



Ligne Paris-Toulouse dans les gorges de la Vézère.
Malgré une amélioration de la situation, les territoires du Centre-Ouest doivent bénéficier d'une meilleure desserte ferroviaire.

1.3 LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POUR LE CENTRE-OUEST

La description et l'analyse des territoires du Centre-Ouest, de leurs tendances de développement démographique, économique, territorial, et des besoins futurs en termes d'offres de transport conduisent Réseau ferré de France à proposer une amélioration significative de la desserte ferroviaire, afin de répondre à trois enjeux majeurs d'aménagement du territoire.

1.3.1 Une meilleure accessibilité du Centre-Ouest aux échelles nationale et européenne

● UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ AVEC L'ÎLE-DE-FRANCE

Pour les liaisons ferroviaires du Centre-Ouest avec l'Île-de-France, les temps de parcours proposés actuellement ne seront pas, à long terme, assez performants pour assurer à ce territoire une accessibilité et une compétitivité similaires à ceux de l'ouest ou de l'est de la France. Or l'accessibilité est,

et sera de plus en plus, une condition nécessaire, même si elle n'est pas suffisante, au développement territorial, surtout dans un contexte européen devenant de plus en plus concurrentiel. À ce titre, ce ne sont pas les temps de parcours actuels qui font référence, mais les temps de parcours de demain, quand la grande vitesse ferroviaire aura largement maillé le territoire national. À cette échéance, pour rester compétitive dans sa dynamique de complémentarité avec ses territoires voisins, **Limoges** devrait bénéficier d'une liaison ferroviaire la plaçant **à environ 2 heures de Paris**. De même, pour donner davantage de pertinence à sa position de centre



Gare de Lille Europe.
Aujourd'hui il faut environ 5h pour effectuer un voyage Limoges-Lille en train. Une connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse permettrait de rapprocher le Centre-Ouest des autres capitales régionales.

nouvelles perspectives d'ouverture, de développement et de rayonnement. De même, la LGV Sud Europe Atlantique, qui reliera Paris et Bordeaux à 320 km/h, représente une possibilité d'ouverture vers Bordeaux puis la péninsule ibérique. Limoges aurait ainsi accès à un réseau qui, directement ou par le biais de correspondances entre différentes liaisons à grande vitesse, la relierait à la Belgique et à l'Angleterre au-delà de Lille, à l'Allemagne au-delà de Strasbourg, mais également à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, premier « hub » aérien français. Cette ouverture sur le réseau français à grande vitesse représente un atout de première importance pour la compétitivité et l'accessibilité nationale du Centre-Ouest, et améliorerait au quotidien les relations au sein de ce territoire.

de diffusion du trafic ferroviaire en provenance de l'Île-de-France, grâce à une situation favorable au carrefour du Massif central et de l'Aquitaine, **Brive** gagnerait à bénéficier d'une **liaison ferroviaire avec Paris de l'ordre de 3 heures**.

● UNE OUVERTURE SUR LE RÉSEAU NATIONAL À GRANDE VITESSE

La centralité relative des territoires du Centre-Ouest devrait faciliter leur accès aux principales métropoles françaises. Pourtant, aujourd'hui, il faut au moins 5 heures de train pour aller de Limoges à Lille, 6 heures de Limoges à Nantes (avec un changement à Paris de la gare d'Austerlitz à la gare Montparnasse) ou encore environ 9 heures de Limoges à Strasbourg.

Grâce à une connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse, les gains de temps sur ces destinations offriraient aux territoires du Centre-Ouest de

la relierait à la Belgique et à l'Angleterre au-delà de Lille, à l'Allemagne au-delà de Strasbourg, mais également à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, premier « hub » aérien français.

Cette ouverture sur le réseau français à grande vitesse représente un atout de première importance pour la compétitivité et l'accessibilité nationale du Centre-Ouest, et améliorerait au quotidien les relations au sein de ce territoire.

