



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

ÉTUDE PROSPECTIVE DES EFFETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Débat public
2006

Rapport



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



setec **organisation**

Tour Gamma D -58, quai de la Râpée - 75583 Paris cedex 12

Tél. 01 40 04 63 38. Fax. 01 40 04 59 06

paris@orga.setec.fr

SOMMAIRE

PARTIE 1 : INTRODUCTION / PRESENTATION DE L'ETUDE	7
1 le projet de LGV Poitiers Limoges.....	8
2 Objectifs de l'étude.....	8
3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES.....	9
4 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVAIRE.....	10
4.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	10
4.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPLACEMENT.....	10
5 Les Effets observés des lignes à grandes vitesses sur le développement et l'aménagement des territoires.....	10
5.1 Enseignements d'ordre général.....	10
5.2 Enseignements sur les différents types d'effets.....	11
5.3 Conclusion : thématiques à étudier dans le diagnostic ci-après.....	13
6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES.....	14
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE L'AIRE D'ETUDE	15
PARTIE 2-A : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE CONSIDERE GLOBALEMENT	16
1 présentation de l'aire d'étude.....	17
2 bassins de population et occupation de l'espace.....	18
3 Evolution démographique : une nouvelle donne à confirmer ?.....	19
4 Une population âgée dont le vieillissement devrait s'amplifier.....	20
5 Infrastructures en cours et en projet : routes.....	21
6 Infrastructures en cours et en projet : fer et air.....	22
7 Trafics et temps de parcours.....	23
8 les relations et les mobilités intercités.....	24
9 Les populations consommatrices de LGV : Les Etudiants.....	25
10 Les populations consommatrices de LGV : Les Revenus.....	26
11 les Actifs consommateurs de LGV : tertiaire et CSP+.....	27
12 Poles de compétitivité, centres de recherche et Enseignement supérieur.....	28
13 Entreprises et zones d'activité : le tissu industriel.....	29
14 Entreprises et zones d'activité : Les Dynamiques économiques.....	30
15 Tourisme : les résidences secondaires.....	31
16 Tourisme : tourisme d'affaire et tourisme urbain.....	32
17 Image, rayonnement et identité.....	33
PARTIE 2-B : DIAGNOSTIC DES AIRES URBAINES	34
1 POITIERS.....	35
1.1 Poitiers possède quasiment une culture institutionnelle de la coopération territoriale et regarde de plus en plus vers Limoges avec qui elle partage un positionnement commun.....	35
1.2 Les coopérations de Poitiers avec ses voisins.....	36
1.3 Un potentiel de coopération bien supérieur aux échanges actuels.....	37
2 LIMOGES.....	39
2.1 « Une capitale régionale à vocation métropolitaine ».....	40
2.2 Une économie à la fois influente au-delà du Limousin et fortement dépendante vis-à-vis de l'Île-de-France.....	41
2.3 Une activité tertiaire supérieure de bonne taille, spécialisée et regroupée.....	41
2.4 Un potentiel pour développer une image de qualité et une activité de tourisme urbain et d'affaires.....	42
2.5 Une perception des grandes infrastructures de transports comme moyen d'ouverture sur l'extérieur.....	43
2.6 Une structure urbaine organisée et développée pour une population, des activités et des équipements bien supérieurs à l'état actuel.....	44
3 BRIVE-LA-GAILLARDE.....	45
3.1 Une bonne échelle dans l'armature urbaine française, un potentiel de réseau de villes pour une aire d'influence élargie.....	46
3.2 Une situation de carrefour valorisée par les réseaux de transports ; des espaces disponibles pour accueillir hommes et activités.....	47
3.3 Un rayonnement caractéristique d'une ville moyenne ; l'ambition de devenir un centre qui compte dans le Sud-Ouest.....	48
3.4 Un dynamisme économique et un potentiel pour l'essor d'activités de recherche-développement aujourd'hui sous-représentées.....	49
3.5 Une image positive liée au Sud-Ouest et une situation de centre de bassin touristique.....	49
4 TULLE.....	51
4.1 Les nombreux atouts de situation de Tulle ont perdu de leur efficacité.....	52
4.2 Un faible poids démographique ; une population peu mobile à l'échelle nationale.....	52
4.3 Un rayonnement local concurrencé par celui de Brive-la-Gaillarde, mais aussi quelques attributs d'une centralité infra-régionale.....	53
4.4 Un mouvement de coopération avec Brive-la-Gaillarde pour former un seul bassin de vie.....	53
4.5 Une politique de développement visant à renforcer l'attractivité de la ville sous tous ses aspects : économique, résidentiel, touristique.....	54
5 PERIGUEUX.....	55
5.1 Une bonne échelle urbaine, mais une situation insuffisamment valorisée ; une influence concurrencée par Bordeaux et Brive-la-Gaillarde.....	55
5.2 Périgueux se sent destiné avec Bordeaux et l'Aquitaine.....	55
5.3 Le patrimoine et la gastronomie, les deux principaux leviers de développement du futur périgourdin.....	56

