

## Le train entre la Vienne et la Haute-Vienne

La ligne Poitiers Limoges a été mise en service le 23 décembre 1867 par la compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans (PO)<sup>1</sup>.

Destinée dans un premier temps à relier l'océan Atlantique à l'Est de la France, c'est la première vraie transversale du massif central. En effet, au départ, la ligne ne relie pas directement Poitiers à Limoges; elle effectue un détour pour venir se rattacher à la voie ferrée radiale Paris-Toulouse à Saint-Sulpice-Laurière. Ce n'est qu'en 1880 que la compagnie du PO se décide à relier "directement" Poitiers à Limoges par Bellac, limitant désormais la section Le Dorat-Bersac au trafic vers Saint-Sulpice-Laurière et Guéret.

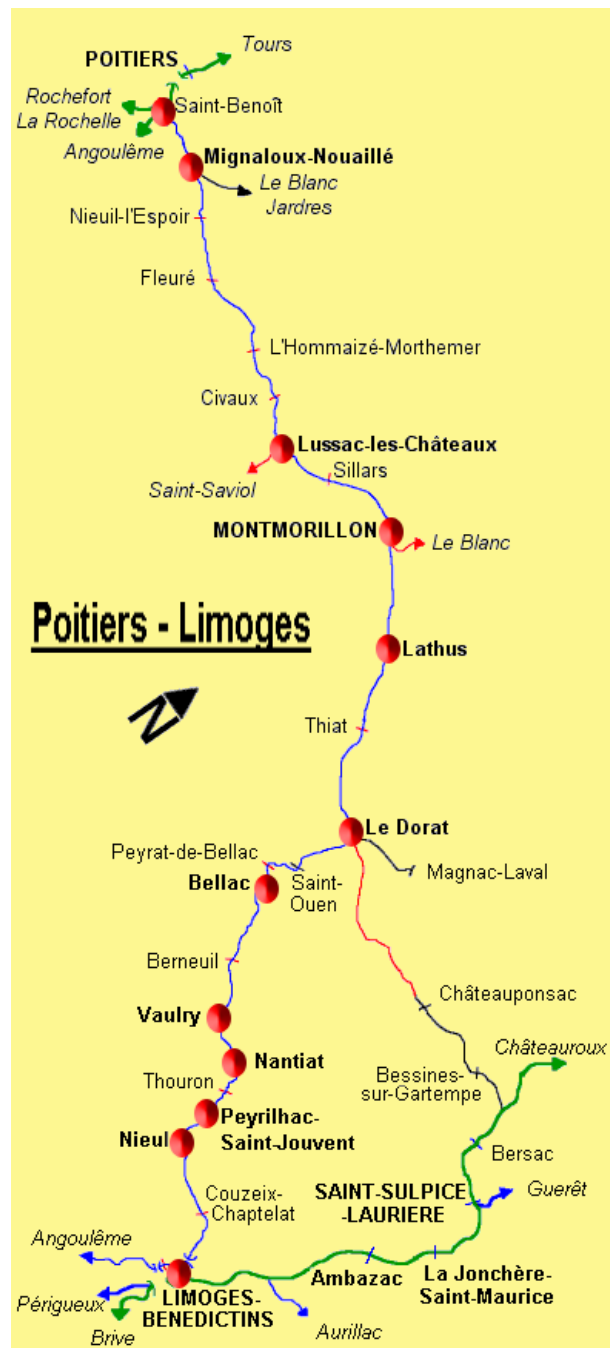
La ligne de Poitiers à Montmorillon traverse un paysage peu vallonné à dominante agricole. Elle franchit quelques vallées, telles celles de la Vienne (à Lussac-les-Châteaux) et de la Gartempe (à Montmorillon), rivière qu'elle longe jusqu'en territoire Limousin à géomorphologie granitique.

Les premiers trains de la ligne correspondent à une desserte rurale bien qu'ils fassent également l'objet de relations vers Saint-Sulpice-Laurière et Guéret.

Les horaires de l'époque indiquent même, à l'aide d'une correspondance, les départs et arrivées vers

Moulins depuis Poitiers. Ainsi, en 1877, on observe au départ où à l'arrivée de Poitiers, le trafic quotidien suivant : 3 omnibus mixtes, un train militaire facultatif, et 2 marchandises.

