

Enjeux ferroviaires

Définition et objectifs

L'analyse du réseau ferroviaire, du projet abandonné de LGV et de la capacité faible à attirer les flux Poids-Lourds circulant sur la RN147 permet de faire ressortir les limites de la solution ferroviaire et de mieux justifier le choix de la solution routière.

Pour autant, il y a un enjeu à améliorer la performance, la régularité et l'attractivité de la ligne Poitiers – Limoges pour les voyageurs.

Etat des lieux

Le réseau ferré existant

Le périmètre d'étude est desservi par une ligne de **Train à Grande Vitesse** (TGV) uniquement dans sa partie Nord, via les gares de Poitiers, du Futuroscope et de Châtelleraut. Elle permet notamment de relier la gare de Paris-Montparnasse ou Bordeaux St-Jean.

Limoges – Poitiers est desservi par une **ligne TER** traversant tout le périmètre d'analyse. En concurrence avec la desserte routière Limoges-Poitiers, la RN147 est effectivement longée par la ligne TER n°24 non électrifiée entre Poitiers et Limoges. Longue de 138 kilomètres, **elle dessert 9 gares** de l'itinéraire : Mignaloux-Nouaille, Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Lathus, Le Dorat, Bellac, Nantiat, Peyrilhac St Jouvent et Nieul.

La ligne TER supporte des contraintes liées au relief. De Poitiers au Dorat, les pentes faibles et les courbes légères permettent une circulation à bonne vitesse, à 110, 130 et 140km/h selon les sections de la ligne. Cependant, entre le Dorat et Limoges, le trajet beaucoup plus sinueux limite la vitesse des trains. La vitesse tombe alors à 100km/h avec un tronçon circulé à 80 km/h dans le secteur. Des limitations temporaires de vitesse à 40 km/h, liées au mauvais état de l'infrastructure sur certaines sections du parcours, sont effectives entre Poitiers et Montmorillon. Ces

limitations de vitesse disparaîtront à l'issue des travaux sur la ligne (2025).

Le trajet Limoges – Poitiers en TER **dure actuellement entre 01h51 et 02h10**. Les travaux ferroviaires prévus en 2025 permettraient de fiabiliser les temps de parcours à 1h51 entre Limoges et Poitiers. La durée minimum est ainsi inférieure au temps en voiture, qui est estimé à 2h04 de centre à centre.

Le prix du billet de train varie de 6,20€ à 24,90€ (cf abonnements, cartes +, billet jeune...). Le coût du carburant pour un trajet en voiture entre Poitiers et Limoges est estimé à 14,15 € (hors maintenance, assurances...).

Le train est le mode de transport **le plus performant et le moins onéreux avec des abonnements**. Toutefois, l'analyse en temps de parcours n'intègre pas les délais nécessaires entre les gares et les lieux d'habitation et de travail.

Sept trains sont proposés dans chaque sens pour un JOB (Jour Ouvrable de Base). Cette ligne de TER permet ainsi de créer une alternative à la route, avec tout de même **une fréquence de circulation qui reste modérée (un train toutes les 2h en raison d'une infrastructure à voie unique nécessitant des croisements)**. En vision cible, la ligne régénérée permettra la circulation de 30 circulations TER par jour avec une alternance de missions omnibus et semi-directes.

La ligne est jugée **en mauvais état** et nécessite des études et travaux. L'Etat et la Région Nouvelle Aquitaine ont inscrit des montants d'études dans l'avenant au CPER Nouvelle-Aquitaine. Des travaux de régénération de la ligne entre Poitiers et Montmorillon sont prévus au plus tard pour 2025, l'objectif de régénérer le reste de la ligne est fixé pour 2026.

En termes d'attractivité, avec **140 000 voyageurs** par an, on considère que la ligne est assez peu fréquentée.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges et son abandon

Objectif : Paris en 2 heures

A la fin des années 2000, SNCF Réseau a étudié le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges. Il avait vocation à **rapprocher Limoges de Paris** en s'appuyant sur la LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA), déjà actée, qui devait desservir Poitiers quelques années plus tard. Ainsi, la capitale limousine pouvait se trouver **à 2 heures de Paris**. Le projet a fait l'objet d'un débat public fin 2006.