5.4 Une dynamique de projets pour permettre à Périgueux d'être à nouveau concurrentielle dans la compétition territoriale.....	57
5.5 D'importantes capacités de mutations spatiales dégageraient si nécessaire les espaces requis pour faciliter un fort développement.....	58
6 CAHORS	59
6.1 Un centre local dans la mouvance de Toulouse.....	59
6.2 Le tourisme, « un potentiel fort mais qui reste encore à exploiter ».....	60
6.3 Une « ville moyenne d'équilibre » de Toulouse ?.....	60
6.4 De l'espace pour se développer.....	61
PARTIE 2-C. SYNTHESE	62
1 Synthèse des diagnostics.....	63
1.1 Un territoire rural, où les dynamiques démographiques se concentrent dans les agglomérations.....	63
1.2 Des territoires spécialisés et dont les vocations sont souvent complémentaires.....	63
1.3 Un territoire au regard multidirectionnel, dont la structuration est encore incertaine.....	63
1.4 Des territoires en recherche de dynamiques d'économie et d'image.....	63
2 Synthèse des enjeux.....	64
2.1 Premier enjeu : une opportunité d'aménagement et de structuration du territoire français ?.....	64
2.2 Deuxième enjeu : une opportunité pour l'émergence d'un bipôle Poitiers-Limoges ?.....	65
2.3 Troisième enjeu : un argument de compétitivité et d'attractivité de Limoges ?.....	65
2.4 Quatrième enjeu : une opportunité d'ouverture au monde, de modernisation de l'image et de la perception que le territoire a de lui-même.....	66
2.5 Remarque : pour Poitiers, les effets habituels de la GVF auront déjà été produits par la LGV Sud Europe atlantique (SEA).....	67
2.6 En résumé, huit questions relatives aux effets de la LGV Poitiers Limoges sur l'aménagement et le développement du territoire.....	67
PARTIE 3 - ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE LA LGV POITIERS LIMOGES SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	69
PARTIE 3-A EFFETS SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	70
1 Les effets aux échelles nationale et européenne.....	71
1.1 Une intégration du territoire influencé par la LGV au réseau national et européen.....	71
1.2 Un « catalyseur » du développement pour faire de Limoges une métropole régionale, à visibilité européenne et même mondiale.....	72
1.3 Les effets de la LGV pour Brive seront essentiellement liés à la capacité de la ligne Poitiers-Limoges à capter les flux touristiques nationaux vers le Sud-Ouest.....	73
2 Les effets à l'échelle inter-régionale.....	74
2.1 La contribution à la constitution d'un bipôle Limoges-Poitiers, premier élément d'un espace Centre-Ouest Atlantique.....	74
2.2 Poitiers comme « hub ferroviaire » du Centre-Ouest Atlantique.....	75
2.3 De nouvelles relations avec Tours.....	75
2.4 Une amélioration de la liaison entre Limoges et Bordeaux.....	75
2.5 La LGV « Poitiers-Limoges » ne devrait pas conférer au territoire une fonction de lien entre les grands ensembles régionaux français.....	76
3 les effets à l'échelle infra-régionale.....	76
3.1 Un « catalyseur » de la métropolisation du territoire.....	76
3.2 L'influence de guéret sur l'espace creusois.....	77
3.3 Pour Cahors, un effet limité au tourisme.....	77
PARTIE 3-B - LES EFFETS SUR LE RAYONNEMENT	78
1 La LGV et les représentations du territoire.....	78
2 la LGV et l'ouverture au monde, La LGV et l'image du territoire.....	79
2.1 La LGV améliorera la visibilité du territoire et son ouverture.....	79
2.2 La LGV peut véhiculer une image spécifique du territoire.....	79
3 La LGV et l'attractivité du territoire.....	80
3.1 Le commandement de Poitiers et Limoges.....	80
3.2 Facteurs d'attractivité d'un territoire et effets d'une LGV.....	80
PARTIE 3-C - LES EFFETS SUR LE DEVELOPPEMENT	82
1 l'accroissement des mobilités et la compétitivité.....	83
1.1 La mobilité et les effets des LGV sur l'accroissement des déplacements.....	83
1.2 Villes et liaisons inter-cités concernées par un accroissement potentiel des mobilités.....	83
2 les installations économiques et l'emploi.....	85
2.1 Effets observés des LGV sur les installations économiques et sur l'emploi.....	85
2.2 Certains territoires pourraient bénéficier de la LGV en termes d'installations économiques.....	85
3 Le développement du tourisme.....	86
3.1 Effets observés et types de tourisme concernés par ces effets.....	86
3.2 Opportunités et risques pour le développement touristique du territoire.....	87
PARTIE 3-D - SYNTHESE	89
Lexique	92
Les sources utilisés	93

Avertissement

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire, gestionnaire du réseau ferré et maître d'ouvrage des projets, a initié des études générales et techniques du projet d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges.

Ces études ont été réalisées par des bureaux et des cabinets spécialisés. Elles ont permis à RFF de mieux connaître les enjeux territoriaux et de faire analyser les effets potentiels de la grande vitesse, d'estimer les potentiels de trafic ferroviaire, ainsi que de prendre connaissance des particularités environnementales des espaces concernés par le projet et de concevoir le projet techniquement : consistance et caractéristiques.

Il convient de préciser, qu'au stade amont actuel, ces études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, **le document qui suit constitue le rapport des études prospectives relatives aux effets de la ligne sur l'aménagement et le développement des territoires.**

Il a été établi par le bureau Setec Organisation ; son contenu reste de sa propre responsabilité.
Ce document a été mis en forme pour être imprimé recto verso.

PARTIE 1 : INTRODUCTION / PRESENTATION DE L'ETUDE

RFF a confié à Setec Organisation une étude de diagnostic des territoires et une analyse des effets à attendre d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges sur l'aménagement et le développement des territoires qu'elle desservira, en particulier sur les villes de Poitiers, de Limoges et de Brive.

1 LE PROJET DE LGV POITIERS LIMOGES

RFF, maître d'ouvrage et gestionnaire du réseau ferré, a lancé des pré-études fonctionnelles et une analyse complète du contexte général et des territoires qui seraient concernés par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, dans le but de comprendre les enjeux locaux et régionaux, de proposer un projet et d'évaluer ses effets.

Le projet se caractérise par de grands objectifs :

- une liaison au réseau des lignes à grande vitesse (LGV) en France et en Europe, en connectant une ligne entre Poitiers et Limoges à la future LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA),
- un rapprochement considérable du Limousin et du nord du Lot à la région Ile de France et Paris (gain d'environ 1 heure),
- une liaison avec d'autres régions de la France,
- une ouverture européenne potentielle, vers le nord de l'Europe en particulier, et via le sud ouest de la France vers l'Espagne et la péninsule ibérique.

Les dessertes envisageables, à ce stade des études du maître d'ouvrage et à ce stade de définition du projet (premières études sur le sujet, avant débat public), concernent l'Ile de France, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Lille, Strasbourg, sans précision sur des liaisons directes vers Bordeaux. Toutefois la correspondance à Poitiers existera pour aller à Bordeaux et vers la frontière espagnole.

Le nombre de trains par jour avec Paris serait de l'ordre de 8 à 10 par sens, comprenant les dessertes :

- systématique de Limoges et Brive,
- pour partie de Cahors (entre 2 A/R et 4 A/R),
- et une fois par jour de Toulouse pour des raisons de rotation des rames.

Un aller retour avec Lille et probablement un aller retour avec Strasbourg sont aussi envisagés.

RFF, en accord avec la SNCF, estime qu'une majorité des trains s'arrêtera en gare de Poitiers, ce qui permettra des correspondances avec Bordeaux et la Rochelle et des trajets entre Poitiers et Limoges répartis sur la journée. Un ou deux allers - retours (A/R) seront sans arrêt entre Paris et Limoges. Pour les autres trains, des arrêts sont envisageables, par exemple à Tours.

Les temps de parcours sont variables en fonction des scénarios de l'infrastructure :

- de 35 à 45 minutes entre Poitiers et Limoges,
- soit un parcours entre 2 heures et 2 heures 10 minutes pour Paris / Limoges s'arrêtant à Poitiers,
- et 1 heure 50 minutes à 2 heures pour Paris / Limoges sans arrêt,
- Limoges / Lille en 3h $\frac{3}{4}$ environ,
- Limoges / Strasbourg en 4h $\frac{1}{2}$ environ.

