



Premier ministre

Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes

Michel DELEBARRE
Ancien Ministre d'État
Sénateur du Nord
Parlementaire en mission auprès du gouvernement

Mai 2017

Sommaire

Synthèse.....	3
Introduction.....	7
1. Les rencontres sur le terrain confirment l'existence d'attentes fortes concernant l'aménagement du territoire.....	9
1.1. De l'avis de tous, la desserte du territoire limousin n'est pas à la hauteur des attentes.....	10
1.2. Une forme de résignation autour du projet de LGV Poitiers – Limoges.....	10
1.3. Sur la desserte par la ligne POLT et ses ramifications vers les territoires proches, une amélioration qualitative est très attendue.....	11
1.4. La disparition des trains emblématiques reste un fort regret.....	11
1.5. Des attentes différenciées selon le lieu ou selon la position institutionnelle.....	12
2. Les infrastructures et les services actuels.....	15
2.1. Le POLT.....	15
2.1.1. <i>L'infrastructure</i>	15
2.1.2. <i>Les dessertes</i>	16
2.2. La ligne existante Poitiers – Limoges.....	20
2.3. Les lignes vers Bordeaux.....	20
2.3.1. <i>Performances générales de l'infrastructure</i>	21
2.3.2. <i>L'accès à Bordeaux depuis Limoges et Brive</i>	21
2.4. Les étoiles de Limoges et de Brive.....	22
2.5. Les accès routiers.....	24
2.6. Les accès aériens.....	24
3. Les évolutions en marche.....	27
3.1. La nouvelle donne régionale et les perspectives qu'elle apporte.....	27
3.1.1. <i>Les modifications institutionnelles</i>	27
3.1.2. <i>Les perspectives en matière ferroviaire</i>	27
3.1.3. <i>Les perspectives en matière routière</i>	28
3.1.4. <i>Les perspectives en matière aéroportuaire et aérienne</i>	29
3.2. L'impact des nouveaux investissements à court ou moyen terme.....	29
3.3. Serait-il possible de relancer le projet rejeté par le conseil d'État ?.....	30
4. Les options techniques possibles pour les liaisons ferrées.....	33
4.1. Liaisons avec Paris.....	33
4.1.1. <i>En se rattachant à la LGV SEA par une LGV</i>	33
4.1.2. <i>En se raccordant à POCL</i>	35
4.1.3. <i>En se raccordant à la LGV par une ligne classique</i>	36
4.1.4. <i>Par le réseau classique en améliorant la liaison par POLT</i>	37
4.2. Liaisons vers la capitale régionale.....	40
5. Mes propositions pour améliorer l'accessibilité du Limousin.....	41
5.1. Des choix à faire rapidement pour l'avenir.....	41

5.1.1. <i>Poitiers – Limoges en grande vitesse plutôt qu’en très grande vitesse</i>	41
5.1.2. <i>En parallèle, les améliorations sur POLT sont à poursuivre impérativement.</i> .	42
5.2. Des actions à plus court terme pour de meilleures dessertes du territoire.....	43
5.2.1. <i>Une ligne aérienne plus conforme aux attentes du monde économique</i>	43
5.2.2. <i>La renaissance du TGV Brive-Lille</i>	43
5.2.3. <i>L’accélération de l’aménagement de la RN147</i>	43
5.2.4. <i>Un redéploiement des crédits du barreau LGV</i>	44
Conclusion	45
Annexes	47
1. Lettre de mission	48
2. Liste des personnes rencontrées	50

Synthèse

Le 15 avril 2016, le Conseil d'État a annulé la déclaration d'utilité publique du projet de barreau à grande vitesse Poitiers-Limoges. Cette nouvelle ligne devait enrayer le déclin que connaît depuis plusieurs décennies la desserte ferroviaire de l'ancienne région Limousin et de ses territoires limitrophes. Le Premier Ministre m'a donc demandé de réfléchir à une nouvelle feuille de route visant à désenclaver ce territoire de 2 millions d'habitants dont les atouts industriels et touristiques demeurent forts et multiples.

Désenclaver l'ancien Limousin et les territoires limitrophes...

La recherche d'une solution globale m'a conduit auprès des différents acteurs politiques, économiques, universitaires et associatifs de ces territoires. Sur le volet ferroviaire, qui se trouve au cœur de ma mission, deux hypothèses de travail sont clairement apparues. La première consistait en une modernisation importante de l'axe historique Paris-Toulouse, le « POLT », qui soit à même d'abaisser significativement la durée du parcours, actuellement supérieure à 3 h00 pour desservir Limoges depuis Paris. La seconde consistait en un raccordement au réseau à grande vitesse, soit par la ligne existante Paris-Bordeaux, soit par le projet du « POCL », qui permettra, via le Massif central, de pallier à terme la saturation future de la ligne Paris-Lyon.

... par le « POLT »...

À quelques rares exceptions, tous mes interlocuteurs m'ont fait part de leur attachement à l'axe « POLT », qu'ils souhaitent voir fiabilisée et modernisée. L'État s'est d'ores et déjà engagé dans cette voie. Un vaste plan d'investissement court sur les 10 prochaines années et vient conforter la pérennité de cette ligne, profondément structurante, qui irrigue tous les territoires concernés par ma mission. Toutefois, j'ai acquis la conviction que cette option ne permettrait pas de réels gains de temps de trajet vers Paris, attente exprimée de façon forte par les acteurs économiques rencontrés. En effet, pour abaisser le temps de trajet de Paris à Limoges en deçà de 2 h45 sur cet axe très ancien, les investissements à entreprendre sont particulièrement lourds.

... ou par un raccordement au réseau à grande vitesse

Quant au raccordement au réseau à grande vitesse, il pourrait être envisagé soit via la ligne « SEA » Paris-Bordeaux, soit, à terme, via le projet du « POCL ». Ce dernier, compte-tenu de son coût majeur et des évolutions techniques repoussant d'année en année la saturation de la ligne Paris-Lyon, représente à mon sens une échéance trop lointaine pour apporter une réponse pertinente à l'urgence des attentes formulées par mes interlocuteurs. J'ai donc choisi de ne pas privilégier cette voie.

Le raccordement à la ligne « SEA » m'est donc apparu comme la piste de réflexion la plus à même de répondre à la question du désenclavement ferroviaire de ces territoires. Ce raccordement pourrait s'envisager soit par le biais de la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse depuis Limoges vers Angoulême, Luxé ou Poitiers, comme cela avait été envisagé lors de l'enquête publique du projet de barreau initial, soit par la modernisation de la ligne reliant actuellement Limoges et Poitiers. Compte-tenu des attendus de la décision rendue par le Conseil d'État et des caractéristiques du projet initial, il m'apparaît difficile de proposer un nouveau projet de barreau à grande vitesse qui ne présente pas un risque réel

de se heurter aux mêmes écueils que son prédécesseur. Et j'estime que ce risque est incompatible avec la force des attentes qui existent autour du désenclavement de ces territoires. J'ai donc aussi choisi de ne pas retenir cette hypothèse de travail.

Ma réflexion s'est ainsi portée sur l'axe existant entre Poitiers et Limoges afin, après modernisation, de permettre aux trains de circuler sur cette voie, en provenance de la ligne « SEA », avec des vitesses sensiblement relevées. Cette modernisation, du fait de son coût important, devra sans doute se faire par étapes. Mais un temps de parcours proche d'1 h entre Limoges et Poitiers, qui sera dès le mois de juillet 2017 à moins d'1 h20 de Paris, peut être à terme atteint pour un coût inférieur à une performance équivalente sur l'axe « POLT ».

Cette option s'inscrirait parfaitement dans la nouvelle donne régionale contrairement à un désenclavement du Limousin par le « POLT » ou le « POCL ». Les deux anciennes capitales régionales doivent en effet être en mesure de renforcer considérablement leurs échanges. Une liaison ferroviaire plus rapide en serait un catalyseur. L'infrastructure rénovée bénéficierait également à la qualité de la desserte TER entre Limoges et Poitiers, ce qui n'était pas le cas du projet de barreau à grande vitesse initial. Ceci permettrait d'offrir aux habitants concernés une alternative à la RN147 et de mobiliser pour le projet les acteurs de la Vienne.

Cette hypothèse de travail m'apparaît comme compatible avec une pérennisation de l'axe POLT pour lequel il conviendra également, en marge de la régénération engagée, d'anticiper l'arrivée prochaine de nouvelles rames à même d'offrir un plus grand confort, notamment en matière de connectivité. Pour ce faire, les infrastructures au sol devront avoir fait l'objet des aménagements requis pour assurer sur le territoire traversé l'effectivité des communications nouvelles permises par ces rames.

Des actions à mener rapidement dans l'attente de la mise en œuvre d'une solution ferroviaire

Dans l'attente, une nouvelle desserte aérienne de Limoges, plus adaptée aux besoins des acteurs économiques de la 2nde agglomération régionale, pourrait être rapidement mise en œuvre. La reprise des rotations de TGV entre Brive et Lille, via l'axe « POLT », serait également de nature à offrir un accès à la grande vitesse européenne ou à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Ces premières mesures pourraient être financées par les collectivités en redéployant les fonds investis ou provisionnés pour le projet de barreau à grande vitesse dont l'enquête publique a finalement été annulée par le Conseil d'État.

Trouver les moyens de ses ambitions

Qu'il s'agisse des acteurs des anciennes régions Aquitaine, Limousin ou Poitou-Charentes, tous mes interlocuteurs m'ont témoigné une volonté réelle de bâtir une nouvelle région où l'ancien Limousin puisse pleinement faire valoir ses nombreux atouts. Pour cela, les collectivités devront avec l'aide de l'État parvenir à mobiliser les moyens lourds que requiert la mobilité, enjeu d'aménagement du territoire national.


Après l'abandon de « l'écotaxe », j'invite le Gouvernement et le futur Parlement à s'emparer au plus vite de la question du financement de nos infrastructures de transport. Nos nouvelles régions, aux périmètres élargis, offrent des opportunités nouvelles en matière d'organisation des transports, notamment en termes d'amélioration des cadencements. Toutefois, ces nouvelles régions ne disposent pas à ce jour de leviers et de ressources suffisantes pour

contribuer pleinement à la régénération et à la modernisation d'un réseau vieillissant. Un réseau qui compte parmi les plus denses au monde. Ce patrimoine national est aujourd'hui arrivé à un seuil critique dans son sous-renouvellement. Si sa régénération et sa modernisation ont un coût, son abandon et sa déliquescence en auraient également un, avec des conséquences économiques mais aussi politiques et sociales.

Michel Delebarre

Ancien Ministre d'État

Sénateur du Nord



Introduction

Le Conseil d'État a annulé la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers. Initié après un débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public en 2006, le projet comportait entre Le Palais au nord de Limoges et Iteuil au sud de Poitiers 112 km de voie nouvelle, dont 72 en section à voie unique afin d'optimiser son coût. Conçu pour une vitesse de circulation de 320 km/h, il reliait Limoges à Poitiers en 35 mn contre 1 h45 aujourd'hui. La déclaration d'utilité publique avait été prise le 10 janvier 2015. En reliant Limoges à Poitiers et à la ligne LGV Tours-Bordeaux, dite LGV-SEA, ces projets réduisaient les temps de parcours vers Paris de l'ensemble des villes d'environ une heure. Ainsi, Limoges devait passer quasiment sous la barre emblématique des 2 heures, avec une desserte en 2h03. Le coût du projet était estimé à 1,65 Md € aux conditions économiques de 2012.



Le présent rapport explicite les auditions effectuées, les travaux menés et mes conclusions sous forme de propositions pour le moyen terme et pour le long terme.

Il développera dans la première partie une synthèse des éléments recueillis lors des auditions.

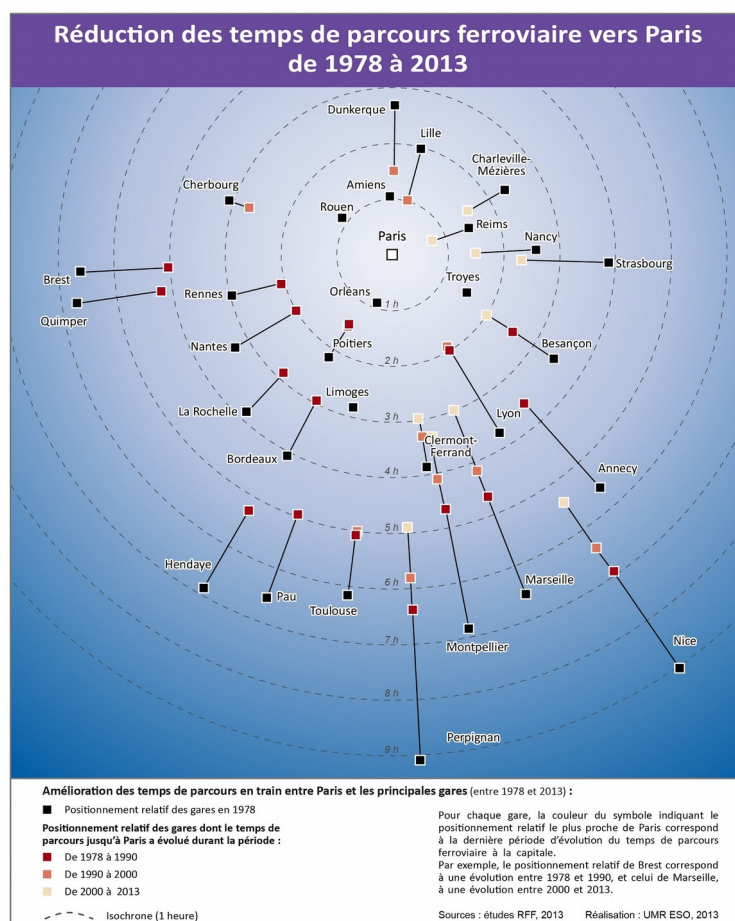
La seconde partie sera consacrée à l'état actuel des réseaux et des services.

La troisième partie examinera l'impact sur le territoire, sur la mobilité et sur les aménagements des récentes évolutions institutionnelles et des projets mis en service à court ou moyen terme.

À partir des possibilités techniques pour le ferroviaire, développées dans le chapitre 4, je présente dans le chapitre 5 mes conclusions pour répondre aux attentes du territoire.

1. Les rencontres sur le terrain confirment l'existence d'attentes fortes concernant l'aménagement du territoire

Si dans les années 80, Limoges était l'une des villes françaises les mieux desservies depuis Paris par le train, avec la plus grande vitesse de l'époque, elle a vu progressivement la qualité de sa desserte non seulement baisser, mais aussi et surtout, elle a vu se dégrader la situation par comparaison aux autres agglomérations.



Le croquis ci-dessus montre l'évolution en 35 ans des temps de parcours vers la capitale. Beaucoup de grandes agglomérations ont vu ce temps baisser de façon sensible, et seules 4 d'entre elles n'ont pas vu d'amélioration :

=> Rouen et Orléans restant à 1 h de Paris,

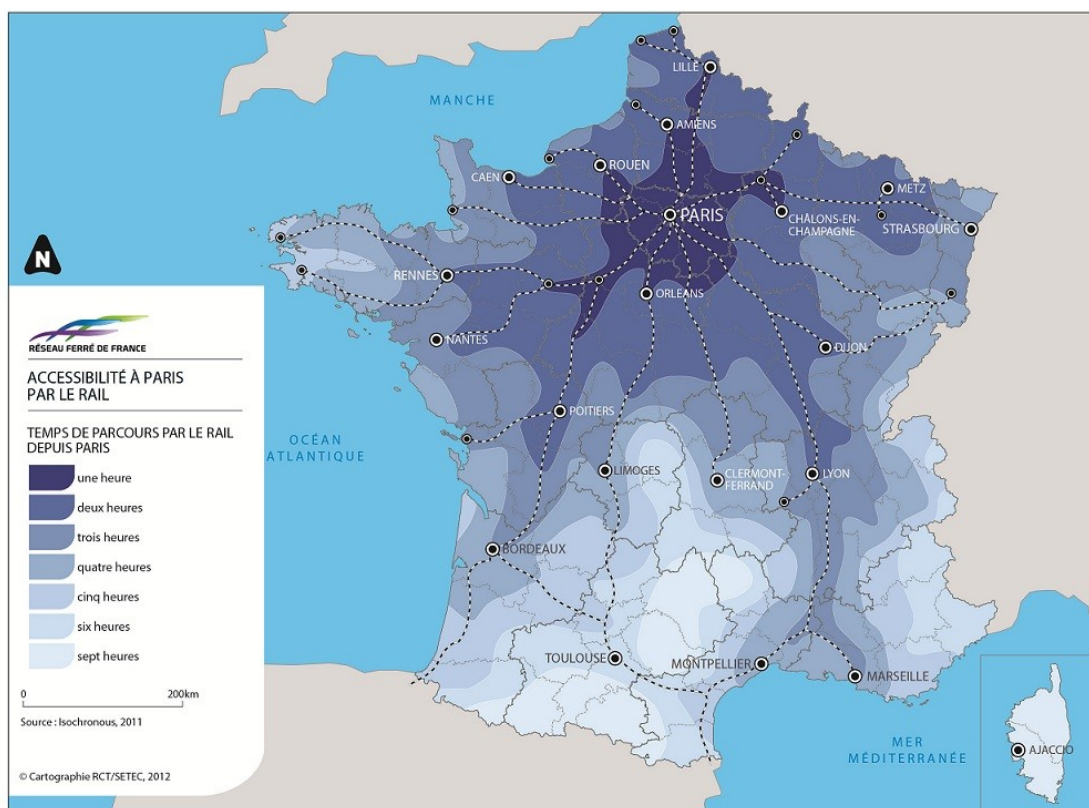
=> Troyes à 1 h30,

=> et Limoges à 3 h.

