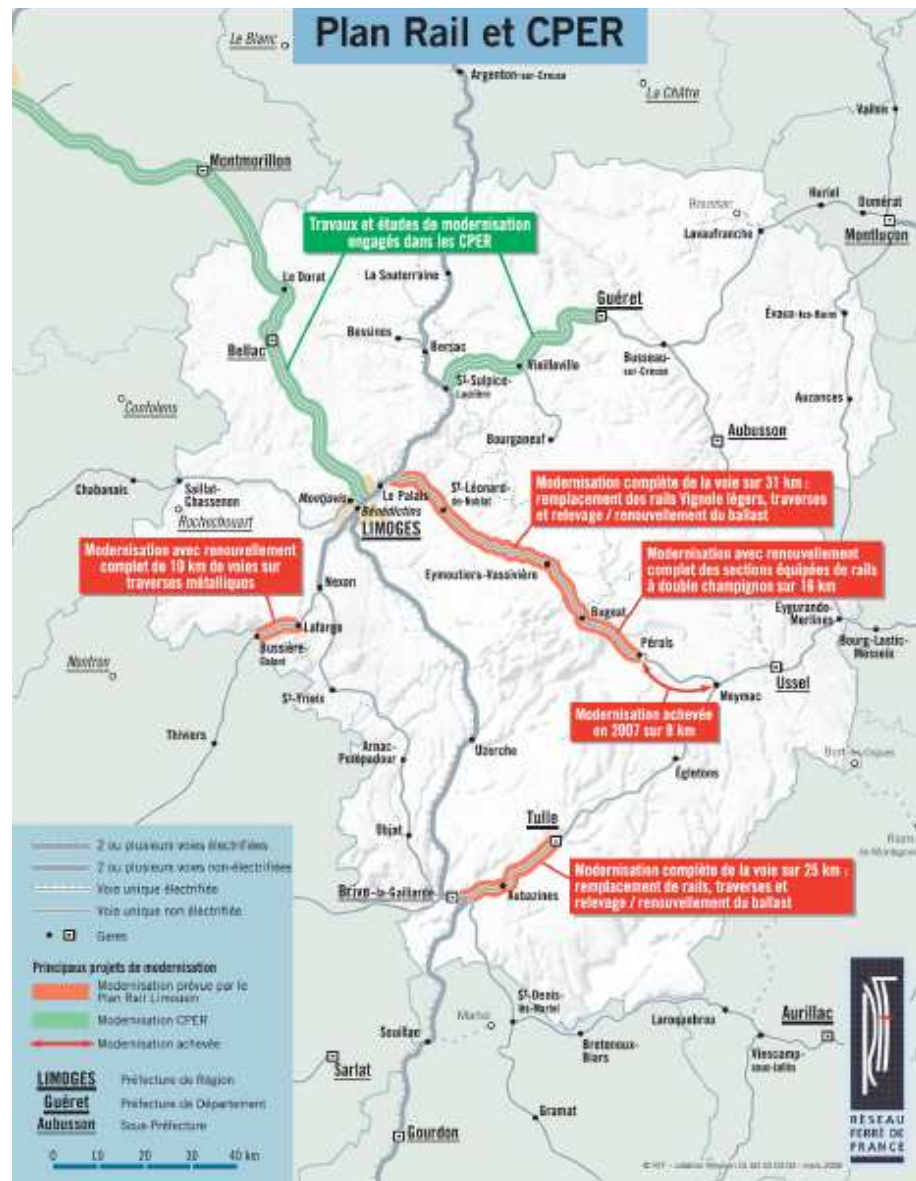
- de raccourcir les temps de parcours des dessertes TGV : Paris-Bordeaux en 2h10 (contre 3h actuellement) mais aussi Paris-Toulouse en 4h15 (au lieu de 5h12) et Paris-Bayonne en environ 4h (contre 4h50 actuellement),
- de libérer des sillons sur la ligne classique Tours-Bordeaux, actuellement saturée, pour les dessertes TER et les trains de fret,
- de permettre une interconnexion à l'Ouest plus performante entre les réseaux à grande vitesse français et espagnol.