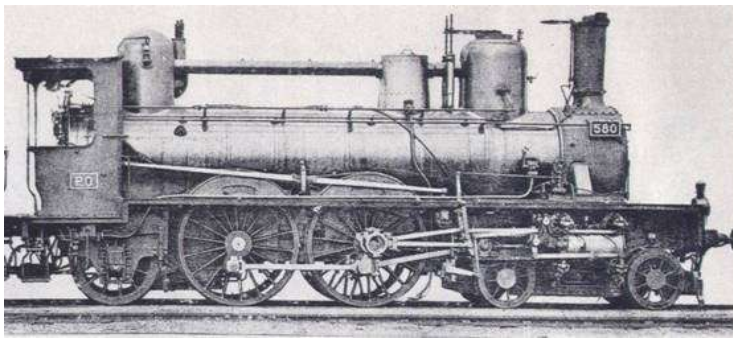
PO. On retrouve ensuite, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les fameuses "121 Forquenot" (premières machines à avoir remorqué le "Sud Express") évincées des grandes lignes par les locomotives à vapeur de vitesse type "Pacific". Les "Forquenot" vont assurer la majeure partie du trafic de la ligne jusqu'à la seconde guerre mondiale milieu des années 1950, des autorails sont engagés sur des relations Lyon-Nantes, avec la création d'un express transitant par Clermont-Ferrand, Limoges, Poitiers et Cholet. Ces Rames à Grand Parcours (RGP), sont à l'époque, particulièrement appréciables pour ces dernières villes, leur offrant un débouché direct vers la Bretagne, ou en direction inverse, vers le Rhône, ce que leur interdisait l'existence de plusieurs compagnies auparavant.



La ligne de Limoges ne bénéficie pas beaucoup d'améliorations, que ce soit dans le renouvellement de la voie ou dans le matériel roulant utilisé. En revanche, le réemploi de matériel de traction à vapeur plus ancien mais sans cesse renouvelé à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, laissé vacant par les lignes principales, permet tout de même le redressement progressif de la vitesse moyenne entre Montmorillon et Poitiers de 34 km/h en 1878 à 54 km/h en 1939.

**Quant à la réduction importante de 3h10 sur le parcours de Poitiers à Limoges (2h20 au lieu de 5h30), elle provient de la construction de la bretelle plus courte par Bellac.**

Les premières locomotives utilisées sur cette relation sont du type "030" [réf.](#), construites par le



"121 Forquenot"

### Suppression du service autorail direct Nantes Poitiers Limoges en 1976.

Seulement, cette relation ne peut concurrencer l'itinéraire Nantes-Lyon par Tours et Vierzon, plus rapide. En conséquence, et après une vingtaine d'années de service, appuyée par le vieillissement du **matériel** roulant, la suppression du service offert par l'autorail direct Nantes-Poitiers-Limoges, a lieu à la fin du service d'hiver 1976, le 30 mai.

### Menace de fermeture de la ligne dans les années 1980



Après plusieurs menaces de fermeture dans les années 1980, la ligne survit grâce à la desserte du Nord de la Haute-Vienne et des villes de Montmorillon et Lussac-les-Châteaux. Seulement, dans le cadre du renforcement des relations entre les capitales des régions Limousin et Poitou-Charentes, un contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a permis un renouvellement de la voie qui devait être bénéfique aux nouveaux autorails, particulièrement rapides (comme les X72500 et les X73500), tout en sauvant "définitivement" la ligne de la fermeture.