Ce graphique illustre bien le « sentiment de frustration collective » de Limoges, et plus largement de tout le territoire de l'ancien Limousin par rapport à la qualité de sa desserte ferroviaire.

1.1. De l'avis de tous, la desserte du territoire limousin n'est pas à la hauteur des attentes

À l'instar de Clermont-Ferrand, Limoges est perçue comme une ancienne capitale régionale mal desservie par les liaisons ferroviaires depuis Paris. La carte qui suit montre la situation en 2010 en termes de temps de parcours en train depuis Paris.



Source : Réseau Ferré de France ; dossier d'enquête publique de la LGV Poitiers-Limoges

De plus, les déplacements entre les agglomérations de l'ancien Limousin et leur nouvelle capitale régionale, Bordeaux, sont ressentis comme difficiles, que cela soit par la route ou par le fer, en termes de temps de trajet, de sécurité routière, ou de fiabilité des circulations des trains.

1.2. Une forme de résignation autour du projet de LGV Poitiers – Limoges

De nombreuses voix s'élèvent encore maintenant pour regretter que la décision qu'a prise le Conseil d'État il y a près d'un an ait mis à mal de longues années d'étude et de concertation qui débouchaient enfin sur un projet, certes lointain (au moins en 2030), mais qui assurait à Limoges son entrée dans le « club des villes à grande vitesse ».

Pour autant, rares sont aujourd'hui ceux qui estiment que la seule voie est de reprendre le projet et de le présenter à nouveau à l'enquête publique. Le risque de perte de temps si l'issue était identique a souvent été évoqué dans les échanges sur le sujet.

Mes interlocuteurs revenaient volontiers sur toutes les hypothèses de nouveau barreau à grande vitesse qui avaient été envisagées lors des études préliminaires, puis éliminées, s'interrogeant sur laquelle d'entre elles pourrait avoir de « meilleures chances » d'aboutir. Dans ce cadre, l'idée du projet de LGV entre Limoges et un point intermédiaire entre Poitiers et Angoulême avait été envisagé, et avait en son temps

trouvé de nombreux soutiens. Mais ses promoteurs n'estiment plus aujourd'hui qu'il s'agit d'une solution pertinente.

Une analyse détaillée m'amènera, par la suite, à confirmer ce que j'ai entendu, à savoir que les solutions « tout LGV » entre Limoges et la ligne LGV SEA ne sont pas à présent envisageables après la décision rendue par le Conseil d'État.

1.3. Sur la desserte par la ligne POLT et ses ramifications vers les territoires proches, une amélioration qualitative est très attendue

Pour autant, la ligne historique, POLT, souffre d'une image qui la dessert.

Les principaux défauts évoqués ont été la question de la fiabilité du déplacement et celle du confort, et bien sûr celle du temps de transport :

En termes de fiabilité du déplacement, ont été évoqués :

- les retards fréquents, qui font préférer la route malgré les embouteillages en entrée de l'agglomération parisienne,
- le risque de voir son train supprimé en correspondance avec le POLT, risque ressenti fortement par les voyageurs en correspondance à Brive,

En termes de confort, les questions évoquées par les usagers et les élus sont d'abord la question du balancement du train (« on est secoué », « on ne peut travailler car cela bouge en permanence »), celle de l'impossibilité de communiquer à l'extérieur (« on ne peut téléphoner que lorsque l'on est arrêté dans une gare », « internet ne marche pas, ce qui ne permet pas de consulter ses courriels, de travailler comme dans son bureau », « le temps dans le train est du temps perdu »), et enfin celle de la propreté.

L'effet conjugué des préoccupations sur la fiabilité du déplacement et de son confort font ressentir de façon particulièrement sensible les temps de transport.

1.4. La disparition des trains emblématiques reste un fort regret

En effet, les agglomérations de Limoges, Brive, Tulle, Périgueux, Cahors et Aurillac comptent parmi les rares villes françaises à avoir connu ces dernières décennies une détérioration de leur desserte ferroviaire.

Le Capitole, d'abord, reliant Toulouse à Paris en gare d'Austerlitz a commencé à circuler en 1960, et jusqu'à son arrêt dans le début des années 1990 a progressivement amené Toulouse à moins de 6 heures de Paris. La liaison comportait seulement 4 arrêts, Montauban, Cahors, Brive-la-Gaillarde et Limoges, et était direct entre Limoges et Paris. C'est sur cette liaison qu'a été mise en place la première « grande vitesse » avec une circulation à vitesse commerciale de 200 km/h. Avec le Mistral et l'Etendard qui desservaient Nice et Bordeaux, le Capitole était un des fleurons du train français, avec ses 4 voitures de première classe uniquement.



Tout en restant de façon forte dans les mémoires, le Capitole représente une époque révolue du transport ferré « de luxe ». À cette époque par exemple, le métro parisien lui-même comprenait une voiture de 1ère classe et 4 de 2e¹. Aujourd'hui, la question reste celle de la vitesse, mais intégrée dans un transport de masse. Ainsi les rames TGV aujourd'hui comportent 30 % en moyenne de voitures emportant 20 % de passagers au confort et au tarif de la 1ère classe.

Le TGV Brive – Lille

Mise en place en 2008 avec l'aide des régions Limousin et Centre-Val de Loire, la liaison Brive-Lille via Roissy par TGV mettait Brive à 6 heures de Lille et 5 de Roissy avec 4 aller-et-retour par semaine.

La région Nouvelle Aquitaine annonçait en mars 2016 la fermeture de cette ligne, dont le déficit de 3 M€ par an incombait aux deux régions qui portaient cette liaison, la SNCF s'étant désengagée de la participation à son financement.



Crédit photo : FR3 Nouvelle-Aquitaine, 8 mars 2016

Pendant ma mission, une pétition a été lancée, au moment de l'annonce de l'abandon de l'opération de régénération à mi-vie des rames anciennes du TGV Atlantique au profit de l'acquisition de quelques rames neuves supplémentaires, en mars 2017, demandant à ce que ces rames désaffectées pour la LGV SEA soient mises sur POLT pour retrouver dans les gares de cette ligne l'image de villes sur le réseau à grande vitesse. C'est montrer qu'au-delà des questions de temps ou de confort, l'impact du TGV en termes d'image est forte pour certains interlocuteurs.

1.5. Des attentes différenciées selon le lieu ou selon la position institutionnelle

Selon que l'on est élu, usager, ou entrepreneur, la position par rapport à la question de l'accessibilité du Limousin est assez différente.

Le milieu socio-économique, dans l'ensemble de la région Limousin, est composé d'entreprises dynamiques, parmi lesquelles une « CAC 40 », dans les domaines de l'industrie, du tourisme et de l'industrie du luxe. Ce milieu est très tourné vers Paris, et au-delà vers l'international, et aujourd'hui peu en attente de bonnes relations vers Bordeaux.

Les entreprises se préoccupent de l'accessibilité pour deux objectifs principalement :

- permettre à des clients étrangers qui les visitent d'arriver rapidement sur place, et à l'inverse leur permettre d'atteindre Roissy facilement, pour les échanges internationaux ;
- être capable d'embaucher des cadres et donc faciliter la circulation pour permettre le travail du conjoint dans des conditions facilitées

Les attentes de ces milieux iront vers la qualité des relations aériennes vers Roissy principalement, et sur la qualité de confort à l'intérieur du train pour pouvoir y travailler.

¹ Dans le métro parisien, la 1ère classe a été arrêtée le 1^{er} août 1991

Pour ce qui est de l'avion, il apparaît fragile (« souvent l'avion est annulé »), mais également inconfortable. L'offre actuelle, avec l'arrivée sur Orly depuis Limoges, ne correspond pas en majorité à leurs attentes.

Le milieu de la recherche et universitaire, quant à lui, a des centres d'intérêt différents : des coopérations existent d'ores et déjà entre Limoges et Poitiers, avec des laboratoires de recherche communs, et des réseaux établis (comme HUGO, réseaux des centres hospitalo-universitaires du grand ouest). Des relations entre Limoges et Toulouse ou Bordeaux existent également. Ce milieu sera plus intéressé par les transports par train que par l'avion, et singulièrement par la rapidité et la fiabilité de la liaison entre Poitiers et Limoges.

Les élus défendent la mobilité des habitants de leur secteur, et auront donc des positions différentes selon leur implantation.

Les élus de la Creuse notamment ont une attente très ferme de voir pérenniser non seulement la ligne POLT mais aussi la desserte de leurs gares, telles que La Souterraine ; ils ont pris position contre la ligne LGV Poitiers-Limoges, dont ils estimaient qu'elle fragiliserait le POLT.

Les élus du territoire situé autour de Brive au sens large militent pour une amélioration du temps de transport entre Paris et Limoges, quel que soit l'itinéraire.

Dans ce concert, le conseil départemental de la Vienne a pris une position singulière, considérant que les améliorations à réaliser pour les déplacements devaient être concentrés sur le mode routier et non sur le ferroviaire. Cette position n'est pas reprise par les autres acteurs de la Vienne.

Enfin, pour le monde associatif, il se compose principalement de défenseurs des lignes existantes (POLT et Poitiers Limoges), des services existants, demandant des améliorations par rapport à la situation actuelle sans voie nouvelle, sur l'ensemble du réseau du Limousin, TET et TER compris. Des demandes ressortent également d'amélioration des voiries, en particulier sur les barreaux Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême. Les associations de défense de l'environnement se sont également exprimés contre la ligne nouvelle.

Enfin, sur la question de l'entrée dans l'agglomération parisienne, les positions ne sont pas tranchées, certains ne considérant que Montparnasse, d'autres d'Austerlitz, et enfin les derniers considérant que le principal est de se connecter sur le réseau LGV, et donc Marne-la-Vallée et Roissy.

Les Verbatims :

Le TGV, c'est devenu une question de standing des territoires.

Dans les conditions actuelles, il faut que le patron de grande entreprise ait le cœur bien ancré dans le Limousin pour ne pas déplacer son siège social à Paris.

Pour des grandes manifestations nationales, c'est dur de réunir suffisamment de monde, à cause des accès

Pour faire venir des clients dans un show-room, il faut pouvoir faire l'aller et retour dans la journée. Ce n'est pas possible à Limoges.

Pour faire venir des cadres sur place, il faut gérer les doubles carrières, et faciliter les déplacements.

La SNCF parle de modernisation des trains, mais ne fait rien sur les lignes historiques. Il faut le Wifi dans le POLT.

Comment attirer de bons praticiens sur nos plateaux si les déplacements sont difficiles ?

Il ne faut pas chercher à avoir tout, tout de suite, gagner 1/2h, cela serait déjà bien.

Il faut trouver le juste équilibre entre modernité et service rendu.

Il ressort des entretiens que les attentes pour chaque mode de transport sont :

- pour le fer, d'obtenir des liaisons plus rapides vers Paris, mais aussi l'accès au réseau grande vitesse, et du confort et de la connectivité dans les trains,
- pour les voiries, principalement l'amélioration des axes qui relient Limoges à Poitiers² (RN147) et Bordeaux (RN141 via Angoulême), mais aussi des aménagements facilitant le désenclavement d'Aurillac à l'Ouest vers Figeac et à l'Est vers Massiac et l'A75, ou encore sur la RN145 (Bellac – Montluçon) ou la RN520 (contournement Nord-Limoges)
- pour les liaisons aériennes, le souhait pour Limoges de voir évoluer la ligne actuelle vers Paris avec un appareil plus important, d'atterrir à Roissy, et que la compagnie qui opère cette ligne facilite les correspondances, et pour Brive de voir conservée son OSP.

² A noter que la mise en concession de la RN147 a été évoquée par certains des acteurs rencontrés comme une possibilité pour accélérer la mise à 2x2 voies de bout en bout de cette liaison. Mais un aménagement autoroutier n'apporterait pas une amélioration pour tous les territoires traversés, et le trafic dans le tronçon central entre Lussac et Bellac n'est sans doute pas compatible avec une concession sans un fort accompagnement financier de la puissance publique.

2. Les infrastructures et les services actuels

2.1. Le POLT

2.1.1. L'infrastructure

L'axe POLT, long de 713 km entre Paris et Toulouse, est intégralement électrifié en courant continu 1500 V avec un équipement très ancien sur la majorité du parcours, installé entre 1926 et 1943. Elle est très majoritairement à double voie, notamment entre Orléans et Toulouse. Au départ de Paris, la ligne est à 4 voies jusqu'à Étampes afin de dissocier les circulations rapides (TET, TER, Fret, RER C rapides) et lentes (Fret, RER C omnibus). Entre Etampes et Orléans, la ligne comprend 3 voies permettant de gérer la circulation de trains rapides à 160 voire 200 km/h et les trains de fret à 100 voire 120 km/h.

L'axe comprend 92 postes d'aiguillages, 136 passages à niveau et 49 tunnels. La très grande majorité de ces derniers ne dégage ni le gabarit B pour le transport combiné ni le gabarit 3.3 pour le matériel voyageur à deux niveaux.

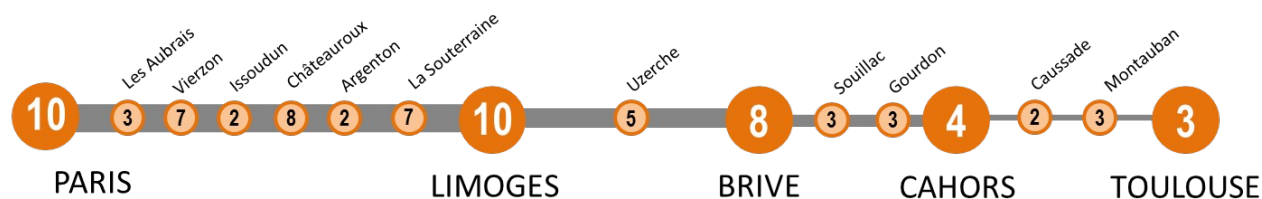
Section	Catégorie UIC	Gabarit	Compatible rames 2N
Paris – Les Aubrais	2	GB1	OUI
Les Aubrais – Châteauroux	4	GB	OUI
Châteauroux – Saint Sulpice	4	GA	NON
Saint Sulpice – Limoges	4	GB	NON
Limoges – Brive	4	GA	NON
Brive – Souillac	5	G1	NON
Souillac – Cahors	5	GA	NON
Cahors – Montauban	4	GA	NON
Montauban – Toulouse	3	GB1	OUI

Première ligne accueillant des trains circulant à 200 km/h en France en 1967, l'axe Paris – Toulouse présente des niveaux de performance très différents entre la section nord et la section sud du fait du positionnement sur les contreforts occidentaux du Massif Central.

Section	Vitesses admissibles Trains de voyageurs
Paris – Brétigny	140
Brétigny – Etampes	150
Etampes – Les Aubrais	200
Les Aubrais – Orléans	110
Orléans – Vierzon	200
Vierzon – PK 285	160
PK 285 – La Souterraine	150
La Souterraine – PK 358	145
PK 358 – Limoges	160
Limoges – Caussade	110 / 120
Caussade – Toulouse	160

2.1.2. Les dessertes

En termes de fréquence, le nombre de trains journaliers en semaine du train « POLT », train d'équilibre du territoire, est représenté dans le schéma qui suit.