Le projet comprendra deux phases :

- la construction du tronçon Angoulême-Bordeaux exploitable en 2013,
- l'aménagement de Tours-Angoulême mis en service en 2015.

Le barreau à grande vitesse Poitiers-Limoges est en synergie avec la LGV SEA. La réduction du temps de parcours entre Paris et Poitiers à 1h16, soit un gain de temps de 11 minutes, contribue à la réalisation de l'objectif de temps de parcours Paris-Limoges en 2h. La ligne à grande vitesse du Limousin sera raccordée à la gare de Poitiers par le Sud afin d'en assurer la desserte et rejoindra la LGV SEA au nord de Poitiers.

2. Les projets ferroviaires régionaux



2.1. L'amélioration de la ligne existante entre Poitiers et Limoges

L'aménagement de ligne ferroviaire existante est inscrit dans le cadre du Contrat de Plan Etat Régions (CPER).

La phase 1 a été finalisée en 2008 et a permis de moderniser les installations en gare (signalisation et aiguillages plus performants) afin d'augmenter le débit de la ligne en optimisant les arrêts et les croisements.

La phase 2 qui dure de 2009 à 2010 (72 M€ y sont consacrés dans le cadre du CPER Limousin 2007-2013) concerne le renouvellement et la modernisation de voies ainsi que l'amélioration de la sécurité de certains passages à niveau afin d'augmenter la vitesse des trains.

Ces modernisations s'accompagnent d'un développement de l'offre : 4 A/R supplémentaires ont été mis en place suite à la première phase parallèlement à un gain de temps de 15 minutes, et 6 nouveaux A/R seront mis en place après la phase 2 avec un gain supplémentaire de 15 minutes.

Ces gains de temps sont essentiellement concentrés sur la section Le Dorat – Limoges, où le gain de temps est de 25 minutes.

Ce projet est complémentaire au projet de LGV puisqu'il permet au TER un développement du trafic et une meilleure compétitivité pour les déplacements locaux, périurbains et régionaux domicile-travail ou de loisirs. Il permet également de donner au train une meilleure attractivité, en rabattement sur les gares desservies par les TGV.

2.2. Autres projets ferrés régionaux

Les améliorations du réseau régional autour de Limoges permettront d'élargir et de diffuser l'effet grande vitesse de la nouvelle desserte Paris-Limoges en 2 heures, soit un gain d'une heure. Le but est d'accroître l'attractivité du train notamment pour favoriser les dessertes via Limoges qui constitue déjà un nœud ferroviaire. Certaines de ces modernisations ont fait l'objet d'une demande de la Région Limousin auprès de l'Etat qui a été actée en avril 2008 par un Plan Rail et fait l'objet d'un financement de 46 M€ d'ici 2011. On peut citer les projets suivants :

- L'amélioration de la desserte Limoges-Guéret (engagée dans le CPER de la Région Limousin 2007-2013). La réalisation de ce projet s'étalera de 2010 à 2013 et permettra de connecter plus favorablement la Creuse et l'est de la Haute-Vienne à la nouvelle ligne à grande vitesse. Ce projet devrait permettre un gain de temps de l'ordre de 15 minutes. Les actions prévues sont
 - la modernisation de la voie pour un plus grand confort et de meilleures performances entre Guéret et St-Sulpice-Laurière,
 - une amélioration de la signalisation pour permettre de faire circuler plus de trains,
 - l'aménagement d'un raccordement à Saint-Sulpice-Laurière pour créer un itinéraire direct entre Guéret et Limoges sans rebroussement à cette gare et donc permettre un gain de temps.
- Le programme de renouvellement de la ligne Limoges-Ussel lancé en 2007 et auquel le plan rail consacre 24 M€.
 - Il vise une amélioration des conditions d'exploitation, de sécurité et la qualité de service.