2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

La présente étude a été réalisée pour le compte de RFF dans le cadre de la préparation du débat public. Elle s'est déroulée en deux phases, la première alimentant la seconde par ses analyses et ses conclusions ; elles font l'objet respectivement des parties 2 et 3 de ce rapport.

La présente introduction replace la grande vitesse ferroviaire (GVF) dans une perspective historique, résume les enseignements d'une analyse de 30 ouvrages sur les effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, et présente les principes méthodologiques qui ont guidé la mission.

NB : *L'analyse des 30 ouvrages relatifs aux effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, a été réalisée par Setec pour RFF en 2003 dans le cadre de la préparation du débat public de la LGV PACA. Ses conclusions principales sont qu'une LGV est plus déclencheur que cause de développement, et que ses effets sont conditionnés par trois facteurs (cf infra) :*

- *le service ferroviaire rendu,*
- *la mobilisation des acteurs (gouvernance),*
- *leurs projets (par exemple, en matière de foncier, d'image, de logement, d'urbanisme...).*

Le Volet 1 « diagnostic des territoires concernés par le projet » établit un périmètre d'influence de la ligne ; il propose un diagnostic des territoires et des aires urbaines compris dans ce périmètre, au regard des effets potentiels de la LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, effets mis en évidence par l'analyse bibliographique.

Le volet 2 « Effets potentiels de la LGV sur les territoires » identifie les effets potentiels de la LGV Poitiers Limoges sur les territoires qu'elle desservira et les confronte aux attentes, perceptions, projets d'aménagement... des acteurs des territoires concernés (collectivités, services de l'Etat, entreprises, organismes consulaires).

Deux précisions s'imposent :

- Cette étude est prospective ; les résultats doivent être considérés avec précaution. La prise en compte des contextes des territoires desservis par la future LGV par exemple est essentielle. Néanmoins l'étude ne peut pas prendre en considération tous les paramètres socio économiques et de gouvernance des territoires. Il a fallu procéder à des choix.
- Elle est fondée sur des analyses quantitatives de données, des entretiens ainsi que des dires d'experts.

3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES

Les lignes ferroviaires ont toujours influencé l'organisation de l'espace et le développement des territoires à long terme¹.

L'analyse des effets d'une ligne ferroviaire est ancienne. Elle remonte à la naissance du chemin de fer. Les problématiques étudiées n'ont pas profondément changé, même si les outils disponibles et l'expérience ont permis d'élaborer des méthodologies d'analyse plus précises.

Ces réflexions sont doubles. La première traite des effets de court terme, qui se produisent dès l'ouverture d'un nouveau service ferroviaire. La seconde s'inscrit sur la durée. Elle évalue les évolutions de perception et d'image des territoires, de leur attractivité, de leur développement. Ce changement a lieu progressivement et c'est lui qui induit éventuellement la restructuration du et des territoires desservis ou traversés.

Un exemple donné par le Townshipheritage sur les effets du chemin de fer sur le développement illustre cette ancienneté.

« A Sherbrooke au Canada, un colon anglais écrit vers 1860 dans une lettre à son grand-père qui demeurait en Angleterre : "Nous voyons déjà les effets du chemin de fer à Sherbrooke. Les commerçants ont baissé leurs prix parce que s'ils ne l'avaient pas fait, il y a beaucoup de gens à Montréal qui sont prêts à les concurrencer. Le transport de marchandises lourdes telles que la farine, le sel, etc. n'est qu'une bagatelle maintenant à comparer à l'époque où tout était transporté par chariots. Le bois de construction est très en demande, alors les fermiers auront une chance maintenant. Je pense que Sherbrooke deviendra un grand centre d'affaires. En ville, beaucoup plus d'argent change de mains qu'avant, deux fois plus, à ce que je peux en juger." Les chemins de fer ouvrirent de nouveaux marchés non seulement aux fermiers mais aussi aux producteurs de bois et de minéraux. Les manufacturiers aussi augmentèrent leur production. Les moulins qui desservaient les petits marchés locaux pouvaient maintenant rejoindre tout le Canada. Le moulin Paton Textile, par exemple, établi à Sherbrooke en 1867, devint le plus important au pays. L'économie des Cantons-de-l'Est continua à croître pendant la seconde moitié du 19^e siècle, alors qu'ailleurs au Québec et au Canada elle demeurait en récession. On y offrait plus d'emplois pour les fils et filles des familles rurales et pour les nouveaux immigrants. Comme partout, la Révolution industrielle entraînait des accidents. (...)Des petits producteurs et commerces étaient souvent forcés de fermer à cause de produits moins chers arrivés de l'extérieur par les chemins de fer ou par ceux produits localement dans des manufactures nouvelles et plus efficaces. »

Autre exemple, la thèse de Micheline NILSEN, « *The other side of the tracks* »² parue en 2003 étudie l'effet des chemins de fer sur la fabrication de la ville, à travers l'exemple de quatre capitales : Londres, Paris, Berlin et Bruxelles. Elle montre le rôle des gares dans leur édification. Par exemple dans le cas de Paris, le développement du rail s'est réalisé d'abord en faveur de l'ouest parisien, habité par une population aisée.

Enfin dernier exemple, la suppression dès les années 30 et 40 des lignes métriques qui parcouraient les territoires parfois assez éloignés des grandes agglomérations³, à cause du développement de l'automobile, peut être corrélée à plusieurs effets actuels du ferroviaire :

- les reports modaux,
- la métropolisation, avec le débat vitesse *versus* dessertes,
- le développement des territoires.

¹ Setec organisation - LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement- Introduction -Setec Organisation 19788-Intro générale

² *The implantation of the railways in western european capitals*

³ Dans les années 30 on transbordait encore du bois entre Baugé et Angers sur une ligne métrique.

La grande vitesse ferroviaire est relative : encore « exception » aujourd'hui, elle deviendra plus « normale » demain.

La première locomotive à chaudière tubulaire fut mise en service en 1829 entre Liverpool et Manchester ; elle reliait les deux villes à la vitesse très élevée pour l'époque de 22 km heure de moyenne. Elle fut nommée alors la « *Fusée* ». La suppression de la vapeur (et de ses relais obligatoires tous les 200 km) raccourcit à son tour les temps de parcours ; dans les années soixante, le Mistral entre Paris et Lyon ou le Capitole entre Paris et Toulouse⁴ ont également apporté, avec une grande vitesse, le sentiment d'un raccourcissement des distances. Ces exemples illustrent que chaque nouvelle technique ferroviaire a apporté à sa propre manière la « *grande vitesse* ». Encore aujourd'hui d'ailleurs, la vitesse de 220 km/heure sur une ligne classique entre Le Mans et Nantes n'est plus considérée comme une grande vitesse ferroviaire alors qu'elle l'aurait été il y a encore 30 ans.