Nombre d'allers-retours par jour de base en 2017

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est aujourd'hui nettement partagé de part et d'autre de Brive avec au nord une liaison clairement destinée à la liaison Paris – Limousin et au sud un assemblage de fonctionnalités plus variées :

- Offre Paris – Toulouse économique alternative au TGV ;
- Liaisons inter-villes rapides entre Limousin – Midi Pyrénées ;
- Liaisons interrégionales rapides entre Centre – Limousin – Midi Pyrénées ;

Le tableau qui suit donne toutes les relations ferrées sur l'axe (en dehors du train de nuit Paris – La Tour de Carol / Rodez, qui emprunte actuellement l'axe POLT).

Section	Offre TET 2017 Semaine	Offre TER 2017 Semaine	Total
Paris – Les Aubrais	29 AR	7 AR	36 AR
Les Aubrais – Vierzon	13 AR	15 AR	29 AR
Vierzon – Châteauroux	10 AR	10 AR	21 AR
Châteauroux – Argenton	10 AR	10 AR	21 AR
Argenton – La Souterraine	10 AR	8 AR	19 AR
La Souterraine – St Sulpice	10 AR	6 AR	17 AR
St Sulpice – Limoges	10 AR	13 AR	24 AR
Limoges – Brive	8 AR	8 AR	16 AR
Brive – Cahors	4 AR	5 AR	9 AR
Cahors – Montauban	3 AR	7 AR	10 AR

Compétitivité des temps de parcours rail – route

Parcours	Train TET	Train TER	Voiture
Limoges – Paris	3h04	-	3h48
Limoges – Châteauroux	1h04	1h28	1h19
Limoges – Orléans	2h05	-	2h45
Limoges – Brive	58 à 59 min	1h16 à 1h17	1h05
Limoges – Cahors	2h10 à 2h19	2h31 à 2h36	1h58
Limoges – Montauban	2h48 à 2h59	-	2h17
Limoges – Toulouse	3h18 à 3h28	-	2h55
Brive – Paris	4h07	-	4h50
Brive – Cahors	1h05 à 1h17	1h09 à 1h14	1h16
Brive – Montauban	1h43 à 1h56	1h48 à 1h52	1h36
Brive – Toulouse	2h13 à 2h26	2h32	2h13

L'offre ferroviaire présente donc en situation actuelle un avantage comparatif à la voiture assez favorable pour les liaisons à longue distance vers le nord, donc essentiellement vers Paris. Vers le sud, train et voiture sont en concurrence plus directe, notamment entre Limoges et Brive. Au-delà, la voiture reste plus performante que le train. En outre, le train est pénalisé par une faible fréquence des liaisons rapides, surtout au sud de Brive (3 à 4 allers-retours), ce qui ne permet pas de compenser un temps de parcours équivalent ou supérieur à celui de la voiture. De plus, l'autoroute A20 est gratuite entre Vierzon et le sud de Brive-la-Gaillarde. Cet avantage sur le coût du déplacement renforce l'attractivité du mode routier d'autant que le tracé ferroviaire devient assez sinueux au sud de Châteauroux voire très sinueux au sud de Limoges ce qui diminue la compétitivité du train.

Qualité de la desserte

Différents indicateurs permettent de rendre compte de la qualité des dessertes ferroviaires.

La fiabilité est appréhendée par la mesure des retards et celle des trains supprimés.

Les données les plus récentes concernant la régularité sur la ligne POLT, mesurée en pourcentage des trains qui arrivent en gare à l'heure ou avec un retard de moins de 10 minutes de retard sont données dans le tableau ci-dessous, et comparées avec les mêmes résultats pour l'ensemble des trains Inter-cités.

Indicateur de régularité par mois (trains arrivant à +-10 mn) – comparaison POLT / tous intercités

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septemb.	Octobre	Novembr	Décemb.	Cumul annuel
2015 POLT	87,54%	91,09%	91,77%	90,51%	88,74%	79,96%	80,58%	87,66%	89,64%	84,21%	79,83%	87,56%	86,58%
2015 tous intercités	90,76%	90,02%	91,76%	90,94%	91,74%	86,78%	85,89%	89,40%	90,30%	88,66%	86,36%	90,50%	89,44%
2016 POLT	89,37%	87,37%	86,06%	85,64%	87,32%	86,12%	74,68%	77,94%	83,90%	79,89%	61,68%	78,88%	81,47%
2016 tous intercités	90,34%	91,19%	88,69%	89,23%	87,80%	88,63%	85,60%	87,30%	89,20%	88,30%	81,39%	87,35%	87,92%
2017 POLT	80,94%	82,29%	87,95%										
2017 tous intercité	87,30%	89,50%											

Source : DGITM mai 2017

Elles montrent une situation moins délicate que ce qui ressort des entretiens mais moins bonne que l'ensemble des trains similaires.

Les difficultés rencontrées de retards viennent se cumuler avec les questions de correspondances qui ne sont plus assurées, ou encore de trains assurant le rabattement sur le POLT régulièrement supprimés (selon les personnes auditionnées, aucun indicateur n'a été recherché sur ce point).

De façon qualitative, le schéma directeur POLT entamé en septembre 2015 par SNCF Réseau montrait que les minutes perdues au total sont imputables pour moitié aux entreprises ferroviaires et pour moitié à l'infrastructure. Toutefois, sur les axes fréquentés (Paris-Étampes, Limoges-Brive, Caussade-Toulouse), les causes imputables aux entreprises ferroviaires représentent environ 70 % des minutes perdues.

Un autre indicateur est celui des trains supprimés. Le tableau ci-dessous compare les causes de suppression de trains en 2016 sur POLT par rapport à l'ensemble des trains inter-cité.

Type de cause	Cause	POLT			Ensemble Intercités		
		Total 2016	Valeur maximale mensuelle	en	Total 2016	Valeur maximale mensuelle	en
Article 9,1 Aléas Normaux	Infrastructure	10	7	février	153	33	décembre
	Autres activités ou entreprises ferroviaires	6	3	novembre	58	9	novembre
	Matériel	21	4	Janvier /juillet /novembre	342	53	novembre
	Personnel de l'activité (roulants et sédentaires)	7	3	février	123	17	juillet
	Mouvements sociaux	1	1	octobre	25	7	janvier
	Autres	0	0		5	4	août
	Total	45	13	février	706	103	novembre
Article 9,2,1 Perturbation prévisible	Plans de travaux	0	0		0		
	Incidents techniques	0	0		0		
	Aléas climatiques	0	0		1	1	janvier
	Autres événements portés à la connaissance de l'exploitant	0	0		0		
	Total	0	0		1	1	janvier
Article 25 Force majeure	Circonstances ou phénomènes climatiques exceptionnels	0	0		36	14	février
	Travaux dérogoatoires	1	1	avril	4	3	avril
	Agressions de personnes, suicides, trouble de santé de voyageur	10	4	janvier	137	26	janvier
	Décisions d'autorités civiles ou militaires	0	0		3	2	septembre
	Actes de terrorisme	0	0		0		
	Actes de malveillance	1	1	septembre	30	16	juillet
	Obstacles sur les voies	8	4	janvier	86	19	août
	Non respect par les voyageurs des consignes de sécurité	0	0		14	6	août
Total	20	8	janvier	310	39	juillet	
Total général		65	16	janvier	1017	133	novembre

Au global, les trains supprimés sur POLT représentent 1 % des circulations, quand par comparaison, sur l'ensemble des trains inter-cité, ils représentent 1,2 % des circulations, mais avec des problèmes peut-être plus concentrés (en janvier en l'occurrence), qui pourrait expliquer une perception du problème de trains supprimés supérieure à la réalité.

Indicateurs de confort

La qualité est également mesurée par des enquêtes de satisfaction. On trouvera ci-dessous les résultats de ces enquêtes faites sur POLT pour les trimestres 2 et 4 de l'année 2016. Le taux de satisfaction en termes de confort du client est sensiblement au-dessus de l'objectif fixé dans la convention TET.

Indicateurs de qualité de service Intercités : 2e trimestre 2016

Thème	Indicateur	Situation normale ou perturbée	Objectif annuel convention 2016	Paris - Limoges - Toulouse						Ensemble des trains intercity					
				Tout à fait satisfait	Plutôt satisfait	Sous-total Satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait	Sous-total Insatisfait	Tout à fait satisfait	Plutôt satisfait	Sous-total Satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait	Sous-total Insatisfait
Confort client	Taux de satisfaction sur la globalité du voyage (gare + voyage à bord pour les Lignes Qualités)	situation normale	80,0%	32,0%	58,0%	91,0%	8,0%	1,0%	9,0%	28,9%	59,7%	88,7%	9,0%	2,3%	11,3%
Confort client	Taux de satisfaction de la propreté du train	situation normale	80,0%	30,0%	59,0%	89,0%	8,0%	3,0%	11,0%	22,5%	58,0%	80,6%	14,3%	5,3%	19,4%
Confort client	Taux de satisfaction de la propreté des toilettes	situation normale	65,0%	13,0%	46,0%	59,0%	28,0%	13,0%	41,0%	11,3%	40,5%	51,7%	29,4%	18,8%	48,3%
Confort client	Taux de satisfaction voyageur sur les produits de restauration à bord	situation normale	85,0%	37,0%	52,0%	89,0%	9,0%	2,0%	11,0%	36,0%	50,9%	87,0%	9,7%	3,0%	13,0%
Information voyageur	Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue	situation normale	87,0%	40,0%	57,0%	97,0%	3,0%	1,0%	3,0%	39,4%	56,5%	95,9%	3,1%	1,1%	4,1%
Information voyageur	Taux de satisfaction voyageur sur l'information reçue	situation perturbée	60,0%	28,0%	44,0%	72,0%	15,0%	13,0%	28,0%	23,3%	39,8%	63,3%	21,1%	15,7%	36,7%

Source : DGITM indicateurs des 2e et 4e trimestres 2016

Gouvernance

L'État est autorité organisatrice de la ligne Paris-Limoges-Toulouse depuis le 1^{er} janvier 2011 et a confié à SNCF Mobilités l'exploitation de la ligne par une convention d'exploitation des lignes TET signée le 13 décembre 2010. Le 27 février 2017, l'État et SNCF Mobilités ont signé une nouvelle convention d'exploitation des lignes TET pour les années 2016 à 2020.

Faisant le constat de la dégradation de la qualité de service offerte aux voyageurs sur cette ligne qui constitue une desserte essentielle pour l'aménagement du territoire national, le Secrétaire d'État chargé des Transports a décidé de lancer un schéma directeur afin de concevoir les principes qui permettront d'offrir aux voyageurs un service performant tant en matière de confort que de régularité et de fiabilité. L'objectif est de définir les grandes orientations en matière de dessertes et d'investissements sur cet axe à court, moyen et long termes. L'enjeu est de proposer une offre de service organisée au mieux avec l'ensemble des offres ferroviaires, et de planifier au mieux les travaux d'infrastructure dans la phase transitoire de régénération nécessaire afin de répondre au mieux aux besoins des voyageurs. L'élaboration de ce schéma directeur a débuté en décembre 2015, sous le pilotage d'abord du Préfet de la région Limousin puis, suite à la réforme territoriale de 2016, du Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine.

Deux comités de concertation se sont déroulés les 18 décembre 2015 et 17 mars 2017. Ce sont, sous la direction du Préfet coordinateur, des lieux d'échanges entre les représentants de l'État, les élus locaux, les associations voyageurs, les acteurs économiques et les opérateurs ferroviaires.

En parallèle, des comités techniques réunissant les techniciens de l'État, des régions concernées et des opérateurs ferroviaires sous l'égide du Préfet Philizot, chargé d'une mission de concertation avec les élus territoriaux sur les dessertes ferroviaires TET, se tiennent régulièrement afin de concevoir le projet qui sera présenté au dernier comité de concertation.

2.2. La ligne existante Poitiers – Limoges

La ligne existante est constituée d'une voie unique de 138 km. Elle comporte 2 tunnels (un à chaque extrémité), 6 gares intermédiaires et 4 points d'arrêt.

L'amélioration de la ligne existante pour y permettre le passage des TGV avait été étudiée en 2010 (et présentée dans les variantes étudiées dans le dossier de DUP de la ligne nouvelle). Dans ce dossier il était noté que le meilleur temps de parcours théorique sur la ligne existante est de 1 h35.

La situation aujourd'hui est nettement en dessous de cette perspective. On distingue deux sections assez différentes, compte tenu de la morphologie du terrain : entre Poitiers et Le Dorat, la vitesse nominale de 100 à 140 km/h correspond à une topographie de plaine, et entre Le Dorat et Limoges, la vitesse nominale est de 80 km/h. Il existe de plus sur cette dernière section des limitations permanentes de vitesse à 40 km/h. Des limitations supplémentaires sont annoncées sur une quinzaine de km pour 2019 en l'absence de travaux de modernisation.

Le service offert sur la ligne tel qu'affiché par la SNCF pour 2017 pendant les jours ouvrés normaux (JOB), est de 8 ou 9 liaisons selon le sens de parcours. Le tableau ci-dessous reprend le détail des dessertes.

Liaison avec arrêts intermédiaires (nombre) en gares de :	Sens Limoges → Poitiers	Sens Poitiers → Limoges
(0) Sans arrêt intermédiaire	0	0
(5) Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat	3	5
(6) Mignaloux-Nouaillé, Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat	3	0
(7) Mignaloux-Nouaillé, Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat, Nieul	1	2
(9) Mignaloux-Nouaillé, Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Peyrilhac-St-Jouvent, Nantiat, Nieul	1	2

Concernant les temps de parcours, ils varient entre 1 h49 et 1 h51 pour les liaisons avec 5 à 7 arrêts, et atteignent 2 h05 à 2 h07 pour la liaison avec 9 arrêts.

2.3. Les lignes vers Bordeaux

La réforme territoriale a entraîné la fusion des Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes dans une seule entité baptisée Nouvelle Aquitaine avec Bordeaux comme

capitale. Par conséquent, la liaison Limoges – Bordeaux revêt un enjeu renforcé dans le dispositif de desserte du territoire limousin.

La présente note s'intéresse également à la liaison entre Brive, deuxième agglomération du territoire limousin et Bordeaux.

2.3.1. Performances générales de l'infrastructure

Les liaisons depuis Bordeaux vers Limoges et Brive empruntent l'axe Paris – Bordeaux classique électrifié en 1500 V continu jusqu'à Coutras.

Au-delà, l'itinéraire n'est pas électrifié, empruntant essentiellement des infrastructures classées UIC 7 à 9. Le financement du renouvellement de ces lignes relève donc à ce jour majoritairement des CPER. Cependant, les situations sont assez contrastées :

Section	Classe UIC	Nombre voies	Signalisation	Vitesse
Coutras – Périgueux	7	2	BAPR	150 / 160 km/h
Périgueux – Nexon	7	1	BMVU	110 à 140 km/h
Nexon – Limoges	6	2	BAPR	110 km/h
Périgueux – Niversac	8	2	BMU	115 km/h
Niversac – Condat	8	1	BAPR	115 km/h
Condat – Brive	8	1	BAPR	115 km/h

Source : SNCF Réseau

2.3.2. L'accès à Bordeaux depuis Limoges et Brive

La relation Limoges-Bordeaux est assurée à hauteur de 9 allers-retours par jour de base dont 4 directs et 5 avec correspondance à Périgueux. Les temps de parcours sont très fluctuants compte tenu de la forte hétérogénéité du nombre d'arrêts. En outre, la relation est pénalisée par un rebroussement à Périgueux.

Desserte	Nombre d'allers-retours	Nombre d'arrêts	Temps de parcours
Liaison directe	4	5 à 17	2h21 à 2h58
Correspondance à Périgueux	5	12 à 15	2h46 à 3h12

En comparaison, le site mappy.fr donne un meilleur temps de parcours en voiture pour relier Bordeaux à Limoges, de 2 h41 minimum et de l'ordre de 3 heures en temps moyen.

Si les premiers départs de Bordeaux et Limoges sont assez matinaux, vers 6 h / 6 h30, les derniers départs sont plutôt précoces, aucun départ n'étant assuré après 19 h, ce qui limite la durée de séjour, notamment pour une clientèle professionnelle. Ce positionnement des derniers trains peut s'expliquer par le temps de parcours relativement conséquent.

L'enjeu sur la relation Limoges – Bordeaux est donc relativement équilibré entre l'intensification du service (fréquence) et sa performance (temps de parcours et politique d'arrêt).

La relation Brive – Bordeaux est moins dense avec un seul aller-retour direct par jour et 4 autres avec correspondance à Périgueux.

Desserte	Nombre d'allers-retours	Nombre d'arrêts	Temps de parcours
Liaison directe	1	7	2h20
Bordeaux – Limoges correspondance Périgueux	4	12 à 15	2h25 à 2h45

En comparaison, le site mappy.fr donne un temps de parcours automobile de 2 h13, bénéficiant de l'autoroute A89 sur la totalité du trajet.

