

RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Tours-Angoulême

LGV Sud Europe Atlantique

CE QUE LE PROJET VA APPORTER EN POITOU-CHARENTES

L'arrivée d'une ligne à grande vitesse peut entraîner de profondes mutations bénéfiques dans les régions qu'elle traverse : un accroissement de la mobilité des personnes, un renouveau d'image, une meilleure attractivité, une recomposition urbaine des territoires desservis et des créations d'emplois.

Rapprochement des hommes, rapprochement des territoires

Poitiers-Bordeaux en 1 h 05, Poitiers-Angoulême en 35 minutes, Angoulême-Paris en 1 h 50 et, à plus long terme avec la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Hendaye, Poitiers-Bilbao en 2 h 50, contre 9 h 40 aujourd'hui !

En diminuant les temps de parcours, la LGV SEA favorisera les nouveaux échanges entre les villes et les régions. Entreprises, université, tourisme... pourront profiter de ces rapprochements : effets positifs sur la compétitivité des entreprises, marchés élargis, voyages d'affaires facilités, nouveaux séjours touristiques favorisés, meilleure attractivité des entreprises qui cherchent à s'implanter...



Les quartiers des gares en mouvement

L'arrivée de la grande vitesse dans les villes desservies se prépare dès aujourd'hui. Les projets d'aménagement transforment les gares et leurs quartiers.



Poitiers

Le quartier de la gare de Poitiers est au cœur d'un ambitieux projet urbain à trois dimensions :

- mise en place d'un pôle d'échange multimodal
- création d'un centre d'affaires (4 000 m² de bureaux) et de conférences
- revalorisation des espaces publics aux abords de la gare



La Rochelle

La création d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare dynamisera un quartier en plein essor.

Un pôle d'échange multimodal permet de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport : voiture particulière, taxi, bus, tramway, etc. et train.



Angoulême

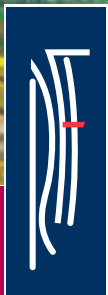
La communauté d'agglomération d'Angoulême cherche à articuler le développement du quartier avec les effets attendus de la LGV SEA :

- mise en place d'un pôle d'échange multimodal
- développement d'un pôle d'activités tertiaires en complément du projet Magelis (pôle Image)
- revalorisation du site de la gare

Des emplois pour la région

	Poitou - Charentes	France entière
Nombre d'emplois mobilisés par le chantier	27 000	53 000
Nombre d'emplois mobilisés par le chantier et ses retombées	31 000	63 000
Nombre d'emplois permanents créés par le projet à terme	Entre 350 et 400	Entre 3 500 et 4 500





RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Tours-Angoulême

LGV Sud Europe Atlantique

ZOOM SUR... LE PROJET DANS LES DEUX-SEVRES ET EN CHARENTE

Dans les Deux-Sèvres et en Charente, la LGV traverse des vallées et des plaines à l'habitat dispersé. Les principaux enjeux de ces zones rurales ont été étudiés et pris en compte par RFF pour l'élaboration du tracé et la définition des mesures d'intégration de la ligne nouvelle.

Le franchissement du Horst de Montalembert à Sauzé-Vaussais

Pour limiter l'impact visuel des remblais dans la plaine et celui du passage de la ligne dans le relief, RFF prévoit la réalisation d'un traitement paysager particulier. Des plantations et des modelés paysagers aux abords de la ligne sont envisagés pour rendre, à terme, la ligne la moins visible possible.

La sous-station électrique de Rom

Pour transmettre à la LGV l'énergie nécessaire à la traction des TGV, l'implantation d'une sous-station électrique est nécessaire à Rom. Pour ne pas nuire au cadre de vie des riverains et protéger l'environnement, son emplacement a été rapproché de la ligne à haute tension. De ce fait, il faut moins de ligne électrique à haute tension pour raccorder la sous-station au réseau électrique existant.