- En parallèle, la gare d'Ussel est modernisée avec mise en place d'un poste d'aiguillage informatique de dernière génération, l'adaptation du plan des voies et le remplacement des aiguillages.

- La ligne Limoges-Périgueux qui fait l'objet d'un financement de 10 M€ dans le Plan Rail. A l'ouverture du barreau LGV, Périgueux sera à 3h de Paris via Limoges. La modernisation de la ligne devrait permettre de gagner 10 minutes entre les deux villes.

De la même façon, la modernisation de la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse débutée en 2004 se poursuit. L'enjeu est également de garantir une meilleure diffusion de l'effet grande vitesse pour les territoires au Sud de Limoges (Brive-la-Gaillarde mis à 3h de Paris, Cahors) mais aussi de conserver des liaisons intercités et TER entre les Régions Midi-Pyrénées, Limousin et Centre de qualité, ainsi que des dessertes attractives pour les relations entre le Centre et l'Île-de-France. Depuis son initialisation, le programme a porté sur :

- le renouvellement des voies (tronçons Les Aubrais Orléans – Vierzon, La Souterraine – St-Sulpice Laurière, Masseret – Brive),
- la création de nouvelles installations permanentes de contre-sens (IPCS),
- la rénovation du viaduc de Lamothe dans le Lot ainsi que la suppression de passages à niveaux dans l'Indre.

En dehors de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, des opérations sont également en cours sur Rodez-Brive afin de réduire le temps de parcours de 15 minutes.

Enfin, en 2012 est prévue la mise en place du cadencement dans la région Limousin. Les études liées à la mise en place du cadencement sont menées indépendamment des études de la LGV Poitiers-Limoges.

3. Les projets routiers et aériens

3.1. Les projets routiers

Au niveau national, le maillage autoroutier se poursuit malgré le Grenelle de l'environnement, mais les projets impactant notre étude comportent essentiellement des requalifications de voiries, des contournements et des aménagements ponctuels. Ainsi, il n'y a pas de projet majeur modifiant de façon importante les conditions de transport par route au départ de notre aire d'études.

Ces aménagements ponctuels permettent néanmoins une amélioration qualitative des itinéraires et des gains de temps ponctuels. Ces gains de temps sont cependant difficiles à estimer. Parmi eux :

- L'achèvement de l'A89 entre Bordeaux et Brive ;
- L'aménagement de l'itinéraire Limoges-Poitiers-Nantes (RN 147 en 2*2 voies) ;
- L'aménagement progressif de l'itinéraire de la Route Centre Europe Atlantique passant par Limoges et Angoulême ;
- Le projet autoroutier Langon - Pau qui devrait améliorer l'itinéraire vers Pau et l'Espagne.

A l'horizon du projet de LGV Poitiers-Limoges, plusieurs projets routiers auront été mis en place.

- La plus importante opération est l'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Poitiers (2*2 voies sur les sections aménagées) qui devrait améliorer de façon importante à la fois les temps de parcours et la qualité de la liaison Limoges- Bellac – Poitiers.
- Le contournement sud de Limoges, retenu dans le Schéma Directeur de l'Agglomération et dont les travaux sont prévus pour 2015, va permettre d'améliorer les relations entre Brive et Poitiers ;
- Le contournement Est d'Angoulême va améliorer les relations entre Limoges et le Sud de Charente et au-delà vers Bordeaux ;
- Entre Limoges et Tarbes, la RN31 sera mise à 2x2 voies sur certaines sections et le contournement de Bergerac sera mis en place ;
- Le contournement nord de Brive pourrait améliorer l'itinéraire entre Limoges et le Cantal.

3.2. Les projets aériens

L'aéroport de Brive fait l'objet de travaux de rénovation et il est prévu le développement de nouvelles lignes, dont notamment deux vers Orly, trois vers la Grande Bretagne et une vers Lyon.

Les autres aéroports n'ont pas de projets impactant la LGV Poitiers-Limoges.