La déclaration d'utilité publique et son annulation

Le projet de ligne à grande vitesse est finalement soumis à une enquête publique en 2013. En janvier 2015, La **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** est déclarée par décret.

Plusieurs recours sont alors déposés auprès du Conseil d'Etat. En avril 2016, le Conseil d'Etat **annule la Déclaration d'Utilité Publique**, pour deux motifs :

- l'insuffisance de l'évaluation économique et sociale ;
- les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages, de sorte que le projet n'était pas d'utilité publique.

La compensation de l'annulation

Suite à l'annulation de la DUP, une mission gouvernementale rédige un rapport sur le **désenclavement du Limousin**. Le rapport conclut notamment :

- À la proposition de **moderniser la ligne existante** Poitiers – Limoges pour s'approcher d'un temps de parcours d'une heure.

- À la nécessité **d'aménager plus rapidement la RN147** « sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est-à-dire aux deux extrémités, entre Bellac et Limoges d'une part et entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers d'autre part ».

Ainsi, le projet autoroutier Poitiers-Limoges ne s'inscrit non pas en concurrence avec le ferroviaire, mais bien en **compensation de l'annulation d'un projet ferroviaire**.

Des travaux de régénération programmés pour une meilleure performance et régularité de la ligne...

Le coût de régénération de la voie en deux phases a été évalué, à ce stade, à 222 M€ (euros courants). L'objectif est un retour aux performances nominales de la ligne en supprimant les limitations de vitesses actuellement posées sur la voie.

A l'issue des travaux, le meilleur temps de parcours des trains semi-directs voyageurs (à 5 arrêts intermédiaires : Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat) serait de 1h45 contre environ 1h51 aujourd'hui.

Une première phase de travaux d'un montant d'environ 68 M€, cofinancé par l'État, la Région, et SNCF Réseau est envisagée pour 2024/2025.

Les limites de la solution ferroviaire pour le transport de marchandise

L'axe routier Poitiers-Limoges est aujourd'hui **fortement utilisé par les poids-lourds** qui desservent le territoire ou qui sont en transit longue distance. Ces poids-lourds sont une des problématiques actuelles majeures, générant des **nuisances sonores et sécuritaires** pour les riverains et **limitant les vitesses** de circulation. Les analyses des flux poids-lourds, basées sur des entretiens auprès des conducteurs, ont

montré que les poids-lourds utilisant la RN147 avaient des destinations variées, en France voire en Espagne ou en Angleterre.

Le trafic Fret SNCF permet aujourd'hui d'éviter la circulation d'environ 2500 camions par an sur la RN147, principalement de céréales depuis Jardres et Montmorillon.

La ligne est apte à la charge D (22,5t/essieu) entre Poitiers et Montmorillon puis à la charge C (20t/essieu) entre Montmorillon et Limoges. Le trafic fret comprend 10 trains/an (wagons d'engrais) entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, 40 trains/an (céréaliier) entre Poitiers et Mignaloux (Jadres) et 50 trains/an (céréaliier) entre Poitiers et Montmorillon à destination du Grand Port Maritime de La Rochelle.

Synthèse

L'analyse du réseau ferroviaire actuel et notre connaissance des trafics voitures et poids-lourds transitant sur la RN147 nous permettent de conclure que la solution ferroviaire *n'est pas adaptée à ce jour pour répondre aux problématiques* identifiées sur la RN147.

Le programme de régénération dont fait l'objet la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges permettra de retrouver un niveau de service concurrentiel (1h45) pour les voyageurs et de maintenir les circulations fret (charge D) uniquement entre Poitiers et Montmorillon.

Un projet de modernisation plus ambitieux du réseau ferroviaire entre Poitiers et Limoges pourrait capter davantage de voyageurs, et à moyen terme favoriser le développement du fret ferroviaire. Une étude pourrait être envisagée pour identifier l'opportunité et la faisabilité technique et financière de ce projet de modernisation.