Les innovations de l'histoire des transports, reçues comme un saut technologique à un moment donné, deviennent ainsi peu à peu la « *norme* ». La grande vitesse ferroviaire (GVF) deviendra sans doute la « *normalité* » dans quelques décennies en France et en Europe (de la même manière que la traction électrique – plus rapide et moins polluante – est devenue la norme par rapport à la traction vapeur). La GVF reliera alors les principales métropoles européennes.

Née en 1981 avec la mise en service du TGV Paris Lyon sur le réseau Sud Est, la GVF s'est ensuite développée avec :

- en 1989 / 1990 la mise en service du TGV atlantique,
- en 1993 la mise en service du TGV Nord et de l'Eurostar vers Londres, puis en 1996 du Thalys vers Bruxelles et Amsterdam,
- en 2001 la mise en service du TGV Med.

Les prochaines ouvertures sont prévues en 2007 avec le premier tronçon de la LGV Est et en 2010 avec la branche Est de la LGV Rhin Rhône.

⁴ Dans les années 60, le Mistral et le Capitole relient respectivement entre Paris et Lyon en moins de 4 heures et Paris et Toulouse en moins de 6 heures.

4 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

4.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau français a initialement été conçu en étoile autour de Paris, en lien avec l'organisation territoriale centralisée de la France. Il relie essentiellement Paris et les grandes agglomérations sans toujours en desservir les territoires interstitiels peu peuplés. Il s'inscrit dans le phénomène de métropolisation. Ainsi la LGV Sud Est évite Dijon.

Mais, comme les autoroutes dans les années 80, la grande vitesse ferroviaire est aussi exprimée dans les discours des acteurs politiques et économiques locaux et nationaux comme un outil essentiel d'aménagement du territoire.

Dans la compétition croissante entre les territoires, elle leur apparaît comme une condition nécessaire voire suffisante du développement et du rayonnement, et en particulier de l'attrait des meilleures ressources économiques, culturelles, financières et humaines. Elle apporterait des emplois notamment du tertiaire supérieur, des étudiants et des centres de recherche, des entreprises, des touristes, une image et une notoriété. Elle permettrait le réaménagement des villes et notamment des quartiers des gares ; elle favoriserait la création et l'aménagement de zones d'aménagement. Elle serait la réponse aux besoins croissants de mobilité des personnes, liés aux évolutions de la société (recomposition des familles, croissance démographique, réduction du temps de travail, accroissement de la richesse, élévation des niveaux de formation, spécialisation des territoires...). Elle libérerait des sillons sur les lignes classiques qui seraient ainsi dédiées davantage au transport régional et au fret, ce qui dans un cercle vertueux réduirait le trafic routier de marchandises et donc les pollutions et les insécurités.

La GVF et les lignes nouvelles sont présentées comme le moyen de relier surtout les territoires régionaux et les centres de décision parisiens. Elles s'inscrivent ainsi dans la conception centralisée de l'organisation territoriale de la France.

4.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPLACEMENT

La grande vitesse ferroviaire est un service marchand de transport de personnes, qui répond à un modèle économique au bénéfice d'une population. Elle est soumise à la concurrence des autres modes de transport sur les liaisons qu'elle propose, et à des enjeux de rentabilité économique et financière.

Un train à grande vitesse a pour fonction le transport de personnes d'un territoire à un autre. Il peut également libérer des sillons et favoriser ainsi le transport de marchandises ou le transport régional de voyageurs. L'aménagement du territoire devient la conséquence du transport des passagers.

5 LES EFFETS OBSERVES DES LIGNES A GRANDES VITESSE SUR LE DEVELOPPEMENT ET L'AMENAGEMENT DES TERRITOIRES⁵

5.1 ENSEIGNEMENTS D'ORDRE GENERAL

5.1.1 Enseignements d'ordre méthodologique

Il est difficile d'isoler la cause « nouvelle desserte LGV » des autres causes du développement et de l'aménagement d'un territoire desservi par la grande vitesse ferroviaire (GVF).

La LGV peut produire des effets contradictoires ; l'obligation de réserver est à la fois une cause pour prendre davantage le train et, parfois, pour moins le prendre.

Une expérience des effets de la GVF et des moyens de les amplifier est en train de naître.

Les perceptions sur les effets de la GVF diffèrent souvent des réalités constatées⁶. Ces perceptions deviennent une autre forme de réalité : elles expriment souvent une fierté d'appartenir à un territoire nouvellement desservi.

5.1.2 1^{er} enseignement : la relativité

La grande vitesse ferroviaire a de tout temps existé⁷. Dans sa conception actuelle, elle est née en 1981 entre Paris et Lyon. Elle était conçue pour relier deux agglomérations. Mais les Trains à grande vitesse (TGV) pouvant rouler sur les lignes classiques, ils accèdent à des gares qui ne sont pas situées sur le réseau à grande vitesse mais seulement reliées à lui. Dans le même temps, des trains roulant sur des lignes classiques ont vu leur vitesse croître - si les configurations de la ligne et les équipements ferroviaires le permettaient - jusqu'à 220 km/h.

La GVF en France a été conçue comme un réseau en étoile autour de Paris, qui relie essentiellement les métropoles régionales à la capitale nationale.

En 2030, selon les projets validés par le CIADT de décembre 2003, pratiquement toutes les grandes agglomérations de France seront desservies par des TGV roulant sur des lignes à grande vitesse (de 300 à 320 km/h en vitesse commerciale). Ainsi les avantages comparatifs de desserte que certaines auront pu avoir pendant plusieurs décennies seront à cet horizon gommés. La grande vitesse sera ainsi devenue la vitesse normale des trains entre les grandes agglomérations.

5.1.3 2^{ème} enseignement : les effets sont liés à la modification du service ferroviaire

Les causes des effets sont :

- L'emplacement des gares : il est le facteur déterminant et discriminant des effets potentiels ; des gares bis peuvent être des succès commerciaux sans effet d'aménagement et de développement (Avignon) ; des gares anciennes desservies par le TGV peuvent être le facteur dynamisant d'un nouveau quartier (Le Mans, Nantes) ; on constate aussi des « effets tunnel » sur les territoires situés entre deux gares et sans accès au réseau ; ces effets peuvent être

⁵ enseignements tirés de l'analyse de 30 ouvrages consacrés à ces effets

⁶ Ils sont souvent exagérés.