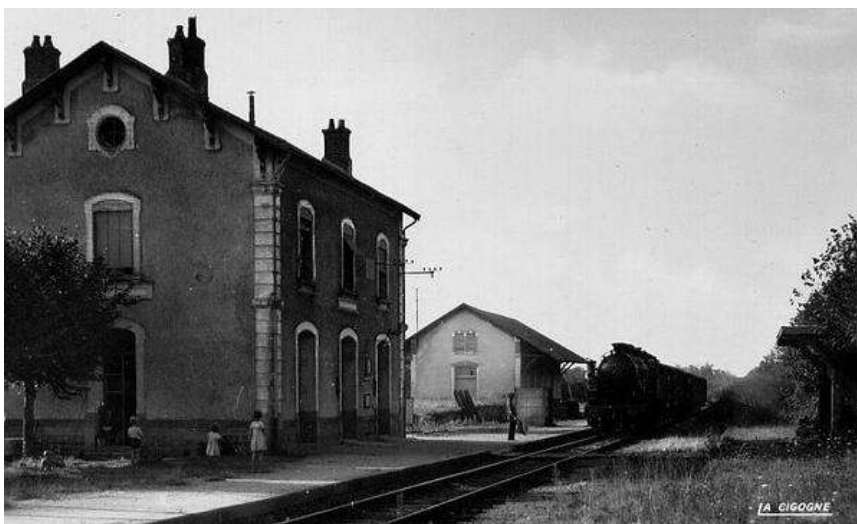
X72500

### Caractéristiques de la ligne Poitiers Limoges

Cette ligne à voie unique et à traction autonome (diesel) longue de 134km s'étend du point kilométrique (PK) 340,890 situé à *Saint-Benoît* au sud de *Poitiers* sur la grande artère *Paris-Bordeaux* au PK 474,611 situé à *Limoges-Bénédictins*. L'origine des PK se situe à la gare de *Paris-Austerlitz*. *Poitiers* se trouvant au PK 336,580 la relation emprunte la double-voie *Paris-Bordeaux* sur un peu plus de 4km. La ligne est actuellement exploitée sous le régime de Voie Unique à Signalisation Simplifiée (VUSS).

### Deux tronçons historiques et géographiques

Tant sur le plan historique que géographique, la ligne peut être décomposée en deux tronçons : la partie septentrionale allant de *Saint-Benoît* (Poitiers) à la ville du *Dorat* et la seconde, au sud, rejoignant Limoges via *Bellac*. En effet, la première section ouverte le **23 décembre 1867** par la *Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans*(P.O.) traverse un paysage assez peu vallonné alors que la seconde mise en service sous l'égide du réseau de l'*Etat* dans sa totalité le **21 février 1881** est confrontée à de plus fortes rampes allant jusqu'à 2%.



Source : carte postale, Editions "La Cigogne".  
La gare de *Droux* en *Haute-Vienne* aux environs de 1950. Une locomotive 140H se dirige vers *Bersac-sur-Rivalier*. De nos jours, le bâtiment-voyageurs est une maison d'habitation, la halle est à l'abandon mais subsiste encore.

Ces deux parties correspondent approximativement aux parcours en terres poitevines (département de la *Vienne*) puis limousines (département de la *Haute-Vienne*). Il est important de préciser que la ligne primitive reliant *Limoges* à *Poitiers* fut d'abord tracée via *Saint-Sulpice-Laurière* et *Le Dorat*, l'itinéraire empruntant alors la ligne

*Limoges-Paris* jusqu'à la bifurcation de *Bersac-sur-Rivalier* au nord de *Saint-Sulpice-Laurière* (l'ouverture de la section *Le Dorat-Bersac* date du 23 décembre 1867).

### Ligne liée à l'activité houillère



L'intérêt d'une ligne de chemin de fer rejoignant *Poitiers* depuis le nord-ouest du *Massif Central* prend toute sa dimension au milieu du 19<sup>ième</sup> siècle lorsque le bassin minier du département de l'*Allier* voit croître ses activités d'extraction de charbon.

Afin d'acheminer la houille vers l'ouest de la France, un prolongement de la transversale ferroviaire *Montluçon-Saint-Sulpice-Laurière* (ouverte en 1864) s'impose comme la solution la plus adaptée.

Cette stratégie fut anticipée dès 1857 et aboutie en 1861 à l'attribution d'une concession au P.O. visant à exploiter une ligne de chemin de fer longue de 110 kilomètres reliant *Saint-Benoît* près de *Poitiers* à la radiale *Paris-Limoges*, le point de jonction devant se situer à *Bersac-sur-Rivalier*, à proximité de *Saint-Sulpice-Laurière*.

Dans l'attente d'une desserte plus appropriée de la sous-préfecture de *Bellac*, la gare de *Droux* (située sur la section *Le Dorat-Bersac*) fut dénommée *Droux-Bellac*, mais celle-ci trop éloignée



(9km) souleva très rapidement de nombreux mécontentements. Ainsi, une concession fut accordée en 1875 aux *Chemins de Fer de Vendée* pour la section *Limoges-Le Dorat via Bellac*.

La ligne à voie unique vers *Limoges* se détache de l'artère principale *Paris-Bordeaux* environ 300m au sud de la bifurcation menant à *La Rochelle*, dont le parcours est électrifié en 25kV alternatif. La ligne *Paris-Bordeaux*, plus ancienne, est alimentée en 1500V continu.

Le trajet vers *Limoges* débute au sein d'un environnement constitué d'une profonde tranchée et d'un tunnel de 205m (la ligne n'en comportant que deux en totalité), ouvrages rendus nécessaires par la présence de la tortueuse vallée du *Clain*.