Les délais de correspondances varient entre 10 et 13 minutes pour 3 des 4 combinaisons possibles. La dernière est nettement moins favorable avec 51 minutes de transit à Périgueux. Contrairement à la liaison vers Limoges, il n'est pas nécessaire de rebrousser en gare de Périgueux pour relier Bordeaux à Brive.

On notera que seules 2 correspondances s'effectuent sur des relations Bordeaux – Limoges. Enfin, en fin de semaine, une seconde liaison directe est assurée par le TET Bordeaux – Ussel.

Comme sur la liaison Limoges – Bordeaux, l'enjeu est moins celui de la performance intrinsèque de l'infrastructure que celui de la consistance et l'organisation de la desserte.

2.4. Les étoiles de Limoges et de Brive

Limoges et Brive constituent des plateformes de correspondance pour irriguer le territoire à partir du POLT et structurent le maillage du réseau de villes. L'étoile de Limoges est caractérisée par des liaisons avec des bassins de 50 000 à 150 000 habitants (Poitiers, Angoulême, Montluçon, Périgueux, Brive) et des pôles intermédiaires de taille plus réduite (Guéret, Ussel). L'étoile de Brive dessert des territoires moins denses, avec un maillage de localités plus espacées et de taille plus faible.

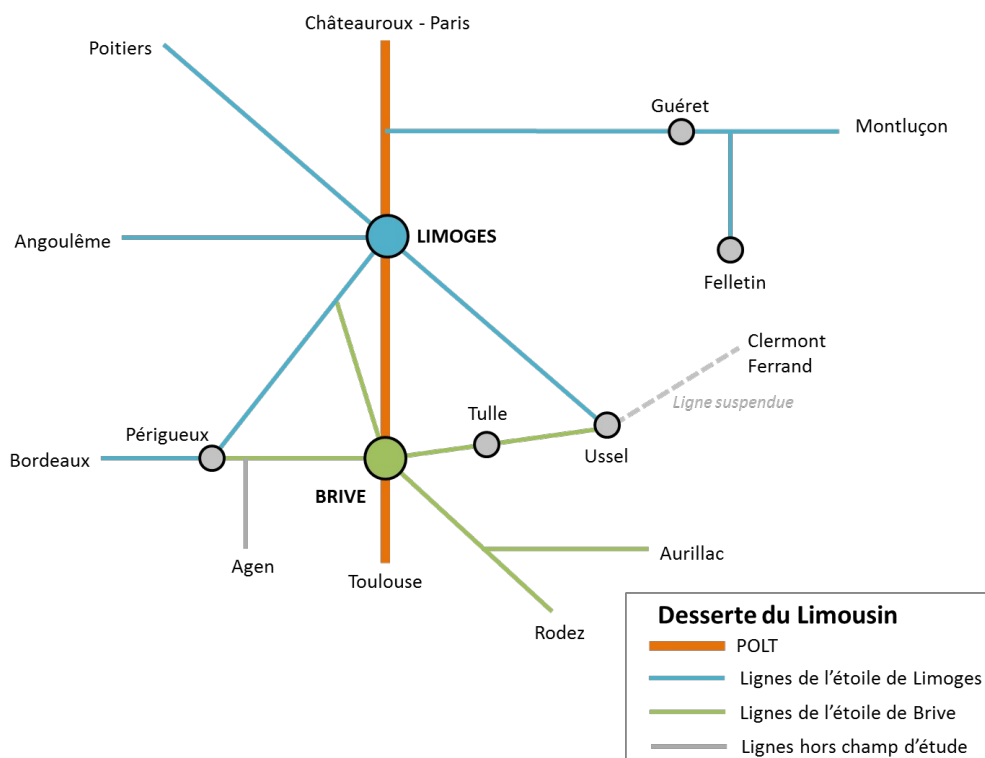


Schéma de desserte des rabattements sur Limoges et sur Brive (source SNCF Réseau)

L'ensemble de ces lignes rayonnant autour de l'axe POLT sont essentiellement des lignes peu circulées, avec au maximum 20 circulations par jour, à l'exception des sections :

- Limoges – Le Dorat (ligne de Limoges à Poitiers) ;
- Brive – Tulle (ligne de Brive à Ussel) ;
- Brive – Saint Denis près Martel (tronc commun aux lignes de Brive à Aurillac et Rodez) ;
- Nexon à Bordeaux (ligne de Limoges à Bordeaux), constituant l'axe le plus chargé hors POLT, avec une quarantaine de circulations par jour de Périgueux à Coutras ;
- Périgueux à Niversac (tronc commun aux lignes de Périgueux à Agen et Brive).

La rénovation du réseau ferroviaire du Limousin, constitué majoritairement de lignes UIC 7 à 9, a vocation à être financée avec le concours des collectivités concernées, par exemple dans le cadre des CPER, comme le prévoit le contrat de performance conclu le 20 avril dernier entre l'État et SNCF Réseau. Le financement de SNCF Réseau pour le renouvellement de ces lignes est plafonné à la capitalisation des économies de maintenance générées par des constituants de voie modernes pouvant être entretenus par des moyens industrialisés.

Certaines lignes sont actuellement en situation fragile, avec un état imposant des réductions de vitesse importantes, entraînant un allègement du plan de transport et une perspective de suspension à court terme. C'est notamment le cas de la ligne Angoulême – Limoges et des sections Brive – Objat et Nexon – Saint Yrieix de la ligne Limoges – Brive via Pompadour.

La plupart des lignes sur lesquelles ces liaisons sont faites souffrent aujourd'hui de limitations permanentes de vitesse qui ralentissent les liaisons, et devraient en connaître une recrudescence dans l'hypothèse où aucun plan de rénovation de ce réseau ne serait lancé.

Lors des tables rondes qui se sont tenues à Brive, tant les élus que le monde socio-professionnel ont exprimé leur grand attachement aux liaisons ferroviaires entre les villes du Limousin, et plus largement des régions voisines, Cantal, Lot, Aveyron et Dordogne. En dehors de la question des investissements à réaliser pour maintenir le réseau en état et permettre de bonnes dessertes, se pose la question de l'articulation entre les régions autorités organisatrices des TER pour celles des lignes qui passent d'une région à l'autre.

2.5. Les accès routiers

Limoges dispose d'un bon accès depuis Paris, avec l'A20 gratuite après les autoroutes concédées A10 jusqu'à Orléans, puis A71 jusqu'à Vierzon.

Les difficultés dans le mode routier, en termes de temps de trajet, de confort et de sécurité se situent principalement dans les relations internes à la Nouvelle Aquitaine, ainsi qu'entre les agglomérations du Limousin et les agglomérations voisines. Cette question est particulièrement cruciale pour Aurillac, qui cumule un accès routier par une voie aux caractéristiques limitées et une desserte ferroviaire à la fois lente et aléatoire, selon les commentaires que j'ai recueillis tant auprès des élus ou des professionnels que des associations représentatives des citoyens.

2.6. Les accès aériens

L'ancienne région Limousin a bénéficié ces dernières années du régime de l'obligation de service public (OSP) à la fois sur Limoges et sur Brive au titre des agglomérations mal desservies par les transports publics terrestres.

L'existence des OSP garantit aux territoires la possibilité d'obtenir des créneaux horaires dans les aéroports parisiens et d'assurer une offre de service sur la durée, les candidats pour prendre les OSP devant s'engager sur plusieurs années à maintenir un service, en contrepartie de l'aide que lui apporte la puissance publique par le mécanisme de régulation de l'OSP et en termes financiers.

Les diminutions des moyens budgétaires de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ont amené cette direction à progressivement élever les exigences en termes d'enclavement pour qu'un territoire puisse bénéficier d'une OSP, et à réduire la participation financière nationale pour leur fonctionnement. Ainsi, elle considère à présent un territoire comme enclavé si le temps de parcours depuis la capitale est supérieur à 4 ou 5 heures. On a vu par conséquent disparaître ces dernières années les OSP de Périgueux, de Tarbes et de la Bretagne.

Depuis Limoges, la desserte après avoir été réalisée³ avec un ATR 42, est maintenant faite vers Orly avec des avions Beechcraft 1900D de 19 places, avec 2 fréquences quotidiennes et un trafic en 2016 de 7 280 passagers.

³ De 2010 à 2012, la liaison Limoges – Paris a été exploitée dans le cadre d'une OSP, par Airlinair, avec un appareil ATR42 de 49 places. Les obligations de service public imposaient, hors période de délestage, trois allers-retours par jour (matin, mi-journée et soir) en semaine, ainsi qu'un aller-retour le samedi matin et le dimanche soir.

L'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est également desservi avec 2 relations quotidiennes ;

Depuis Brive, subsistent deux liaisons : l'une avec Orly, sous le régime de l'OSP, avec 3 fréquences quotidiennes.

La desserte depuis l'aéroport de Limoges fait l'objet de nombreuses critiques, principalement sur le confort de l'avion affecté à la liaison (sans toilettes), sur la récurrence des annulations de vols, et sur son coût. En effet, hors aviation d'affaires⁴, en utilisant les avions de ligne classique, on peut difficilement descendre en dessous de coûts par voyage de l'ordre de 400 à 500 €. L'organisation actuelle du service aérien accuse un déficit de 600 000 €/an.

Avec des avions plus gros, les dessertes depuis Brive souffrent de moins de critiques.

Si l'OSP de Limoges n'est plus depuis 2014⁵ aidée par l'État, il n'en est pas de même encore pour Brive. L'OSP de Brive se terminera à la fin 2017, et la DGAC espère pouvoir maintenir son financement malgré les coupes budgétaires. L'ingénierie administrative et financière de ces OSP est lourde, avec des montages de dossiers complexes pour présentation à Bruxelles pour autorisation de leur mise en place qui prend à revers les règles européennes classiques de la libre concurrence.

Face aux demandes qui lui ont été présentées, la DGAC m'a confirmé que pour les deux aéroports de Limoges et de Brive, elle était prête à accompagner les collectivités dans le montage des dossiers d'OSP. Elle m'a confirmé également que ces OSP pouvaient avoir aussi bien Roissy qu'Orly comme destination, ce qui permet d'orienter le service à rendre selon l'une ou l'autre des options :

- Roissy donne un meilleur accès aux correspondances à l'international en dehors de l'Europe et de l'Afrique du Nord,
- A contrario, Orly offre un accès facilité et plus rapide à l'agglomération parisienne.

L'aviation d'affaires pourrait également être étudiée pour offrir des accès personnalisés vers Le Bourget, proche de Roissy.

⁴ Bien que le sujet soit hors du champ de ma mission, je souligne que cette option de desserte par l'aviation d'affaires, amenant les passagers au Bourget, à ¼ h de taxi de Roissy, mériterait d'être étudiée pour sa flexibilité et pour le service qu'elle offre, avec une mise en œuvre très rapide. La forme pourrait en être celle d'un consortium d'entreprises qui soit s'équiperait de matériel et de pilotes pour réaliser le transport en interne, ou encore qui « garantirait » à un transporteur privé un niveau de commande permettant l'investissement privé pour la mise en place de ces dessertes à la demande de haute qualité

⁵ La convention, initialement prévue pour 4 ans, a été résiliée par le transporteur à l'issue de la deuxième année, du fait d'un déficit trop important restant à sa charge (entre 1 et 1,5 M€) après versement de la compensation financière par les pouvoirs publics. Le déficit total de la liaison s'est porté à 4 M€ la première année et à 4,2 M€ la deuxième année, pour respectivement 26 707 et 28 094 passagers transportés (taux de remplissage d'environ 35 %).

3. Les évolutions en marche

3.1. La nouvelle donne régionale et les perspectives qu'elle apporte

3.1.1. Les modifications institutionnelles

La création de la grande région se traduit immédiatement dans le fait que tant Limoges que Poitiers perdent leur « statut » de capitale régionale. À n'en pas douter, les prochaines années vont voir se constituer des réseaux au niveau de la région à 12 départements, concert dans lequel les deux anciennes capitales auront à jouer une partition majeure.

Cela a été souligné, c'est l'enjeu de la nouvelle institution, sans détricoter les liens existants (de Limoges vers Paris, de Brive vers Clermont ou Toulouse...), de créer des liens à l'intérieur de la région pour tout le corps social dans toutes ses composantes, élus locaux, associations, monde professionnel, formation professionnelle...

Dans ce contexte, les villes de Poitiers et Limoges, qui auparavant « se tournaient un peu le dos » devraient trouver des points de convergence et des alliances, et ceci aura un impact direct sur les questions de déplacements. Le président du collectif poitevin « Non à la LGV Poitiers-Limoges », à cet égard, faisait état lors de notre rencontre du fait que jusqu'à la création de la grande région Aquitaine, les services rendus sur la ligne Poitiers-Limoges n'étaient pas au cœur des préoccupations de chacune des deux régions. Cette posture se traduisait dans les investissements, mais aussi dans les schémas horaires proposés aux voyageurs, ce qui laisse une grande marge de progrès au développement du transport ferroviaire entre ces deux agglomérations.

Au-delà de la simple question de la relation entre Poitiers et Limoges, le regroupement des trois régions a un impact immédiat en ce qu'il transforme des relations TER « transfrontalières » en relation TER classiques sur lesquelles une seule AOT est aux commandes. Le cas le plus emblématique est celui de la liaison Bordeaux – Limoges, qui n'est pas à la hauteur des besoins de déplacements entre les deux agglomérations les plus grandes de la région, dont les liens sont amenés à se resserrer dans le nouveau cadre institutionnel.

3.1.2. Les perspectives en matière ferroviaire

Les CPER 2015-2020 ont été négociés par chacune des trois régions aujourd'hui regroupées dans la Nouvelle Aquitaine et ont incorporé des investissements pour le renouvellement de certaines des lignes des étoiles de Limoges et de Brive. Il s'agissait de :

- Limoges – Poitiers : 15 M€
- Limoges-Brive via Pompadour : 27,25 M€
- Limoges – Angoulême : 19 M€
- Brive – Aurillac : 20 M€
- Brive – Rodez : 13,5 M€
- Brive – Ussel : 20 M€

De source SNCF Réseau, les besoins d'investissements pour pérenniser l'ensemble des lignes des étoiles ferroviaires de Limoges et de Brive représenterait de l'ordre de 270 M€, soit plus de 2 fois plus que les montants inscrits dans les CPER. À ce sujet, la Région s'interroge sur la capacité en termes d'ingénierie de SNCF Réseau à mener de front tous les investissements que la Région pourrait souhaiter pour mettre à niveau « son réseau TER ».

Toutes les lignes sont anciennes et dotées de systèmes d'exploitation anciens et peu capacitaires. SNCF Réseau étudie le remplacement de ces équipements par des installations centralisées, optimisant les coûts et la souplesse d'exploitation, sur la base d'équipements existants.

SNCF Réseau a indiqué être à même de réaliser une étude « NEXT Regio » pour remplacer ces systèmes d'exploitation obsolètes par un système centralisé adapté aux lignes au trafic modeste, et intégrant le déploiement de la fibre, afin d'adapter les installations au schéma de transport capacitaire que souhaiteraient les autorités organisatrices (la Nouvelle Aquitaine pour la plupart de ces relations, en lien avec les régions voisines) et en fonction des trajectoires de pérennisation de ces lignes.

Le Président de la Région Nouvelle Aquitaine m'a indiqué qu'une étude complète sur l'ensemble du réseau avait été lancée avec l'État et la SNCF afin d'asseoir la nouvelle politique régionale. Pour autant, il a noté que pour une région telle que la sienne, sans financement d'État ad hoc en dehors des CPER ni possibilité de lever l'impôt, le poids d'un réseau en mauvais état était lourd et amènerait à des choix difficiles.

3.1.3. Les perspectives en matière routière

La consolidation des Contrats de Plan État-Région (CPER) des 3 anciennes régions comportait des investissements pour le volet multi-modal de 1 985 M€ (tous cofinanceurs), parmi lesquels il était prévu de réserver 809 M€ pour des investissements routiers. Au sein de ces aménagements, une part significative répondait à un objectif d'amélioration des relations entre l'ancien Limousin et ses régions ou départements voisins. Les opérations répondant à cet objectif étaient principalement :

- les opérations d'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Poitiers (déviation de Lussac-les-Châteaux, aménagement de la sortie Est de Poitiers, créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac) ;
- les opérations d'aménagement de la RN 141 entre Angoulême et Limoges (déviation de Roumazières – La Péruse) ;
- les opérations d'aménagement de la RN10 (Reignac-Chevanceaux et aménagement de carrefours).