⁷ L'exemple peut être le plus caractéristique est celui de la première locomotive à chaudière tubulaire, qui reliait Liverpool et Manchester en 1822 à la très grande vitesse pour l'époque de 22 km/h, et que pour cette raison on nomma « la Fusée ».

corrigés par l'interconnexion des réseaux classique et grande vitesse, et par la conception de gares en pôles d'échange ; les temps d'accès au delà desquels les gares ne desservent plus les territoires sont d'environ d'1/4 d'heure pour les TER, d'1/2 heure pour les trains grandes lignes et de 3/4 d'heure pour les TGV.

- Le service ferroviaire : origine / destination des trains, fréquence et cadencement, rabattement, service en gare, points d'entrée sur la ligne...
- Les réseaux : gares, pôles d'échange comme celle de Valence ou du Mans desservies par le réseau TER , mais aussi connexion du réseau GV avec le réseau européen ;

5.1.4 3^{ème} enseignement : les effets sont aussi liés aux stratégies des territoires

Des utilisations alternatives au seules relations Province - Paris des LGV apparaissent. Des liens entre les grandes villes se développent ; par exemple le trafic ferroviaire entre Lyon et Marseille a crû de 70% avec la LGV Méditerranée. Des trains intercitys utilisant en partie le réseau à grande vitesse ont été mis en service dans le Nord - Pas-de-Calais...

Ce développement des liaisons Province-Province est un enjeu fort du réseau à l'horizon 2020-2025, avec :

- la réalisation de LGV Province-Province : LGV Rhin - Rhône, Provence – Alpes – Côte-d'Azur (PACA), Bordeaux - Toulouse...
- le contournement sud de l'Ile-de-France qui améliorerait les liaisons Est-Ouest et Nord-Ouest.

Il faut aussi rappeler aussi de nouvelles liaisons internationales en projet comme la **ligne Bruxelles Luxembourg Strasbourg**, ou l'achèvement du Thalys vers Amsterdam.

5.1.5 4^{ème} enseignement : la LGV ne relie pas seulement la Province à Paris

Ils dépendent :

- des stratégies et politiques publiques accompagnant l'arrivée de la LGV,
- de la cohésion des acteurs locaux, la gouvernance entendue comme la capacité des dirigeants politiques, économiques, associatifs... à travailler en équipe et à produire une vision commune de leurs territoires, à fonctionner en réseau, à bâtir des projets qui convergent pour donner de ce territoire une image et une organisation cohérentes

5.2 ENSEIGNEMENTS SUR LES DIFFERENTS TYPES D'EFFETS

On peut répertorier les effets potentiels des lignes à grande vitesse sur les territoires en trois types : probables et immédiats ; conditionnels ; et enfin indirects.

5.2.1 Des effets probables

Ce sont ceux qui se produisent pratiquement toujours et directement, c'est à dire sans la médiation d'un autre effet ni d'un projet ou d'une mesure d'accompagnement.

5.2.1.1 Effets d'image

La grande vitesse ferroviaire (GVF) agit sur l'image des territoires :

- L'effet d'image ne se produit que sur une notoriété et une image pré existantes.



- Le nom de la ligne est porteur d'image ; ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale.
- Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes (boulevard...), de leur nom. Elles posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles (Marseille peut avoir plusieurs gares). De même que les aéroports sont désignés par le nom de la ville principale (Marseille - Marignane, Paris – Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Toulouse - Blagnac), de même le nom de la gare est essentiel en terme d'identité, d'image et de marketing territorial. Ainsi la gare de Haute-Picardie véhicule de cette région une image agricole, peu peuplée et interstitielle.

- Les gares notamment les gares bis obligent à s'interroger sur la notion de centre-ville : historique, commercial, géographique, d'affaires... Elles révèlent (comme à Aix-en-Provence) des configurations de territoires.
- La GVF ne sera plus guère porteuse de modernité, car elle apparaît comme la normalité.
- La GVF modifie en revanche l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert : elle change l'image que le centre se fait d'un territoire périphérique, rapproche la périphérie du centre, donne un sentiment de proximité et a ainsi un effet intégrateur dans le territoire national.
- Enfin, elle peut permettre à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.

Effets d'image à étudier dans le diagnostic :

- les valeurs du territoire,
 - la perception que les populations ont d'elles-mêmes et de l'image qu'elles transmettent à l'extérieur,
 - les phénomènes historiques, culturels, politiques, économiques et industriels qui ont marqué leur histoire et influencé les mentalités.
 - le degré de rayonnement des territoires, aux niveaux national et international (la part des investissements étrangers sur le territoire peut par exemple en être un indicateur).
- Pourront être mis en perspective le maillage en infrastructures de transports et la perception des habitants d'être desservis et reliés aux grands réseaux de transport.

5.2.1.2 Effets de mobilité

La LGV a un effet amplificateur de mobilité des populations déjà mobiles, notamment de celles qui se déplacent déjà par le fer. Les populations les plus concernées semblent les catégories socio professionnelles supérieures, les emplois du tertiaire supérieur et notamment ceux du secteur études-conseil-assistance (ECA), les étudiants.

Elle entraîne des reports modaux (par exemple +70% entre Lyon et Marseille), d'une part sur les liaisons entre les villes desservies et Paris, et d'autre part sur les liaisons Province - Province.

Les effets sur la mobilité sont proportionnels à la durée des trajets :

- le temps de trajet routier en-dessous duquel la voiture reste compétitive sur le train est d'environ 1h – 1h1/2 ;
- le temps de trajet ferroviaire pour lequel le train est compétitif sur l'avion est de 3h30 ; au-delà, le train est moins compétitif.

Il faut noter toutefois que la part de marché du train reste souvent marginale et toujours seconde par rapport au routier la destination (par exemple 25% environ des trajets sur Paris - Marseille).

Le cadencement et la fréquence sont primordiaux pour juger de l'accessibilité d'un site.

La libéralisation des sillons pour le fret et le TER est peu étudiée et semble peu utilisée.

L'irrigation à partir de la gare et les rabattements par transport en commun et TER sont déterminants pour le succès.

Effets de mobilité à étudier dans le diagnostic :

- les mobilités, en particulier les migrations domicile-travail et domicile-étude,

- les relations intercités,
- la localisation des populations les plus mobiles : cadres supérieurs, actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises, étudiants,
- la localisation des lieux où se rendent les populations les plus mobiles : technopôles, ZA, équipements d'enseignement supérieur et de recherche,
- l'analyse des secteurs d'activité, des dynamiques économiques, des filières d'excellence (pôle de compétitivité),
- les distances-temps entre les principales aires urbaines et avec les autres grandes agglomérations françaises.

5.2.1.3 Effets d'intégration

La LGV amplifie la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations.