Gare de *Bellac* L'autorail X73500, à gauche, se dirige vers *Poitiers* et s'éloignera vers le fond du cliché (TER 68006). La composition X2800+XR6000+X2100 est à destination de *Limoges* (TER 68005).

Le TER 68005, assuré par un X2200 rénovation "Limousin", vient de quitter la gare de *Bellac* et se dirige vers *Limoges* (sur la gauche du cliché). Ce viaduc de 162m permet d'enjamber la vallée du *Vincou* et d'atteindre le quartier de *Chapterie*.

Le TER 68005, assuré par un X2200 rénovation "Limousin", vient de quitter la gare de *Bellac* et se dirige vers *Limoges* (sur la gauche du cliché). Ce viaduc de 162m permet d'enjamber la vallée du *Vincou* et d'atteindre le quartier de *Chapterie*.

## Ligne ferroviaire Limoges-Poitiers : compagnies exploitantes

Depuis sa création, la ligne fut administrée par plusieurs compagnies et organismes. La chronologie suivante retrace l'ensemble des compagnies ayant géré la ligne *Limoges-Bellac-Poitiers* : **1861** : la *Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans (P.O.)* obtient une concession pour la section *Saint-Benoît-Le Dorat*.

**23 décembre 1867** : le *P.O.* ouvre à l'exploitation la section *Saint-Benoît-Le Dorat*.

**1875** : la *Compagnie des Chemins de Fer de Vendée* obtient une concession pour la section *Le Dorat-Bellac-Limoges*.

**1878** : création de l'*Administration des Chemins de fer de l'Etat (Etat)* par le rachat de nombreuses petites compagnies en faillite dont les *Chemins de fer de Vendée*. La section *Le Dorat-Limoges* se retrouve dans le giron de cette nouvelle administration qui mènera à terme l'ensemble des travaux de création de la ligne.

**31 décembre 1880 / 21 février 1881** : ouverture en deux étapes par l'*Etat* de la section *Le Dorat-Limoges*, le tunnel de *La Bastide*, dans la banlieue limougeaude, s'étant en partie effondré le 28 décembre 1880. La ligne fut ouverte dans sa totalité après sa reconstruction.

**1883** : afin d'améliorer la cohésion du réseau, des échanges de lignes sont effectués entre l'*Etat* et le *P.O.*. La ligne *Limoges-Poitiers* dans son ensemble passe alors sous la tutelle du *P.O.*.

**1934** : fusion entre les deux dernières compagnies de chemins de fer du sud-ouest de la France, la *Compagnie du Midi* et le *P.O.*, donnant naissance au *PO-MIDI*.

**1<sup>er</sup> janvier 1938** : devant les difficultés financières grandissantes des grandes compagnies privées (PO-MIDI, PLM, NORD, EST, AL), il est décidé de les nationaliser et de créer la *Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)* aboutissement du réseau de l'*Etat* déjà existant. Le *PO-MIDI* intègre alors la toute nouvelle *Région SUD-OUEST* de la *SNCF* (indicatif 4 à cette époque, visible sur les locomotives).

**1997** : création de *Réseau Ferré de France (RFF)* afin de séparer l'exploitation des infrastructures, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Cet Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) est propriétaire des voies et commercialise des droits de passage sur son réseau. *RFF* sous-traite la maintenance de son réseau à la *SNCF* et à des sociétés privées.

**2002** : toutes les régions françaises (dont le *Poitou-Charentes* et le *Limousin*) deviennent pleinement autorités organisatrices des transports ferroviaires (les premières conventions datent de la fin des années 80). Les régions achètent leur propre matériel roulant et assurent ainsi les dessertes de leur choix (Transports Express Régionaux -TER). La prestation d'exploitation est confiée à la *SNCF*, seul prestataire possible actuellement. L'ouverture à la concurrence, effective pour le fret mais pas pour les voyageurs, doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour les liaisons internationales

---

<sup>1</sup> Le **13 septembre 1838** est créée la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* reprenant les actifs de la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux* en 1853; de la *Compagnie des chemins de fer du Midi* en 1934; de la *Compagnie du Centre* le 27 mars 1852; de la *Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes* le 27 mars 1852; de la *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux* le 27 mars 1852. Le **1er janvier 1938** la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* cesse ses activités. La *Société nationale des chemins de fer français* prenant la suite.