La création des nouvelles régions a donné lieu à une relecture des CPER au regard des objectifs des nouveaux territoires. Pour la Nouvelle Aquitaine, l'avenant signé en mars dernier a entériné l'adjonction aux CPER déjà signés d'un petit nombre d'opérations stratégiques pour l'aménagement du territoire recomposé. Parmi ces opérations supplémentaires figurait l'aménagement de la RN141 (Limoges – Angoulême), qui assure la liaison entre Limoges à Bordeaux. Comme pour le fer, il s'agit de conforter les relations entre les anciennes capitales régionales.

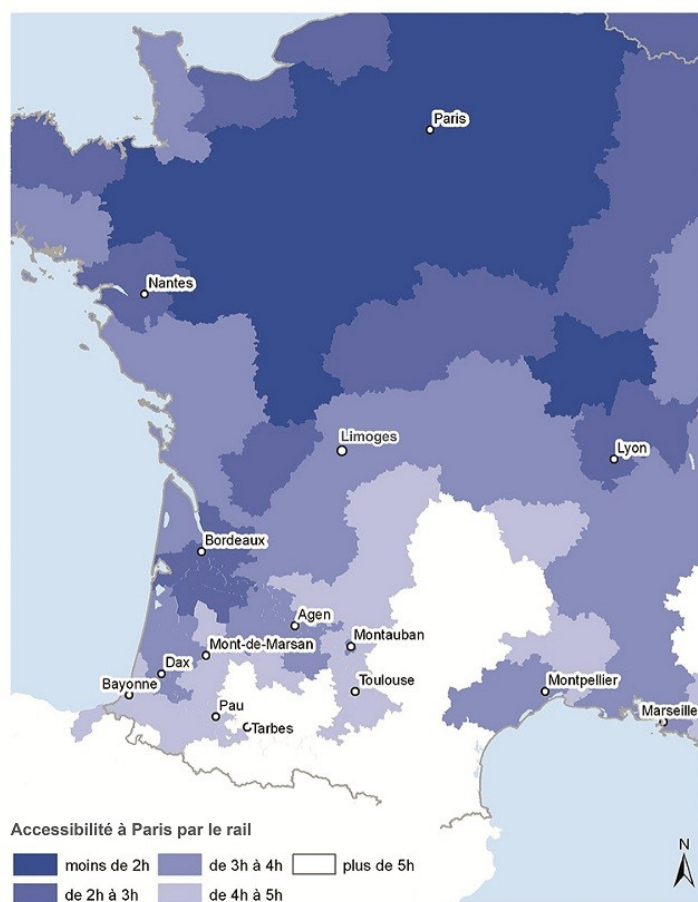
3.1.4. Les perspectives en matière aéroportuaire et aérienne

La région a lancé un diagnostic complet des plates-formes aéroportuaires de son ressort, dont le résultat est attendu cet été, et qui devrait lui permettre d'opérer des choix. Elle fait face en effet, avec la création de la grande région à une difficulté particulière liée au fait que chaque ancienne région avait une politique différente par rapport à ses aéroports, aidant les installations ou aidant le fonctionnement des services aériens, ce qui donne une situation hétérogène lorsque les trois régions se regroupent en une. Ainsi, Limoges se trouverait être un cas isolé d'aéroport qui était subventionné par la région Limousin, alors que des aéroports similaires ne l'étaient pas dans l'ancienne Aquitaine. Sur ces sujets encore, l'échéance des décisions à prendre par la région Nouvelle Aquitaine ne permettra pas d'avoir une position conclusive dans mon rapport.

3.2. L'impact des nouveaux investissements à court ou moyen terme

Le nouveau service sur la ligne LGV SEA démarrera le 2 juillet prochain, mettant Bordeaux à 2 h04 de Paris, et Poitiers à 1 h18. À cet horizon très proche, la cartographie des distances sur laquelle débute le présent rapport sera à nouveau modifiée, accentuant les différences d'accessibilité entre secteurs proches des LGV et secteurs qui en sont à l'écart. La nouvelle carte figure ci-dessous. Elle est malheureusement difficilement comparable directement avec celle de 2010 car élaborée avec un système de représentation différent.

SITUATION EN JUILLET 2017 APRÈS MISE EN SERVICE
DES LGV SEA ET BPD



La réalisation en projet de la LGV entre Bordeaux et Toulouse du programme GPSO ne devrait pas avoir de forts impacts sur la fréquentation des trains POLT. En effet, Toulouse dispose déjà d'une desserte ferrée vers Paris en TGV plus rapide que le POLT, via Bordeaux ou Montpellier (5 h10 à l'heure actuelle pour le meilleur temps de parcours), et pour autant le POLT reste toujours emprunté par une partie des usagers du mode ferré. Les extensions des LGV jusqu'à Bordeaux (qui feront passer le meilleur temps de parcours Paris-Toulouse à 4 h10 à compter du 2 juillet 2017), puis jusqu'à Toulouse (qui feront passer le meilleur temps de parcours Paris-Toulouse à 3 h10) augmenteront le gain de temps du train via Bordeaux, mais également son coût.

Les voyageurs qui aujourd'hui utilisent le POLT, préférant les avantages comparés de POLT par rapport au TGV, de confort mais aussi de coût, ne devraient pas changer dans de grandes proportions de comportement à la création des nouvelles infrastructures.

3.3. Serait-il possible de relancer le projet rejeté par le conseil d'État ?

Suite à l'enquête préalable à la DUP achevée le 12 juillet 2013, la commission d'enquête avait, dans son rapport au Préfet de Haute-Vienne, émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, assorti de deux réserves et de quinze recommandations. Le conseil d'État avait émis un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, considérant que « les inconvénients du projet de LGV Poitiers-Limoges excédaient son intérêt, et que dès lors ce projet ne pouvait être déclaré d'utilité publique ».

Malgré l'avis défavorable de la Haute Assemblée, le décret de DUP a été pris le 10 janvier 2015, et huit recours ont été déposés à son encontre. Le Conseil d'État a annulé, par décision du 15 avril 2016, le décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la construction de la LGV Poitiers-Limoges et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Il retenait pour ce faire deux motifs d'illégalité de la déclaration d'utilité publique :

- ⇒ **Un motif d'illégalité externe** : le Conseil d'État a relevé que, dans l'analyse des conditions de financement du projet, le dossier soumis à enquête publique se bornait à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures, et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer, et ne contenait donc aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagée pour le projet. Eu égard au coût de construction, le Conseil d'État a estimé que cette insuffisance avait nui à l'information complète de la population et avait pu exercer une influence sur la décision de déclarer l'utilité publique ;
- ⇒ **Un motif d'illégalité interne** : s'agissant de l'utilité publique, le Conseil d'État a d'abord jugé que le projet présentait un intérêt public, étant justifié par des considérations d'aménagement du territoire, susceptible de bénéficier à une vaste partie du territoire faiblement pourvue en grandes infrastructures de transport et réduisant les temps de trajet entre Limoges et Poitiers ou Paris, en réduisant les pollutions et nuisances liées à la circulation routière et en améliorant le confort et la sécurité des passagers. En revanche, **le Conseil d'État a estimé que l'opération présentait un bilan négatif, les inconvénients du projet l'emportant sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique.** Dans ce cadre, le Conseil d'État a relevé notamment que :

- les temps de parcours affichés étaient incertains en raison de la complexité inhérente à la gestion d'une voie à grande vitesse unique, assortie d'ouvrages d'évitement ;
- l'évaluation de la rentabilité économique et sociale du projet était inférieure au niveau habituellement retenu par le Gouvernement pour apprécier si une opération peut être regardée comme utile, en principe, pour la collectivité ;
- la mise en œuvre du projet aurait pour effet un report massif de voyageurs de la ligne POLT vers la ligne à grande vitesse ; cela aurait impliqué une diminution du trafic sur cette ligne et donc une dégradation de la desserte des territoires situés entre Orléans et Limoges ;
- l'adoption immédiate du décret portait une atteinte très importante aux droits des propriétaires des terrains dont la déclaration d'utilité publique autorisait l'expropriation, alors même que l'engagement des travaux n'était envisagé qu'à un horizon lointain, entre 2030 et 2050.

Par ailleurs, il soulignait l'absence de plan de financement établi pour ce projet dans un calendrier compatible avec la durée de validité de la DUP.

Dans la mesure où l'annulation du décret de DUP a été notamment motivée par un caractère d'utilité publique insuffisant du projet, la prise d'une nouvelle DUP conduirait très probablement à son annulation.

Le projet déclaré d'utilité publique étant déjà « minimaliste » dans sa conception, avec 72 km de voie unique sur les 112 km de linéaire, **il n'apparaît pas envisageable de relancer des études pour tenter de déclarer d'utilité publique un projet à fonctionnalité identique**, de moindre coût et de moindre impact, pas plus qu'il apparaît envisageable d'augmenter sa fréquentation prévisionnelle, qui supposerait une dégradation du service sur la ligne POLT. Au demeurant, la décision du Conseil d'État a été rédigée de telle sorte que de nouvelles adaptations du projet visant à en limiter le coût ou à en augmenter la fréquentation ne pourraient pas conduire à en montrer une amélioration de l'utilité publique.

Ceci serait d'autant plus difficile que la mise au point du service effectif sur la ligne SEA a amené à des légères modifications par rapport aux hypothèses présentées au moment de l'enquête publique de la LGV SEA, modifications qui viennent limiter le nombre possible d'arrimages des TGV en provenance de Limoges sur des TGV en provenance d'autres origines en gare de Poitiers.

L'évaluation socio-économique du projet de LGV Poitiers-Limoges présentait une desserte en jour ouvré de base (JOB) de 12 services : 10 en liaison avec Paris desservant systématiquement Limoges et Brive-la-Gaillarde, dont 2 prolongés à Cahors, et 1 direct sans arrêt à Poitiers, et 2 en interconnexion, l'un vers Lille et l'autre vers Strasbourg. 2 aller et retour supplémentaires Paris-Brive étaient prévus le vendredi. Elle prévoyait également que la desserte de Limoges n'entraînerait pas de circulation supplémentaire entre Tours et Poitiers, et que les arrimages en gare de Poitiers se feraient sur les trains les plus performants afin d'offrir des temps de parcours « pertinents ».

Les services et horaires à l'ouverture de la LGV SEA sont maintenant publiés. On y constate que les trains les plus performants entre Paris et Poitiers sont au nombre de 6 (sens aller) ou 7 (sens retour), avec un trajet de 1 h18. Les autres trains, avec arrêts intermédiaires ont un temps de parcours de 1 h35 à 2 h03, donc avec un gain de temps faible par rapport à la situation actuelle.

Une analyse fine des dessertes offertes laisse entrevoir les possibilités réelles de coupe-accroche sur des TGV de la ligne SEA sans augmentation du nombre de trains sur le tronçon Tours-Poitiers et en gare Montparnasse ou encore les prolongations possibles vers Limoges de trains ayant leur origine ou destination à Poitiers. C'est un calcul par excès, puisque la méthode consiste à trouver tous les trains qui font déjà une coupe/accroche quelque part (ont été répertoriés des telles mesures de gestion des services à Saint-Pierre des Corps, à Poitiers et à Bordeaux), et dont par conséquent aucune rame (si le train en comporte deux) n'est disponible.

A titre d'exemple, les liaisons entre Paris et Bordeaux avec SEA seront de 22 en jour de semaine (le mardi 11 juillet a été utilisé pour l'exercice). Sur ces 22 relations, 4 ont 2 rames qui vont jusqu'à Bordeaux, et 15 sont sans arrêt à Poitiers. Sur les 7 qui s'arrêtent, 2 se séparent en gare de Poitiers entre les destinations de Bordeaux et La Rochelle, et un est trop peu rapide pour intéresser une liaison vers Limoges. C'est donc seulement 4 trains qui potentiellement sont disponibles pour une accroche vers Limoges.

Le tableau suivant synthétise les résultats globaux de cette analyse, en se limitant aux trains qui ne dépassent un temps de parcours Paris-Poitiers de 1h35.

	Sens Paris-Limoges	Sens Limoges-Paris	Total
Avec une rame O/D Bordeaux	4 dont 1 à 1h18	2 dont 1 à 1h18	6 dont 2 à 1h19
Avec une rame O/D La Rochelle	5 dont 4 à 1h18	4 dont 3 à 1h18	9 dont 7 à 1h19
Nombre total	9 dont 5 à 1h18	6 dont 4 à 1h18	15 dont 9 à 1h19

Pour le sens Paris-Limoges, si on retrouve presque la dizaine de trains prévus lors de l'enquête publique, seule la moitié bénéficie de l'amélioration totale de la ligne SEA, offrant un Paris-Poitiers en 1 h18, les autres étant entre 1 h30 et 1 h35. Les trains ayant pour origine ou destination Poitiers ont, quant à eux des temps de parcours avec Paris trop grands pour justifier leur prolongement jusqu'à Limoges.

Concernant les trains en interconnexion, l'examen des dessertes montre que la plupart d'entre eux ont deux rames, mais aussi deux destinations au-delà de Massy-Palaiseau, ce qui pourrait compliquer la gestion de ces trains, qui seraient « spécialisés » (une des origines du train à deux rames, ne correspondrait qu'à une destination de ce train).

4. Les options techniques possibles pour les liaisons ferrées

4.1. Liaisons avec Paris

Le temps affiché dans l'enquête publique de la LGV PL était de 2 h03 entre Limoges et Paris.

Les deux grandes familles de solutions pour améliorer les temps de parcours entre Limoges et Paris restent d'une part le raccordement au réseau à grande vitesse et d'autre part l'amélioration de la ligne POLT historique.

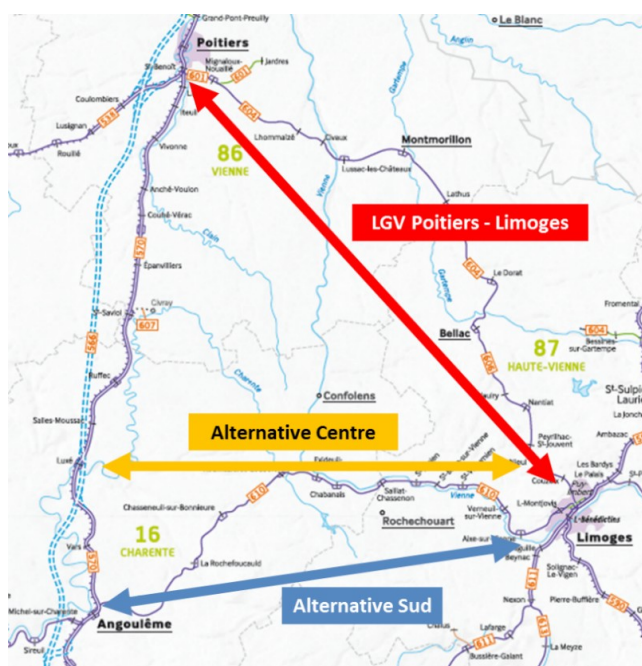
Concernant le raccordement sur le réseau grande vitesse, deux options sont possibles :

- un arrimage à la LGV SEA, sur le même principe que la LGV Poitiers – Limoges ;
- un arrimage au projet POCL.

4.1.1. En se raccrochant à la LGV SEA par une LGV

Le projet de LGV Poitiers – Limoges reposait sur la coupe-accroche d'une rame pour Limoges et Brive avec une rame « Atlantique » reliant Paris à La Rochelle. Ce principe permettait de limiter les coûts d'exploitation du scénario et de ne pas entraîner de sollicitation capacitaire supplémentaire sur la section Paris – Courtalain de la LN2 et en gare Montparnasse. Il semble difficile aujourd'hui d'escompter pouvoir faire circuler en ces points contraints des trains supplémentaires pour desservir spécifiquement Limoges.

En dehors du projet raccordant la LGV à Poitiers, dont la DUP a été annulée en 2016, les autres options possibles seraient de raccorder la SEA à Angoulême (dite option Sud), ou encore à mi-chemin, dans le secteur de Luxé (dite option Centre).



Option Sud

Ce tracé sud pourrait aussi être envisagé dans l'optique de liaisons régionales rapides entre Bordeaux et Limoges, en utilisant le raccordement sud d'Angoulême. Cependant, l'utilisation du réseau classique en optimisant la desserte Bordeaux – Périgueux – Limoges est à privilégier compte tenu du ratio coût / minute gagnée / voyageur, nettement à l'avantage du réseau classique. En outre, le modèle de financement des liaisons régionales à grande vitesse est très incertain et apparaît peu compatible avec les ressources actuelles des Régions.