Elle peut intégrer des territoires et dans ce sens contribuer à la construction du fait régional, et peut contribuer à spécialiser chaque territoire d'un territoire plus vaste en facilitant les échanges. Elle peut contribuer au sein d'un territoire (local comme régional) à la coopération des acteurs.

Effets d'intégration à étudier dans le diagnostic

- l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
- les évolutions et dynamiques démographiques,
- les relations intercités et les coopérations et complémentarités entre aires urbaines.

5.2.2 Des effets conditionnels

Ces effets sont ainsi appelés car ils ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs.

5.2.2.1 Effets réseau

Cet effet réseau est double.

- Au sein du territoire régional ou interrégional : interconnectée avec le réseau classique, la LGV apporte la grande vitesse mais aussi une grande capacité. Les effets réseau sont liés au service ferroviaire rendu et c'est en cela qu'ils sont conditionnels : nombre de trains, intermodalité, pôles d'échange, services connexes.

Cet effet réseau peut renforcer l'effet intégrateur (cf supra) et l'effet organisateur (cf infra)

- Avec les autres régions de France et d'Europe.

Thématiques relatives aux effets réseaux à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet, au niveau du territoire et au niveau national, voire européen, tous modes confondus.

5.2.2.2 Effets organisateurs

Le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation au sein d'une métropole et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.

Il peut avoir un rôle d'aménagement. Comme le montre Novaxis au Mans, il peut recomposer un quartier et le réaffecter (en l'occurrence en quartier d'affaires).

Mais cet effet est conditionné par les disponibilités foncières et la volonté politique, la définition d'un projet urbain ou de territoire et d'opérations d'aménagement spatial.

Ces conditions peuvent être :

- la localisation des gares,
- le réseau des coopérations politiques et économiques à l'échelle régionale ; la volonté politique de coopération ; l'organisation de ces coopérations ; la gouvernance ;
- le service intercités, soit à grande vitesse sur la ligne nouvelle, soit par libération de sillons sur la ligne classique.

Thématiques relatives aux effets organisateurs à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet,
- les relations et coopérations politiques et économiques entre agglomérations (et les projets),
- les complémentarités économiques, universitaires, les spécialisations ou filières d'excellence,
- les infrastructures de transports (routes, TER) au niveau régional, de liaison entre agglomérations
- les mobilités entre agglomérations.

5.2.3 Des effets indirects

5.2.3.1 Les installations économiques

La grande vitesse ferroviaire (GVF) est une chance à saisir, une opportunité plus qu'une cause du développement économique. La localisation des activités et des installations économiques est rarement liée à la présence d'une desserte LGV. Les activités économiques pour bénéficier de la LGV doivent ... en être utilisatrices. Les mesures d'accompagnement sont ici essentielles : mise à disposition de foncier par exemple.

La LGV n'apporte immédiatement que peu de créations d'entreprises. Il faut que l'économie soit utilisatrice de transport ferroviaire à grande vitesse, c'est-à-dire plutôt du secteur tertiaire supérieur. La LGV n'est pas un gage de succès des zones d'activités économiques (ZAE) comme le montrent les zones du Creusot ou de Vendôme.

En revanche, la LGV est un facteur de compétitivité des territoires, car la plupart des agglomérations européennes en bénéficieront vers 2020. Son absence pourrait être plus pénalisante que sa présence bénéfique.

L'effet sur les installations économiques est donc un effet de long terme, diffus, médiat.

Thématiques relatives aux effets sur les installations économiques à étudier dans le diagnostic :

- les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements),

- les principales entreprises, les principaux employeurs,
- les zones d'activité, actuelles et en projet, les surfaces disponibles, les secteurs d'activité,
- les zones d'activité à proximité des gares.

5.2.3.2 Les tourisms

Le développement des courts séjours est un phénomène général du tourisme lié à la réduction du temps de travail, aux évolutions sociétales, mais aussi au raccourcissement des distances.

Sur le tourisme de résidence secondaire, l'effet est conditionné par le degré de ruralité du territoire : les ruptures de charge nécessitent que les résidents secondaires disposent de voitures.

Les masses déplacées par le ferroviaire sont souvent marginales par rapport aux masses touristiques.

Le tourisme d'affaire pourrait être affecté par un élargissement de ses aires de chalandise ou par une stimulation du tourisme de congrès (par exemple, l'activité de la Cité des Congrès de Nantes a connu un essor remarquable comme suite à la mise en service de la LGV). Mais il pourrait l'être aussi négativement par une réduction des nuitées.

Thématiques relatives aux effets sur le tourisme à étudier dans le diagnostic :

- les résidences secondaires : localisation, évolution,
- le tourisme d'affaire,
- le tourisme urbain,
- les caractéristiques du tourisme local, les principaux sites visités, les capacités hôtelières, les fréquentations...

5.2.3.3 Le foncier

La LGV a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible depuis les grands centres d'émission de tourisme et d'activité, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image. Mais en réalité, on constate le plus souvent des pics dans les hausses de prix avant que ceux-ci ne reviennent à des tendances d'évolution soit nationales soit historiques. Ainsi a-t-on constaté avant et au moment de la mise en service de la LGV Méditerranée une croissance du prix du foncier notamment à Marseille. Mais affecter à la seule LGV cette croissance supérieure à celle des villes comparables serait abusif : d'autres facteurs ont joué comme l'amélioration de l'image de Marseille, la pression démographique, le desserrement, le rattrapage (les prix de Marseille étaient en retrait de ceux des métropoles françaises comparables, etc⁸).

5.3 CONCLUSION : THEMATIQUES A ETUDIER DANS LE DIAGNOSTIC CI-APRES

Compte tenu de ces effets potentiels, neuf caractères du territoire sont retenus pour le diagnostic général :

1. l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
2. les évolutions et les dynamiques démographiques,

⁸ Depuis 1995, la ville dont les prix du foncier ont en valeur relative les plus cru est Maubeuge, non desservie par la LGV.

3. les infrastructures de transport actuelles et en projet, les réseaux aux niveaux local et national, voire européen, tous modes confondus - Isochrones et temps de dessertes depuis les principales agglomérations,
4. les mobilités, en particulier la localisation des populations les plus mobiles :
 - o cadres supérieurs et population aisée,
 - o actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises,
 - o étudiants,
5. les relations intercités et les complémentarités entre aires urbaines, leurs projets de coopération,
6. les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements, principales entreprises et employeurs, secteurs d'activité dominants...),
7. les filières d'excellence, les pôles de compétitivités, l'enseignement supérieur et la recherche/développement – les complémentarités éventuelles entre territoires,
8. le tourisme et en particulier le tourisme urbain et le tourisme d'affaires - les résidences secondaires,
9. l'identité, le rayonnement, les valeurs des territoires et des populations.