1.3.2 Une ouverture sur la façade atlantique

● OUVRIR LE CENTRE-OUEST SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Le Centre-Ouest s'inscrit aujourd'hui dans une dynamique visant à développer un fort courant d'échanges avec la façade atlantique et le Sud-Ouest. Si Ussel et

L'est de la Corrèze semblent davantage s'identifier à l'Auvergne et à Clermont-Ferrand, la région de Limoges a tendance à se tourner, via Poitiers, vers la façade atlantique (La Rochelle, Royan) et à se rapprocher ainsi des grandes métropoles que sont Bordeaux et Nantes.

Il existe une volonté affichée d'ouverture et d'intégration vers la façade atlantique, qui représente un nouvel enjeu de développement pour le Centre-Ouest. La future mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, qui reliera Poitiers à Angoulême et Bordeaux par la grande vitesse, représente une réelle opportunité d'ouverture, au-delà de Bordeaux, vers le sud de la façade atlantique.



TGV et TER.
Une logique de complémentarité des réseaux entre les TER, les trains grandes lignes et les TGV permettrait d'assurer au mieux les déplacements de voyageurs au sein du Centre-Ouest.

1.3.3 Une meilleure complémentarité des modes de transport qui maillent l'espace régional

• DÉVELOPPER LES RELATIONS ENTRE LES DEUX MÉTROPOLIS RÉGIONALES

Depuis une quinzaine d'années, Poitiers et Limoges développent des complémentarités et mettent en œuvre une dynamique de réseau pour être, ensemble, plus compétitives. Les deux capitales régionales doivent disposer des infrastructures permettant le déploiement de leurs synergies, pour amplifier leur attractivité au-delà de leurs aires d'influence traditionnelles.

La coopération renforcée entre Poitiers et Limoges offre une base pour le développement d'une logique de réseau, Poitiers pouvant s'affirmer comme la porte d'entrée sur la façade atlantique pour les territoires du Centre-Ouest.

• ORGANISER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRÂCE A UNE MEILLEURE COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

L'ensemble du Centre-Ouest doit pouvoir s'appuyer sur un réseau plus efficace d'infrastructures de transport, de manière à renforcer sa cohérence territoriale. Au niveau routier, des projets d'amélioration sont en cours pour assurer ce maillage territorial.

Au niveau ferroviaire, le service TER doit répondre à la fois à une logique affirmée de relations interrégionales de qualité et à une demande croissante pour les déplacements régionaux. Les réponses à apporter doivent se concevoir dans une logique de complémentarité des réseaux de transport collectif ferroviaires et routiers, afin d'assurer au mieux la diffusion des voyageurs au sein du Centre-Ouest. L'exemple du Centre intermodal d'échanges de Limoges (CIEL) illustre cette approche.

// EN BREF

Si l'offre de transport pour les échanges nationaux et régionaux est globalement d'un bon niveau, grâce aux projets routiers (A20, A89, RCEA) et aériens (nouvel aéroport de Brive-Souillac), les territoires du Centre-Ouest restent, dans l'état actuel, soumis à un relatif enclavement ferroviaire.

L'attractivité du Centre-Ouest, pour les décennies à venir, passera par un saut qualitatif majeur en matière d'accessibilité à l'Île-de-France et par une ouverture sur la façade atlantique et sur le réseau européen à grande vitesse.

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique peut constituer, pour le Centre-Ouest, une réelle

opportunité qui lui permettrait :

- d'améliorer l'accessibilité à l'Île-de-France et aux métropoles européennes desservies par la grande vitesse ferroviaire (Lille, Strasbourg...);
- de développer les relations avec la façade atlantique;
- de développer des complémentarités interrégionales avec Poitiers.

La mise en œuvre d'un projet ferroviaire à grande vitesse, privilégiant l'ouverture sur la façade atlantique, peut constituer une réponse pertinente aux enjeux d'aménagement et d'accessibilité du Centre-Ouest. //