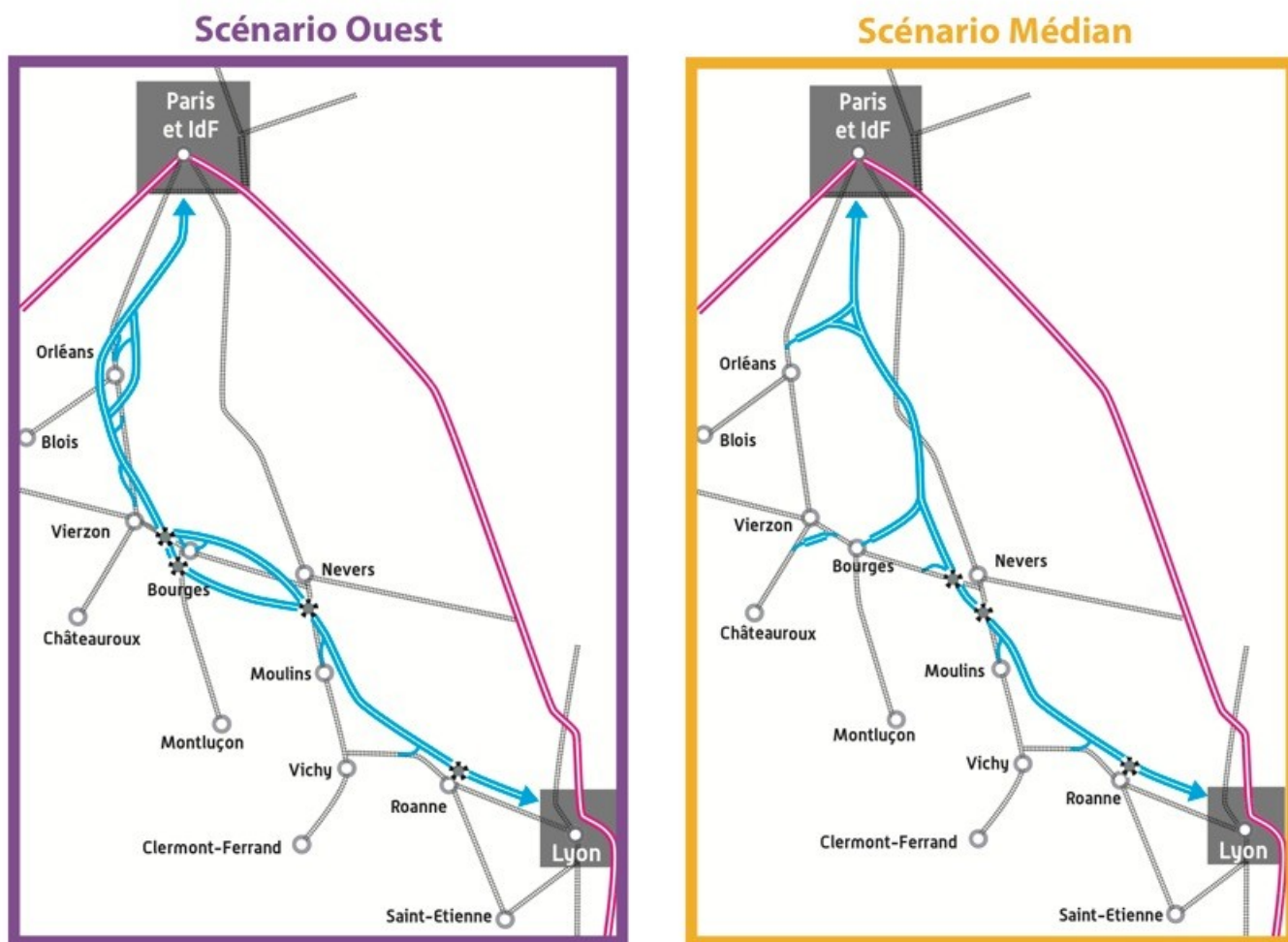
Dans le cas d'Angoulême, il s'agirait de faire la coupe-accroche en gare d'Angoulême avec une rame en direction de Bordeaux, dont une seule des rames poursuivrait vers Bordeaux. En termes de trafic, cette option est moins intéressante que l'option originelle, et ne permettrait pas d'obtenir le même nombre de trains journaliers que le projet d'origine. Il y aurait probablement un rebroussement en gare d'Angoulême. Elle serait également pénalisante par rapport au projet originel en termes de temps de parcours.

Option Centre

Le raccordement à la SEA à Luxé implique une coupe-accroche en gare de Poitiers, donc en utilisant les raccordements de Chasseneuil et Coulombiers. Au-delà de Luxé, ce tracé nécessiterait une ligne nouvelle jusqu'à Limoges : les caractéristiques du tracé de la ligne existante – à renouveler, moderniser et électrifier – entre Angoulême et Limoges ne sont pas compatibles avec des temps de parcours compétitifs par rapport aux solutions de référence. En outre, cette ligne ne dégage pas non plus le gabarit compatible avec la circulation de TGV Duplex. Enfin, l'arrivée dans Limoges est assez contrainte par un tracé sinueux, très urbain et comprenant en outre des passages à niveaux dont la suppression s'avère difficile.

Si la ligne LGV à réaliser dans ces options est légèrement plus courte que le projet d'origine, son coût ne devrait pas être sensiblement plus faible, car les difficultés d'entrée dans l'agglomération de Limoges seraient identiques (tunnel à un gabarit ne permettant pas l'arrivée des TGV duplex, zone très agglomérée...) si l'on veut pouvoir poursuivre vers Brive dans de bonnes conditions, et donc éviter un rebroussement en gare de Limoges-Bénédictins qu'impliquerait une entrée par le sud ; le gain de temps serait également inférieur à celui du projet originel. Par conséquent, les mêmes raisons qui ont prévalu à l'annulation de la DUP de la LGV Poitiers – Limoges pourraient être mises en avant pour écarter d'autres scénarios plus au sud.

4.1.2. En se raccordant à POCL



Carte des deux scénarios du POCL à l'étude à l'issue du débat public de 2012.

Le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (LGV POCL), étudié au début des années 90, consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de plus de 500 km desservant le Centre-Val-de-Loire et l'ancienne région Auvergne. Le projet répond à terme à la saturation de la ligne Paris-Lyon. Sa réalisation permettrait de relier Paris à Limoges en 2 h30 à 2 h35, chacun des deux scénarios de passage Ouest et Médian prévoyant un raccordement vers la ligne POLT.

Ce projet a jusqu'à récemment été présenté avec une échéance de réalisation de 2030 ; il a été classé dans les secondes priorités par la Commission « Mobilité 21 », pour une réalisation entre 2030 et 2050. La Commission a considéré que son horizon de réalisation restait largement conditionné par l'horizon de saturation de la LGV Paris-Lyon et, reconnaissant que celui-ci était incertain, a prévu l'inscription, parmi les premières priorités, d'une provision pour l'engagement de premiers travaux en lien avec le projet.

L'horizon de sa programmation est aujourd'hui très incertain, car, d'un coût important (14 Md€ en valeur de 2016), il ne trouvera probablement sa justification socio-économique que pour désengorger la ligne LGV historique Paris-Lyon. Or la SNCF annonce des progrès techniques en termes de performance de la signalisation

ferroviaire et des augmentations de capacité des rames TGV qui devraient permettre de repousser la saturation de la ligne Paris-Lyon et par voie de conséquence l'urgence de réalisation du « POCL ».

4.1.3. En se raccordant à la LGV par une ligne classique

Dans le cadre de l'enquête publique, cette option était présentée défavorablement : par rapport au POLT qui mettait Paris à environ 3 h10 de Limoges (2 h50 après des éventuels travaux) et par rapport au projet mis à l'enquête qui mettait Paris à 2 h03 de Limoges, le rabattement par TER sur Poitiers sur une ligne modernisée était affiché avec un temps de 3 h40 (et 3 h03 après travaux de modernisation de la voie, et avec la mise en place de TER sans les 4 arrêts minimaux actuels sur la ligne). Cette présentation m'a semblé, au regard des entretiens que j'ai menés, susceptible d'être revue en changeant de paradigme pour aboutir à une desserte du Limousin qui ait bien deux options pérennes : le POLT et la LGV SEA.

L'analyse de 2010, faite par SNCF Réseau, partait du meilleur temps de parcours théorique sur la ligne, de 1 h35 aujourd'hui, et étudiait les travaux à réaliser pour recevoir sur la ligne rénovée des TGV (en considérant que les croisements ou dépassements doivent se faire sans ralentir les TGV) ainsi qu'un programme de TER adapté :

- un A/R TGV Poitiers Limoges par heure,
- un A/R TER Poitiers Limoges avec 4 arrêts toutes les 2 heures,
- un A/R TER Poitiers Le Dorat omnibus et un A/R TER Le Dorat Limoges toutes les 2 heures.

Ceci représente une très grande augmentation du potentiel d'utilisation de la liaison, mesurée en capacité de voyageurs / jour.

Si ce raisonnement est logique dans un dossier d'enquête publique, où les alternatives analysées doivent avoir sensiblement les mêmes fonctionnalités, l'analyse peut être revue en cherchant une solution intermédiaire entre la capacité actuelle du service et la capacité offerte dans le dossier mis à l'enquête de rajout de 10 TGV jour dans chaque sens.

En effet, si le temps de parcours entre Limoges et Paris peut passer en dessous du temps de POLT, le gain de temps sera moindre qu'avec la LGV Poitiers-Limoges, et donc la répartition des usagers entre POLT et les liaisons Paris-Poitiers-Limoges via la LGV SEA sera plus équilibrée en fonction du surcoût de l'utilisation du TGV par rapport au train classique. C'est ce que je propose d'étudier pour répondre à l'ensemble des attentes exprimées.

Il s'agirait donc de commencer par caler le service attendu sur la ligne en termes de fréquence, de capacité de sièges sur la base de trains TER pour 3 types de service : direct, 4 ou 5 arrêts ou omnibus. On regarderait ensuite quels investissements permettraient le meilleur temps de parcours.

Les différents documents réalisés par la SNCF m'amènent à considérer que les temps seront ceux qui ressortent de l'analyse de 2010, mais que les investissements seront largement inférieurs à ceux présentés dans le jeu d'hypothèse de desserte ci-dessus, puisque le nombre de trains serait inférieur, nécessitant moins d'entrecroisement. En première lecture, le coût pourrait en être au-dessous de 450 M€ aux conditions économiques de 2009 (date des estimations de la SNCF). Les travaux comprendraient

des shunts à Montmorillon et Peyrat-de-Bellac, des sections à double voie et quelques relèvements de vitesse complémentaires.

Et en troisième phase de l'étude, on mesurerait le surcoût de « remplacer » certains TER directs par des TGV venant de Paris ou de l'interconnexion, qui peut être considéré à ce stade comme le coût de l'électrification et de la mise au gabarit du tunnel de la Bastide près de Limoges (122 M€ aux conditions économiques de 2009 selon l'étude de RFF présentée en novembre 2010 du potentiel d'amélioration des temps de parcours sur la ligne classique Poitiers-Limoges dans le cadre des études de DUP de la ligne nouvelle).

Cette option, qui aboutit à rendre un service d'équilibre du territoire à la fois par le POLT en « Train d'équilibre du territoire » et par un mixte de TER et de TGV n'est pas classique, mérite d'être approfondie en termes de gouvernance, et nécessitera des discussions approfondies sur les rôles respectifs de l'État et de la Région Nouvelle Aquitaine dans la mise en place de ce service.

Parmi les options qui rabattent les voyageurs du Limousin sur le réseau à grande vitesse, l'option de la LGV SEA à Poitiers semble la plus accessible, en améliorant la ligne existante entre Limoges et Poitiers et diminuant les temps de parcours pour tous les trains y compris les TER, et en déterminant l'équilibre optimal entre investissement public et temps de transport pour l'utilisateur.

4.1.4. Par le réseau classique en améliorant la liaison par POLT

Le rôle structurant de POLT, axe historique, est indéniable et l'État l'a pris en compte en en faisant une des liaisons TET (trains d'équilibre du territoire) majeures, et en y consacrant un vaste plan d'investissement sur les 10 prochaines années. Pour autant, les objectifs fixés pour ces investissements sont d'améliorer la régularité de la desserte, mais pas d'obtenir des gains très significatifs sur les temps de trajet vers Paris.

Le programme de renouvellement de l'axe engagé par SNCF Réseau représente un milliard d'euros d'investissements sur la période 2015-2024. Il comprend 80 km de régénération de voie par an (585 M€), 306 appareils de voie sur 5 ans (1/3 du nombre présent sur l'axe, pour 130 M€), 11 postes d'aiguillages et 130 km de block automatique sur Paris – Vierzon (200 M€), un volet caténaire et sous-stations (200 M€) et un volet Ouvrages d'au moins 30 M€. L'État et les régions Centre – Val-de-Loire et Limousin financent par ailleurs, dans le cadre des CPER, des installations permanentes de contre-sens (75 M€), permettant l'amélioration de la fiabilité des trajets en cas d'incident ou de travaux, ainsi que la suppression de six passages à niveau dans l'Indre (13 M€), visant à sécuriser et fiabiliser les parcours sur l'axe et constituant une première étape en vue d'un relèvement des vitesses.

Par ailleurs, en Île-de-France, le renouvellement de la caténaire entre Paris et Brétigny sur Orge (section empruntée par les TET, TER, RER et les trains de fret) est engagé pour des travaux qui se dérouleront de 2017 à 2024. Au-delà de 2021, le programme de renouvellement sera allégé avec un besoin limité à 45 km de renouvellement voie-ballast par an et 96 appareils de voie.

Les principaux griefs portés à l'axe POLT sont ses performances, jugées dégradées, et ses temps de parcours. Le gain d'attractivité du train sur Paris – Limoges passe par la combinaison d'améliorations à la fois sur l'infrastructure (renouvellement,

fiabilisation, maintien des performances nominales) et sur l'offre de transport (en temps de parcours, fréquence et qualité des prestations).

L'arrivée d'un nouveau matériel roulant pour les liaisons TET constitue une opportunité majeure de réexamen en profondeur de l'infrastructure et de l'organisation de l'offre, afin d'en améliorer les performances.

Investissement sur l'infrastructure

Les investissements suivants pourront être étudiés :

- **Deux limitations permanentes de vitesse (LPV)** pourraient être effacées : à Brétigny sur Orge (LPV 100 pour une vitesse théorique de 150 km/h) et à Toury (LPV 160 pour une vitesse théorique de 200 km/h). L'impact de ces LPV est de l'ordre de 3 à 4 minutes sur la section Paris – Les Aubrais.
- **Les temps de stationnement en gare** peuvent également être réduits à la faveur d'un accès de plain-pied aux trains
- **Relèvement de la vitesse des trains** : Actuellement, les trains peuvent circuler à 200 km/h sur 121 km entre Paris et Vierzon. La poursuite de la politique de suppression des passages à niveau au sud de Vierzon pourrait aboutir à la constitution d'une nouvelle zone autorisée à une vitesse de 180 à 200 km/h, entre Issoudun et Lothiers moyennant modification de la signalisation, avec un gain de 2 minutes selon la longueur de la zone considérée. On peut également moyennant des travaux faire les relèvements suivants : Au nord de Limoges, entre Saint Sébastien et Saint Sulpice (160 km/h possible au lieu de 150) et de Saint Sulpice à Limoges (170 km/h possible au lieu de 150), au sud de Limoges, avec des relèvements à 120 voire 140 km/h possibles ponctuellement jusqu'à Brive et au sud de Brive, avec un relèvement à 115 km/h jusqu'à Caussade.
- Le renforcement des IFTE (installations fixes de traction électrique) dans le dossier « POLT++ » avait estimé le gain de temps possible à 4 minutes (pour un investissement de 160M€).

Organisation des services

Une optimisation des tracés des horaires peut être menée par la SNCF :

- Les horaires sont tracés sur le train imposant le calcul le moins favorable (2 rames de 7 voitures comme c'est le cas le vendredi) ; l'organisation sur la base de 7 voitures (ou de 14 avec des automotrices ayant la même puissance massique en formation courte ou longue) permettrait un gain de 7 minutes sur Paris-Toulouse, de 6 minutes sur Paris-Brive et de 5 minutes sur Paris-Limoges.
- Ils sont tracés avec une marge de régularité linéaire de 4,5 min / 100 km. En comparaison, sur l'axe Paris – Clermont-Ferrand, les TET sont tracés avec une marge de régularité de 3 min / 100 km. L'écart entre les deux méthodes de calcul aboutit à un gain potentiel maximal de 10 minutes entre Brétigny et Toulouse. L'application d'une autre méthode de calcul de la marge de régularité, utilisée pour les TGV et les Transiliens (basée sur une marge de 5 % du temps de parcours « sec ») permettrait d'aboutir à un gain supplémentaire de 5 min.
- Prévoir quelques allers-retours « drapeaux » sans arrêt de Paris à Limoges (comme c'est le cas aujourd'hui sur Paris-Clermont, avec quelques relations hebdomadaires), et au-delà de revoir l'ensemble du schéma pour le meilleur équilibre entre les temps de parcours et la fréquentation.