6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES

L'objectif de l'étude est d'alimenter le débat public, en montrant quels effets la LGV pourrait produire et à quelles conditions. Elle met donc en évidence les caractères du territoire que la LGV pourrait impacter.

Pour la réaliser la méthode suivante a été utilisée :

- reformulation des effets potentiels, à partir des analyses effectuées précédemment en les adaptant au caractères socio économique du territoire ;
- diagnostic des caractères du territoire susceptibles d'être impactés par la GVF, pour le territoire dans sa globalité, et en détail pour les aires urbaines ; sur les sujets économiques et d'aménagement, par des analyses quantitatives et statistiques, des analyses des stratégies des acteurs, et des entretiens ;
- mise en perspective des effets potentiels observés ailleurs et des caractères du territoire ;
- confrontation des intuitions aux perceptions et aux projets des acteurs locaux ;
- rédaction d'un rapport final mettant en lumière les effets potentiels et les conditions de leurs productions.

La présente étude est organisée en plusieurs étapes, chacune alimentant la suivante.

Identification de l'aire d'étude : elle regroupe tous les territoires accessibles en moins d'une heure de trajet routier autour de Poitiers (à l'exception du Nord), Limoges et Brive la Gaillarde, et en moins d'un quart d'heure de Tulle, Périgueux et Cahors

Diagnostic de l'aire d'étude⁹ (les territoires et les aires urbaines) :

Un état des lieux du contexte et de la structure socio-économique du territoire de l'aire d'influence du projet a été dressé, sur la base d'une part de l'analyse d'indicateurs de développement démographique et économique, et de leur évolution, et, d'autre part, par analyse et synthèse de documents stratégiques des autorités responsables de l'aménagement du territoire, permettant d'identifier les projets de développement et d'aménagement inscrits et prévus pouvant accompagner l'arrivée de la LGV.

Le diagnostic ainsi produit met en évidence les dynamiques en vigueur, les problématiques actuelles de développement et leur relation avec l'arrivée de la grande vitesse.

Analyse prospective

Sur la base du diagnostic précédent, une première liste d'effets a été dressée et confrontée aux attentes et perceptions des acteurs du territoire, et à leurs projets d'aménagements déclencheurs de ces effets, dans le cadre d'un séminaire réunissant des acteurs du territoire (collectivités, entreprises, « acteurs » socio économiques...).

Ces effets ont été appréhendés selon trois angles : l'aménagement, le rayonnement et le développement.

⁹ On appellera dans ce rapport « territoire » cette aire d'étude.

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE L'AIRE D'ETUDE

Méthodologie

Pour gagner en pertinence, le diagnostic porte exclusivement sur les neuf caractères du territoire potentiellement impactés par une LGV et définis dans la partie 1. L'objectif est de mettre en évidence l'état actuel et les dynamiques de ces caractères, d'identifier les projets et les stratégies, les opportunités et les menaces...

L'analyse est réalisée à l'échelle de tout le territoire, pour en rechercher les cohérences et les différences, les influences et les rayonnements ; et ensuite à l'échelle de quelques aires urbaines pour apprécier les effets plus locaux. Il contient ainsi trois volets :

- **Premier volet (2A) : diagnostic du territoire considéré globalement.** Les thématiques retenues sont traitées :
 - o par analyse des données chiffrées de l'INSEE et des autres organismes de statistiques (AFII, DATAR...), par les chambres consulaires du territoire et les collectivités territoriales et autres organismes (conseils régionaux, conseils généraux, communautés d'agglomération, villes comités régionaux et départementaux du tourisme, agences de développement) ;
 - o par analyse et synthèse des documents stratégiques des collectivités ;
 - o par des entretiens menés avec des acteurs du territoire (cf *infra* liste).

De ces analyses sont tirés

- o les principaux enjeux de développement au regard de la LGV,
 - o les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur l'aménagement et le développement, les questions à anticiper en vue de l'évaluation des effets présentée dans la partie 3.
- **Deuxième volet (2B) : diagnostic des aires urbaines.** Les effets de la grande vitesse se porteront en premier lieu sur les agglomérations. Une analyse détaillée des aires urbaines de Poitiers, Limoges, Brive-la-Gaillarde, Tulle, Périgueux et Cahors complète les observations et questionnements du diagnostic général. Poitiers est analysée dans la perspective de ses relations avec Limoges.

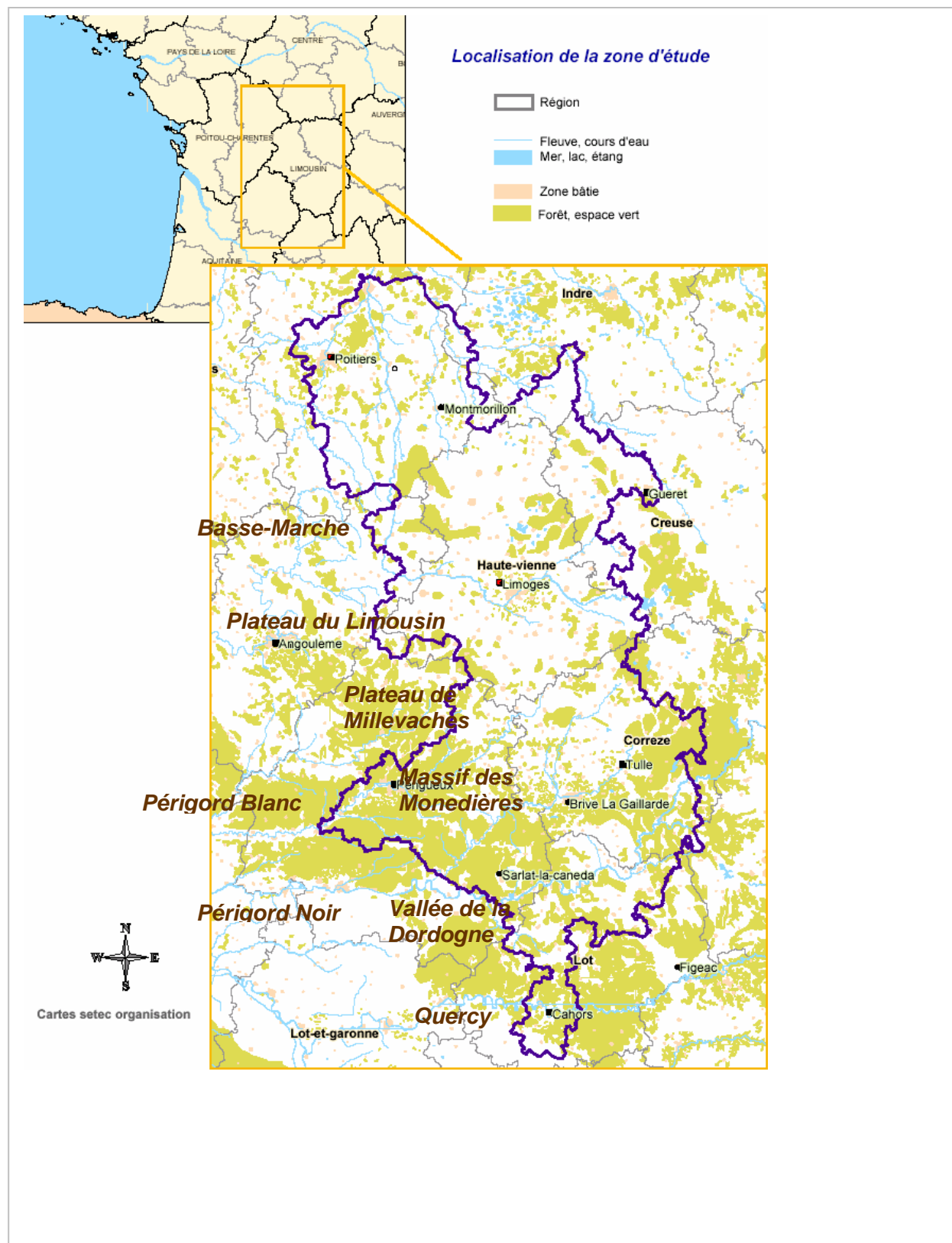
- Une synthèse (2C)