DEUX-SEVRES

La base de travaux de Villognon

Pour l'organisation du chantier de la LGV, il est nécessaire d'implanter une base de travaux à Villognon. L'implantation de cette installation (qui sera démantelée en quasi-totalité à la fin du chantier) a été étudiée sur deux zones différentes. La solution retenue par RFF permet d'éloigner la base de travaux du bourg. Cette base servira à la construction des deux phases du projet (Angoulême-Bordeaux et Tours-Angoulême) et a été déclarée d'utilité publique dans le cadre des travaux entre Angoulême et Bordeaux.

L'insertion de la LGV dans la vallée du Bief

La portion de ligne située sur les communes de Charmé, Juillé et Luxé, longue de plus de 11 km, traverse un relief accidenté nécessitant des passages en remblais (au-dessus du terrain naturel). Pour diminuer l'impact sonore et visuel de la LGV, en particulier sur la commune de Charmé, RFF a abaissé la hauteur des remblais de 2,5 m.

CHARENTE

Le franchissement de la vallée de la Charente

Pour franchir la Charente et sa vallée, RFF prévoit la construction d'un viaduc de 450 m de long et de 20 m de haut. Comme les neuf autres viaducs prévus le long de la ligne, il fera l'objet d'une recherche architecturale pour s'intégrer au mieux dans le paysage.

Base travaux et maintenance de Villognon

Raccordement de Villognon

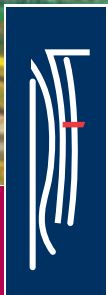
Viaduc de la Charente

LGV SEA Angoulême-Bordeaux

Vers Angoulême

Bande d'étude du projet
Déblais
Remblais
Echelle: environ 1/150 000^{ème}





RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Tours-Angoulême

LGV Sud Europe Atlantique

ZOOM SUR... LE PROJET DANS LA VIENNE

Dans la Vienne, la LGV traverse des paysages variés : vallons à l'ouest de Mondion, coteaux ouverts à l'est de Saint-Gervais-lès-Trois-Clochers, paysages périurbains aux environs de Poitiers... Les zones concernées ont fait l'objet d'une analyse spécifique, afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte pour l'élaboration du tracé et la définition des mesures d'intégration de la ligne nouvelle.

Le franchissement du coteau de l'Ane Vert à Colombiers et Marigny-Brizay

RFF a diminué de 8 m la hauteur des remblais initialement prévus dans la plaine et réalisera une tranchée couverte paysagée au niveau de la RD21. Celle-ci permettra de reconstituer visuellement le coteau. Un traitement paysager particulier (plantations en plaine et sur le coteau, modèles paysagers aux abords de la ligne) améliorera l'insertion visuelle de la LGV. Les vignes touchées seront reconstituées à surface équivalente.

L'extension de la zone d'activité du Futuroscope

Le tracé de la LGV a pris en compte le potentiel de développement de cette zone d'activité, en prévoyant notamment la réalisation de trois rétablissements de voies de communication pour maintenir la circulation de part et d'autre de la ligne.

L'insertion de la LGV dans la plaine à Jaunay-Clan

Pour réduire l'impact visuel de la LGV, RFF a cherché à enfouir la ligne très en profondeur (13 m en dessous du niveau du terrain naturel dans la portion la plus basse), pour la rendre la moins visible possible (la caténaire, fil de contact permettant de distribuer le courant électrique aux TGV, est à environ 6 m de haut) et à situer le tracé à proximité de l'A10.