Il existe donc une « enveloppe » de gain de temps d'une valeur de 15 minutes à réexaminer pour définir la valeur et le positionnement pertinents des marges de régularité, dont le principe reste nécessaire au bon fonctionnement d'une liaison ferroviaire longue distance. Le tableau qui suit montre les différentes possibilités de réduction du temps de parcours sur une relation Paris – Toulouse sans modifier les constantes de l'Île-de-France, par rapport à la solution de référence, de 6 h41.

Temps de parcours de Paris à Toulouse	Gain de temps
Base machine identique tractant 7 voitures (ou plus puissante avec 14 voitures)	— 7 mn
Amélioration des entrées/sorties des voyageurs avec nouvelles rames	— 3 mn
Suppression des LTV (limitations temporaires de vitesse) au niveau de Brétigny et Toury	— 4 mn
Relèvement de vitesse sur 4 sections (3 entre Paris et Limoges et 1 entre Limoges et Caussade)	— 8 mn
Marge de régularité à 3 mn/100 km ou 5 %	— 10 à 15 mn
Renforcement des IFTE (installations fixes de traction électrique)	— 4 mn
Mise en place de trains sans arrêt entre Paris et Limoges	— 4 mn
Gain total possible sur le temps de parcours	40 à 45 mn

Les temps de parcours minimum atteignables sur les relations Paris – Limoges et Paris – Brive, seraient de l'ordre de **2 h40 pour la relation Paris – Limoges et de 3 h40 pour la relation Paris – Brive.**

L'utilisation de rames TGV Atlantique libérées par l'arrivée de rames neuves sur l'axe Sud Europe Atlantique, hypothèse évoquée par certains interlocuteurs lors des rencontres sur place, ne permet pas d'envisager de gain de temps supplémentaire significatif étant donné le comportement de ce matériel sur les lignes alimentées en 1500 V continu. Les rames neuves, quant à elles (TGV Duplex) ne pourront pas circuler au sud de Châteauroux pour des questions de gabarit de l'infrastructure.

En conclusion, il ne sera donc pas possible d'atteindre un temps de parcours Paris – Limoges de 2 h20 sur la ligne POLT « optimisée » sans la construction de sections de lignes nouvelles, et donc sans coût exceptionnel (supérieur à ce qui avait été prévu pour la ligne nouvelle Poitiers Limoges) ; un tel temps de parcours suppose la construction de sections nouvelles. Mais, il existe une enveloppe de gain de temps d'une trentaine de minutes à examiner en détail, en valorisant **au maximum l'arrivée du nouveau matériel roulant au moyen d'investissements sur le réseau et d'une évolution radicale dans les pratiques de conception horaire.**

J'ai demandé à la DGITM un focus sur le niveau de service à bord des nouvelles rames commandées en 2017.

Le matériel Corail utilisé sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse, bien qu'entièrement rénové en 2015, est vieillissant et présente des insuffisances en termes de fiabilité et de confort. Il ne répond plus aux attentes légitimes des voyageurs. C'est pourquoi l'État

a décidé de renouveler entièrement le matériel roulant de la ligne d'ici à 2025. Ce sont environ 700 M€ qui seront consacrés pour le renouvellement de l'ensemble du matériel roulant de cette ligne et de la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

La concertation menée au cours du printemps 2016 avec les acteurs des territoires a permis de définir les fonctionnalités de ces rames qui tiennent donc compte des attentes des voyageurs.

Ces nouvelles rames offriront un très haut niveau de confort et de services à bord adaptés aux longues distances : acoustique silencieuse, qualité des sièges, information des voyageurs à bord, vidéosurveillance, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accueil des vélos, connectivité internet...

Elles seront adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure en proposant une vitesse de circulation de 200 km/h, des performances d'accélération adaptées ainsi qu'une fiabilité maximale.

L'appel à candidatures des entreprises a été lancé le 21 décembre 2016, et plusieurs candidats retenus suite à cet appel ; ils recevront d'ici peu le dossier d'appel d'offres.

La signature du marché est prévue mi 2018.

Pour ce qui est de la connexion (internet et téléphonique) depuis le train, j'ai eu la confirmation que les nouvelles rames du POLT sont bien conçues pour faciliter les communications modernes. La question posée de qualité des liaisons informatiques et téléphoniques au sein des rames du POLT se posera donc à l'horizon de mise en service des nouvelles rames et s'adressera donc en premier lieu aux opérateurs de téléphonie. Ce point mérite d'être éclairé rapidement.

La conclusion concernant POLT : la question du temps n'étant pas simplement à penser qu'en temps de parcours théorique (« temps prévu » donné par les horaires), mais en termes de « temps probable », la perspective d'amélioration de la régularité apportée par la modernisation du POLT devrait constituer une réelle amélioration du temps passé dans le transport. Les améliorations complémentaires attendues des nouvelles rames en cours d'acquisition, si elles sont effectivement complétées par une couverture de réseau pour le téléphone et internet de premier plan, devraient contribuer, en rendant efficace le travail au sein du POLT, à y faire baisser le « temps ressenti ».

4.2. Liaisons vers la capitale régionale

Comme évoqué plus haut, les attentes sont fortes dans l'ancien Limousin pour désenclaver les territoires situés autour de l'axe POLT.

La création de la nouvelle région générera également des besoins de déplacements vers la capitale régionale. Il appartient à l'exécutif de la région Nouvelle Aquitaine de définir, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferrés régionaux, les services qu'elle entend développer. Il est trop tôt à ce stade pour donner les grandes lignes de sa politique, les études qu'elle a lancées n'étant pas encore terminées.

Je tiens d'ores et déjà à souligner l'importance qu'il y aurait pour la région Nouvelle Aquitaine à entamer des discussions avec sa voisine Auvergne-Rhône-Alpes afin de coordonner les horaires des liaisons « transfrontalières », qui permettent notamment à Aurillac d'accéder aux trains vers Paris à Brive.

5. Mes propositions pour améliorer l'accessibilité du Limousin

5.1. Des choix à faire rapidement pour l'avenir

5.1.1. Poitiers – Limoges en grande vitesse plutôt qu'en très grande vitesse

L'hypothèse retenue est celle de la modernisation de la ligne existante entre Poitiers et Limoges afin de faire circuler sur cette voie non seulement des TER plus rapides mais également des rames TGV. Ces dernières devraient être, à terme, à même de relier les deux anciennes capitales régionales dans un temps plus ou moins proche d'1 h00, selon que des aménagements plus ou moins lourds sont apportés à la ligne classique.

Des études poussées sont à mener très rapidement pour valider les hypothèses intuitives développées dans le chapitre 4.1.3, selon lesquelles une desserte adaptée le plus finement pourrait mettre Limoges à près d'une heure de Poitiers environ. Si ces hypothèses sont confirmées, puisqu'à compter du mois de juillet 2017, Poitiers sera à 1 h18 de Paris, des rames TGV, qui se raccorderaient en gare de Poitiers à d'autres rames circulant sur la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux, pourraient ainsi être en mesure de rejoindre, à terme, la gare Montparnasse depuis Limoges en un temps approchant 2 h30, en prenant en compte les 11 minutes nécessaires au raccordement à une autre rame en gare de Poitiers. La mise en place de rames TER permettant des vitesses plus grandes sur la ligne modernisée permettrait de compléter l'offre « tout TGV » en amenant en TER des usagers pour prendre la SEA à Poitiers. Cet ensemble de liaisons (TGV ou TER plus rapides et sans arrêts entre Limoges et Poitiers) devrait également bénéficier à Brive et au-delà aux agglomérations qui assurent leur connexion au réseau rapide via l'étoile ferroviaire de Brive.

Cette option, permet, ce que ne fait pas la ligne « POLT », de tourner plus largement Limoges vers sa nouvelle région et vers Poitiers avec qui, dans le cadre de la Nouvelle Aquitaine, l'ancienne capitale régionale doit multiplier les échanges et les partenariats, dans la recherche et dans l'industrie.

Elle fait également bénéficier, contrairement à la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse, la liaison et la desserte TER entre Poitiers et Limoges, aujourd'hui très dégradée et peu attractive, des nouveaux investissements. Ceci permettrait d'offrir aux habitants concernés une autre alternative à la RN147 et de susciter un intérêt réel des acteurs de la Vienne pour le projet. Cela sera aussi l'occasion d'optimiser la desserte TER, et avec des TER directs entre Limoges et Poitiers, de permettre un vrai rapprochement entre les deux villes, notamment pour les étudiants et la recherche universitaire. Une analyse fine de l'usage de la voie rénovée sera nécessaire pour trouver le meilleur équilibre entre des trains directs et rapides (TGV ou TER) entre les 2 agglomérations et la desserte fine de toutes les gares entre ces villes.

Enfin, cette option, avec des impacts moins forts sur le territoire, nécessiterait des procédures préalables plus légères, ce qui pourrait accélérer les premières améliorations pour le public par rapport au projet d'origine dont on se souvient que ses travaux démarraient seulement entre 2030 et 2035, et rendrait possible l'échéancier que je présente ci-dessous, échéancier idéal établi sans tenir compte des éventuelles contraintes budgétaires des différents co-financeurs.

Le financement à monter devrait probablement porter sur l'investissement mais également sur le fonctionnement du service via un conventionnement, la SNCF n'ayant

pas le loisir de mettre en place des services sans qu'ils portent leur rentabilité. S'agissant de retrouver l'image de l'ancienne capitale du Limousin desservie par la grande vitesse, aujourd'hui représentée par le TGV, le nombre de liaisons TGV de bout en bout n'est pas nécessairement aussi grand que ce que prévoyait l'enquête publique, et un mixage avec des TER sans arrêts entre Poitiers et Limoges serait sans doute une solution très pertinente. Je propose qu'elle soit étudiée.

Je privilégie surtout cette option, car elle permet d'obtenir progressivement les gains de temps de trajet recherchés vers Paris, sans attendre à plus long terme la concrétisation du « POCL » (2H30 sur le POLT), les aménagements à réaliser dans cette solution pouvant être phasés, s'adaptant plus facilement aux capacités financières des partenaires publics. Dans un premier temps, par exemple, pourrait être inscrite au contrat de plan État-Région 2020-2025 une première tranche de travaux permettant d'abaisser le temps de parcours entre Paris et Limoges à 2 h47 via la SEA, et dans un second temps, dans le cadre du contrat de plan État Région 2025-2030, une nouvelle tranche pour atteindre le temps de parcours optimal de 2 h30.

5.1.2. En parallèle, les améliorations sur POLT sont à poursuivre impérativement

La desserte historique est privilégiée par une majorité des acteurs rencontrés, pour la desserte fine du territoire qu'elle a permis, et permet toujours.

L'État l'a reconnu en décidant de considérer comme une des liaisons TET majeures du territoire, et a décidé de renouveler les rames qui assurent cette desserte. D'autres améliorations sont possibles, certaines diminuant les temps de trajet, d'autres améliorant le service à bord des trains ou la régularité des trains.

Même si je considère personnellement que la qualité du service, le confort et la régularité sont les sujets essentiels pour la fréquentation et la reconnaissance de cette ligne, il ne m'appartient pas de choisir entre les différents type d'amélioration qui sont possibles. **Toutefois, je préconise que le territoire se préoccupe très rapidement de la question de la connectivité (internet et téléphonie) à bord du train, question qui ne me semble pour l'instant traitée que sur les équipements mobiles (trains) alors que leur amélioration nécessite également des installations adéquates au sol.**

Il appartiendra aux collectivités concernées par la ligne POLT, en concertation avec l'État, de se prononcer sur ces améliorations à poursuivre rapidement pour conforter chez l'utilisateur l'envie d'utiliser cette ligne et sa confiance en son bon fonctionnement. Le lieu de cette concertation pourrait très logiquement être le comité de la ligne qui vient d'être institué, et qui a vu sa seconde réunion en mars.

En conclusion pour les choix à opérer rapidement pour l'avenir, je recommande d'envisager des aménagements et des améliorations de desserte à la fois sur la ligne existante Limoges-Poitiers et sur la ligne historique POLT.

Une desserte « légère » via un petit nombre de TGV complété par des TER directs jusqu'à Poitiers permettrait aux voyageurs les plus pressés de rejoindre ou quitter Limoges en empruntant la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux. Sans « concentrer » tous les voyages sur cette liaison, la place resterait pour l'utilisation du POLT avec une desserte optimisée. La ligne POLT, qui assure une desserte plus fine du territoire, avec Uzerche, Cahors, mais aussi La Souterraine et Vierzon, resterait privilégiée par les usagers qui y trouveraient des tarifs plus attractifs et un gain de confort important, leur

permettant de vivre le temps passé dans le train comme du temps qui n'est pas perdu. Le Limousin trouvera aussi, avec cette politique équilibrée, un double accès dans Paris, via la gare d'Austerlitz ou la gare Montparnasse.

5.2. Des actions à plus court terme pour de meilleures dessertes du territoire

La mise en œuvre d'une solution ferroviaire nécessitant toujours un délai conséquent, des solutions alternatives peuvent, dans l'attente, être rapidement proposées.

5.2.1. Une ligne aérienne plus conforme aux attentes du monde économique

Il s'agit tout d'abord de l'amélioration de la liaison aérienne entre Paris et Limoges. Il serait souhaitable que celle-ci soit de nouveau assurée par un appareil d'une quarantaine de places, offrant un confort et une attractivité supérieure à l'offre actuelle. Elle pourrait desservir l'aéroport de Roissy afin de faciliter les correspondances internationales et non plus l'aéroport d'Orly. Cette nouvelle ligne pourrait être, avec le soutien financier des collectivités territoriales et l'accompagnement de la Direction générale de l'aviation civile dans la mise en place d'une nouvelle délégation de service public, mise en œuvre dans un délai vraisemblablement inférieur à un an.

Un ordre de grandeur du déficit à prendre en charge par les pouvoirs publics a pu être fait à partir des éléments relatifs à la liaison qui existait entre 2010 et 2012, en assurant une liaison Limoges-Paris CDG avec un appareil de 40 places et deux rotations quotidiennes. Il serait probablement possible de ramener le déficit à 3 M€ avec un trafic de 30 000 passagers (équivalent à celui de 2012).

Je préconise également, concernant l'aéroport de Brive, qu'un renouvellement du système d'OSP soit prise en compte sur Brive-Orly, à l'échéance du contrat de concession actuel. La DGAC peut être mobilisée pour assister les collectivités pour son montage complexe, s'agissant d'autorisations à obtenir de la part de Bruxelles.

5.2.2. La renaissance du TGV Brive-Lille

La reprise de la ligne Brive-Lille, via Marne-la-Vallée et Roissy-Charles de Gaulle, effectuée par des rames TGV conventionnées pourrait être également rapidement opérante. Elle offrirait de nouveau une desserte directe du plus grand aéroport parisien ainsi que du parc d'attraction Eurodisney aux habitants des territoires concernés. Elle ouvrirait également une porte sur les lignes du réseau à grande vitesse du nord de l'Europe.

5.2.3. L'accélération de l'aménagement de la RN147

Inscrite au CPER pour quelques aménagements, la RN147 devrait être améliorée plus rapidement 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.

Une telle accélération du calendrier de réalisation de la RN147 est à penser en complément de l'étude ci-dessus d'optimisation de la desserte ferrée. L'amélioration

pour les déplacements de bout en bout (de Limoges à Poitiers) étant assurée par le train, l'amélioration de la desserte fine du territoire pourrait être trouvée dans des trajets sécurisés et plus rapides en voiture sur une RN147 réaménagée.

5.2.4. Un redéploiement des crédits du barreau LGV

Ces actions, à mener dans l'attente de la mise en œuvre des investissements ferrés, pourraient être financées suite à l'annulation de sa déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État, pour partie par un redéploiement des fonds provisionnés par les collectivités de l'ancienne Région Limousin pour les études post-DUP du projet de barreau Poitiers-Limoges ainsi que par une prise en compte des efforts financiers consentis par celles-ci pour la réalisation de la ligne SEA à laquelle ce projet devait être relié.

Conclusion

Comme je l'ai rappelé en introduction, il s'agissait dans ce rapport de recueillir toutes les attentes du territoire, d'entendre tous les points de vue sur l'arrêt du conseil d'État et sur les possibilités de rebondir pour améliorer l'accessibilité du Limousin, et de formuler des propositions concrètes et équilibrées qui permettent au territoire de voir à terme une réelle amélioration de sa desserte, avec des étapes intermédiaires d'amélioration échelonnées dans le temps afin de rendre visible dès à présent une réelle volonté collective de la puissance publique de réagir face au déclin ressenti des dessertes ferroviaires.

Mes analyses m'ont amené à considérer qu'il fallait améliorer la qualité de la relation entre Limoges et Poitiers et la vitesse sur cet axe, pour offrir un accès plus rapide que ce que ne permet le POLT à Paris en utilisant la LGV SEA par Poitiers. Telles sont mes propositions pour améliorer les temps de transport vers Paris.

Pour autant, il ne s'agit pas d'abandonner la ligne historique, où je préconise que des améliorations soutenues soient réalisées dans le prolongement des travaux qui ont été engagés pour la fiabilisation de la ligne. L'objectif serait, sur le POLT et sur le système ferroviaire autour de lui, de gagner en confort, en efficacité des correspondances pour irriguer le territoire, et en connectivité effective permettant d'éviter le temps perdu en travaillant dans les nouveaux trains qui arriveront bientôt, afin que les usagers puissent retrouver des déplacements qu'ils apprécient par le mode ferroviaire et d'attirer des cadres vers les emplois de la région.

Je propose également d'intervenir à plus court terme, en agissant sur les services ou sur les voiries, actions qui peuvent se mettre en œuvre sur des temps moins longs. D'abord sur les liaisons aériennes, en maintenant l'OSP sur Brive-Orly et en développant des liaisons Limoges-Roissy pour répondre aux attentes du monde socio-économique pour faciliter les échanges des entreprises régionales avec leurs clients, ensuite en accélérant l'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Poitiers et enfin en remettant en service le TGV Brive-Lille, récemment abandonné par défaut de financement de son déficit.

Au-delà des décisions à prendre sur le long terme pour raccourcir les temps de transport entre Paris et Limoges, c'est le bouquet de ces mesures de court terme qui me semble être la condition pour redonner confiance aux acteurs de l'ancienne région Limousin en l'accessibilité de leur territoire. Ces actions exigent la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la grande région Nouvelle-Aquitaine dans laquelle s'insère ce territoire.

J'adresse mes remerciements à Monsieur le Ministre, Alain Vidalies, à Monsieur Jean Mallot, conseiller spécial, ainsi qu'à l'ensemble des membres du cabinet de Monsieur Vidalies. Je tiens aussi à remercier Mesdames et Messieurs les préfets et les agents des préfectures qui ont rendu possibles toutes les rencontres qui ont eu lieu. Je remercie également tous mes interlocuteurs, élus, fonctionnaires de l'État, acteurs économiques et associations que j'ai mobilisés, pour nos échanges et pour les contributions qu'ils m'ont remises, montrant leur intérêt pour le sujet de ma mission. Mes remerciements vont enfin à Nicole Gontier, ingénieure générale des ponts, des eaux et des forêts, désignée par le CGEDD et Pierre Mareau, attaché parlementaire, qui m'ont aidé à tirer le meilleur de toute cette matière recueillie, à en faire la synthèse, pour aboutir à ce rapport dégageant des propositions pour l'avenir.

Annexes

1. Lettre de mission

Le Premier Ministre

Paris, le 05 DEC. 2016

2 2 3 0 / 1 6 / SG

Monsieur le Ministre d'État,

Les villes de Limoges, Brive, Périgueux, Tulle et Cahors sont parmi les rares villes françaises dont les conditions de desserte ferroviaire se sont détériorées avec le temps.

Ces villes sont au cœur d'un territoire composé de l'ancien Limousin, mais aussi d'une grande partie des départements de la Dordogne, du Lot, de l'Aveyron et du Cantal. Elles jouent un rôle important dans l'équilibre du Centre-Ouest de la France.

Il s'agit aussi d'un territoire de tradition industrielle qui rayonne sur un périmètre de près de deux millions d'habitants. La ville de Limoges dispose d'entreprises de pointe importantes pour l'économie nationale, telles que le groupe Legrand mais aussi du Centre Européen des Céramiques et de bien d'autres activités. La ville de Brive dispose également d'un potentiel d'entreprises dynamiques et en développement.

Améliorer l'accessibilité de ce territoire permettrait, dans une économie mondialisée, de renforcer la compétitivité de ses entreprises. Par ailleurs, ce territoire constitue une destination touristique qui, pour poursuivre son développement, doit bénéficier d'une accessibilité améliorée.

Il est donc essentiel de le relier efficacement à Paris et ses plates-formes aéroportuaires, à Bordeaux, capitale de la région Nouvelle Aquitaine, à Toulouse, capitale de la région Occitanie, ainsi qu'aux territoires environnants (façades atlantique et méditerranéenne).

Le grand quart Sud-Ouest du pays verra en juillet 2017 la mise en service de la Ligne à grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux). En outre, se poursuit la mise au point des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, déclarées d'utilité publique le 2 juin dernier.

L'ambition d'une desserte significativement améliorée de Limoges s'est traduite ces dernières années, concomitamment avec l'amélioration progressive de la ligne Paris-Limoges (POLT), par le projet de barreau ferroviaire nouveau entre Poitiers et Limoges, visant à relier Limoges au réseau ferroviaire à grande vitesse. Le 15 avril 2016, le Conseil d'Etat a annulé la déclaration d'utilité publique du projet, considérant que « les inconvénients du projet l'emportent sur ses avantages dans des conditions de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique ».

.../...

Monsieur Michel DELEBARRE
Sénateur
Ancien ministre d'État
Sénat
Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
75291 PARIS CEDEX 06

Depuis, le Gouvernement, par l'intermédiaire du Secrétaire d'État chargé des transports, Alain Vidalies, a mené de nombreux entretiens avec tous les élus et représentants des associations qui en ont fait la demande. A cette occasion, les élus de Limoges, de la Haute-Vienne et de la Corrèze ont réaffirmé leur soutien au projet de barreau LGV entre Poitiers et Limoges et ont demandé à ce que ce dossier, considéré comme vital pour entretenir le dynamisme local et éviter un décrochage qui serait vécu comme définitif, soit relancé.

D'autres interlocuteurs ont réaffirmé leur opposition au projet de barreau LGV, que ce soit pour des motifs de gel du foncier, de refus d'une option d'aménagement du territoire pensée exclusivement à travers Limoges, de la nécessité d'une desserte plus équilibrée du Limousin, du risque de dévitalisation des territoires plus au nord irrigués par la ligne POLT (Vierzon, Châteauroux, La Souterraine...). Ces derniers arguments avaient justifié notamment les recours formés par plusieurs départements, dont l'Indre.

A l'issue de ces entretiens, le Gouvernement retire la conviction que l'amélioration de la desserte de Limoges, du Limousin et des territoires limitrophes est bien un enjeu d'aménagement du territoire national. Toutefois, la complexité de cette question, d'une part, du point de vue des aspects juridiques et techniques des solutions déjà explorées, d'autre part, par les enjeux d'aménagement du territoire qu'elle recouvre, nécessite la recherche d'une solution globale en élargissant la réflexion au-delà de la stricte question des infrastructures.

Toutes les hypothèses explorées répondent à deux objectifs : assurer à moyen terme une desserte efficace de Limoges et du sud de Limoges et prendre en considération son avenir afin de consolider son potentiel économique et, donc, ses perspectives d'évolution.

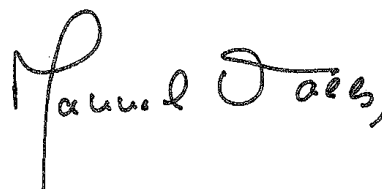
Dans ce contexte, je souhaite vous confier une mission permettant de faire émerger un ensemble de propositions pour atteindre ces objectifs.

Votre tâche consistera à bâtir une feuille de route orientée sur des projets de nature à améliorer l'accessibilité de Limoges et des autres territoires mentionnés. Vous ferez part au Gouvernement de votre diagnostic et de vos préconisations à l'horizon de la mise en service de la LGV Sud-Europe-Atlantique, comme à moyen et long terme.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 297 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Monsieur Alain VIDALIES, Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Je souhaite pouvoir prendre connaissance des conclusions de vos travaux au mois d'avril 2017.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre d'État, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Manuel VALLS

2. Liste des personnes rencontrées

Gouvernement :

— Monsieur Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche

Parlementaires :

- Monsieur Alain Rodet, Député de la Haute-Vienne
- Monsieur Daniel Boisserie, Député de la Haute-Vienne, Maire de Saint-Yrieix-la-Perche
- Madame Catherine Beaubatie, Députée de la Haute-Vienne
- Madame Marie-Françoise Perol-Dumont, Sénatrice de la Haute-Vienne
- Monsieur Jean-Marc Gabouty, Sénateur de la Haute-Vienne, Maire de Couzeix
- Monsieur Alain Ballay, Député de la Corrèze
- Monsieur Philippe Nauche, Député de la Corrèze
- Monsieur Daniel Chasseing, Sénateur de la Corrèze, Maire de Chamberet
- Monsieur Claude Nougéin, Sénateur de la Corrèze
- Monsieur Michel Vergnier, Député de la Creuse, Maire de Guéret
- Monsieur Jean-Jacques Lozach, Sénateur de la Creuse
- Monsieur Eric Jeansannetas, Sénateur de la Creuse
- Monsieur Alain Clayes, Député de la Vienne, Maire de Poitiers
- Monsieur Jean-Michel Clément, Député de la Vienne
- Monsieur Jacques Mézard, Sénateur du Cantal, Président de la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac
- Monsieur Jean Launay, Député du Lot
- Monsieur Jean-Paul Denant, Député européen
- Monsieur Philippe Duron, Député du Calvados, Co-président de TDIE
- Monsieur Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, Co-président de TDIE
- Monsieur Rémy Pointereau, Sénateur du Cher, président de l'association « TGV Grand Centre Auvergne »
- Monsieur Jean-Claude Sandrier, Député honoraire, Président de l'association « Urgence POLT »

Collectivités territoriales :

- Monsieur Alain Rousset, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Jean-Claude Leblois, Président du Conseil départemental de la Haute-Vienne
- Monsieur Pascal Coste, Président du Conseil départemental de la Corrèze
- Monsieur Bruno Belin, Président du Conseil départemental de la Vienne
- Monsieur Emile-Roger Lombertie, Maire de Limoges
- Monsieur Frédéric Soulier, Maire de Brive
- Monsieur Bernard Combes, Maire de Tulle
- Monsieur Jean-François Muguay, Maire de la Souterraine
- Monsieur Yves Bouloux, Maire de Montmorillon, président de l'association des maires de la Vienne
- Monsieur Bernard Vauriac, Maire de Saint-Jory-de-Chalais, Président de l'association des maires de Dordogne
- Monsieur Alain Darbon, Maire de Saint-Léonard de Noblat
- Monsieur Jean-Claude Carpentier, Maire de Saint Sébastien
- Monsieur Hubert Arrestier, Maire de Monceaux-sur-Dordogne

- Monsieur Jean-Paul Grador, Maire d'Uzerche
- Monsieur Guy Blandino, Maire de Laroquebrou
- Monsieur Gérard Vandenbroucke, Président de la communauté d'agglomération Limoges Métropole
- Monsieur Eric Correia, Président de la communauté d'agglomération de Guéret
- Monsieur Jeannik Nadal, Vice-président du Conseil départemental de la Dordogne
- Madame Josiane Costes, Conseillère départementale du Cantal, Conseillère municipale d'Aurillac
- Monsieur Guillaume Guérin, 1er adjoint au Maire de Limoges
- Monsieur Philippe Tillet, 1er adjoint au Maire de Jugeals Nazareth
- Monsieur Bernard Beaudreuil, Adjoint au Maire de Saint-Junien
- Madame Nelly Perraud-Dausse, Adjointe au Maire de Périgueux
- Monsieur Thierry Spriet, Adjoint au Maire de Bellac
- Monsieur Michel Dubech, Adjoint au Maire de Saint-Ybard
- Madame Frédérique Meunier, 1ère Vice-présidente de la communauté d'agglomération du bassin de Brive
- Monsieur Christian Pradeyrol, Vice-président de la communauté d'agglomération du bassin de Brive
- Monsieur Pierre Coinaud, Vice-Président de la communauté d'agglomération de Limoges Métropole
- Monsieur Philippe Tillet, Conseiller communautaire de la communauté d'agglomération du bassin de Brive
- Monsieur Jean-François Labbat, Vice-président de la communauté d'agglomération de Tulle

Services de l'État :

- Monsieur Pierre Dartout, Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine
- Monsieur Raphaël Le Méhauté, Préfet du département de la Haute-Vienne
- Madame Marie-Christine Dokhélar, Préfète du département de la Vienne
- Monsieur Bertrand Gaume, Préfet du département de la Corrèze
- Madame Isabelle Sima, Préfète du département du Cantal
- Monsieur Bruno Daugier, Sous-Préfet de la Vienne
- Monsieur Jocelyn Snoeck, Sous-Préfet de la Vienne
- Monsieur Olivier Maurel, Secrétaire général de la Préfecture de la Creuse
- Monsieur Philippe Grammont, Directeur départemental des territoires du Lot
- Monsieur Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile
- Monsieur Michel Lamalle, Chargé de la sous-direction des transporteurs et services aériens
- Monsieur Christian Marie, Directeur délégué de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Préfecture de Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Alain Coudret, Chargé de mission Mobilité auprès du Préfet de Région Nouvelle Aquitaine
- Monsieur Dominique Ritz, Sous-Direction des transports ferroviaires et collectifs au Ministère des Transports
- Monsieur Patrice Raulin, Sous-Direction des transports ferroviaires et collectifs au Ministère des Transports

SNCF :

- Monsieur Dubois, Directeur Général Adjoint Accès au réseau SNCF Réseau
- Monsieur Tainturier, Directeur du Désign du réseau SNCF Réseau

Acteurs économiques :

- Monsieur Limousin, Président du CESER de Nouvelle Aquitaine
- Monsieur Massy, Président de la CCI de la Haute-Vienne
- Madame Cayre, Présidente de la CCI de la Corrèze
- Monsieur Chardard, Président de la CCI du Lot
- Monsieur Villaret, Président de la CCI du Cantal
- Monsieur Philippe Daly, Directeur de la CCI de la Creuse
- Monsieur Gaumet, CCI de la Dordogne
- Monsieur Delage, Président de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne
- Université de Limoges
- INISUP Brive
- CHU de Limoges
- MEDEF Haute-Vienne
- MEDEF Corrèze
- CGPME Haute-Vienne
- CPME Corrèze
- U2P Corrèze
- Fédération des Travaux publics Haute-Vienne
- Fédération des Travaux publics Corrèze
- CAPEB Corrèze
- Aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne
- Legrand
- Bernardaud – Manufacture de Limoges
- Sothys
- International Paper
- Fabregue
- SPCTS
- Cogema Coustic
- Leroy Merlin Intersport
- ENEDIS 87
- CERRINOV
- Centre médico-chirurgical Les cèdres – Brive
- ACOREC
- Dejante Energies Sud-Ouest
- Colibris VRD
- ABCIS Immobilier
- Eurovia Poitou-Charentes Limousin
- Agricentre Dumas
- A2 Propreté
- Jard'1pro services
- Silab
- Seroma
- Lachaux Beton
- Eyrin Industrie
- Magrit
- Mathieu Jean-Pierre
- Morance
- CFTA Centre Ouest
- BSC Environnement
- Expert comptable de Brive

Associations :

- « Urgence ligne POLT »
- « Collectif poitevin – Non à la LGV Poitiers-Limoges »
- « Limousin Nature Environnement »
- « Fédération Nationale des Associations d’Usagers des Transports – FNAUT »
- « Anti LGV Limoges Poitiers – Oui au POLT »
- « Convergence Nationale Rail Limousin »
- « Habitants de Nieul-Couzeix – riverains de la RN 147 »
- « Amis de la terre Limousin »
- « ALTRO – Via Atlantica »
- « Coordination riverains impactés – CRI »
- « Couzeix en mouvement »
- « TEG 46 – Tous ensemble pour les gares »
- « Périgord rail plus »
- « Comité de défense et de développement de la ligne SNCF Aurillac-Bretenoux Biars Brive-la-gaillarde »
- « Comité de défense des lignes ferroviaires du Cantal »

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>