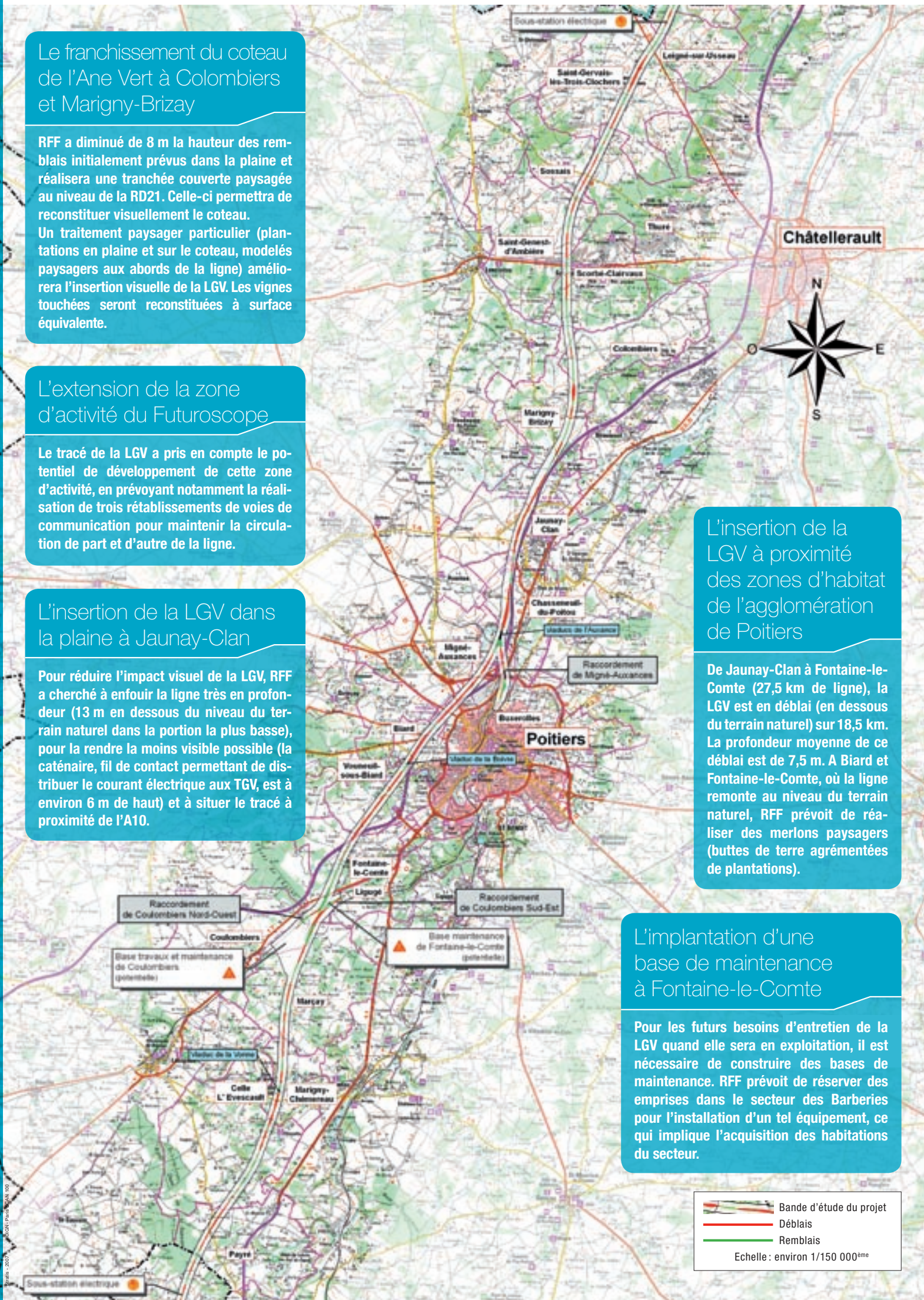
L'insertion de la LGV à proximité des zones d'habitat de l'agglomération de Poitiers

De Jaunay-Clan à Fontaine-le-Comte (27,5 km de ligne), la LGV est en déblai (en dessous du terrain naturel) sur 18,5 km. La profondeur moyenne de ce déblai est de 7,5 m. A Biard et Fontaine-le-Comte, où la ligne remonte au niveau du terrain naturel, RFF prévoit de réaliser des merlons paysagers (buttes de terre agrémentées de plantations).

L'implantation d'une base de maintenance à Fontaine-le-Comte

Pour les futurs besoins d'entretien de la LGV quand elle sera en exploitation, il est nécessaire de construire des bases de maintenance. RFF prévoit de réserver des emprises dans le secteur des Barberies pour l'installation d'un tel équipement, ce qui implique l'acquisition des habitations du secteur.

Bande d'étude du projet
Déblais
Remblais
Echelle: environ 1/150 000^{ème}



S. Gauthier - 2007

© RFF