L'objectif du diagnostic est de mettre en évidence les dynamiques en vigueur, les problématiques actuelles de développement et leur relation avec l'arrivée de la grande vitesse.

Réalisée sur la base de ce diagnostic, l'analyse prospective des effets de cette LGV Poitiers-limoges est présentée dans la partie 3.

PARTIE 2-A : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

CONSIDERE GLOBALEMENT



Explication du choix du périmètre d'étude

Ce périmètre est celui de l'influence potentielle de la LGV.

Le périmètre d'étude est conçu comme un périmètre de desserte : les temps d'accès retenus aux principales gares connectées à la LGV Poitiers-Limoges sont les suivants :

- 1 heure de trajet routier autour de Poitiers, Limoges et Brive (déjà située sur la ligne ferroviaire classique Paris-Limoges)
- 1/4 heure autour de Périgueux, Tulle (reliées à Brive par TER) et Cahors (également située sur la ligne ferroviaire classique mais à une distance de Paris qui restera supérieure à 3h1/2)

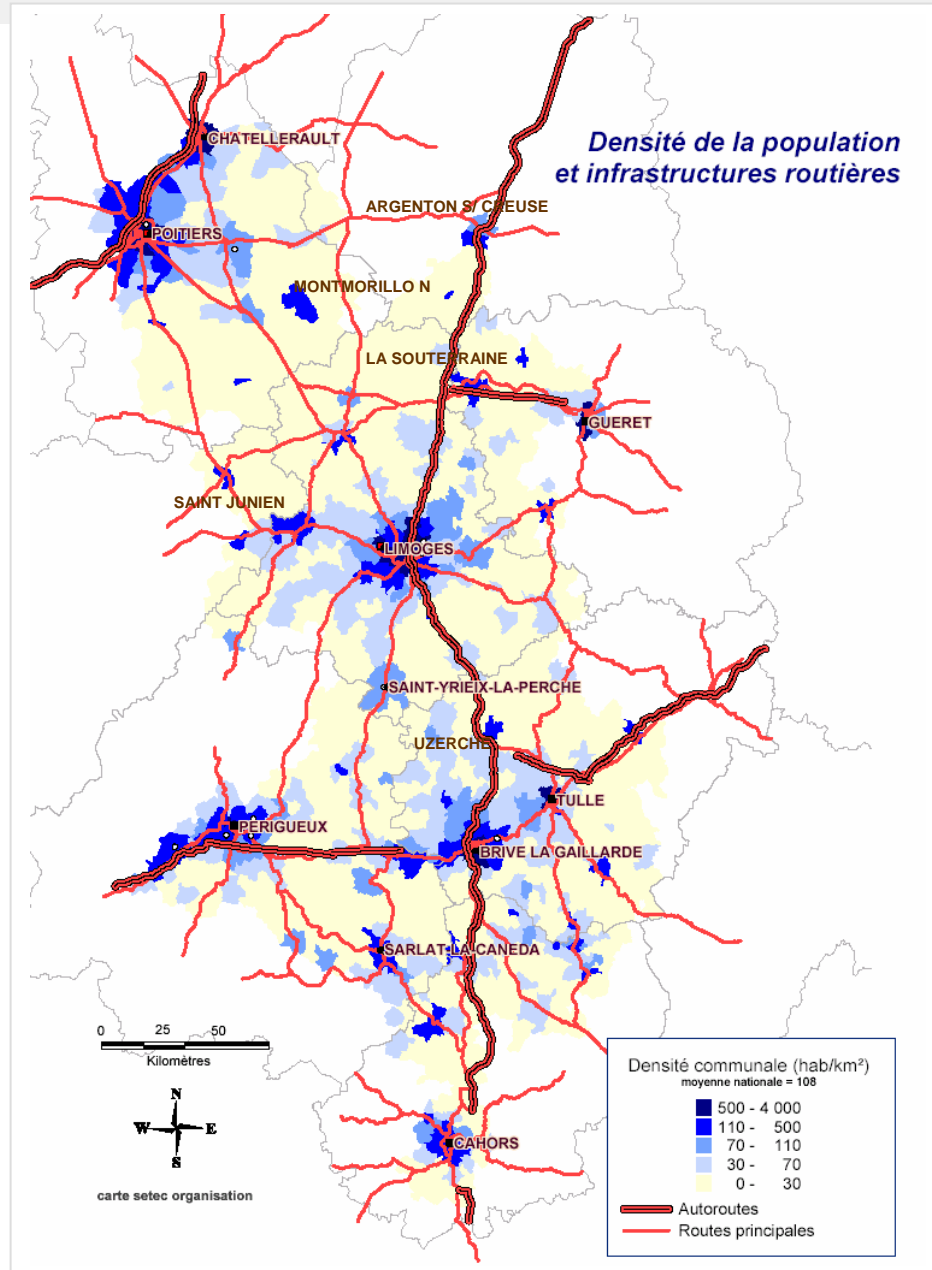
Ces temps d'accès ont été retenus en regard des résultats de différentes études synthétisées par Setec Organisation : les trajets routiers d'1/4 d'heure pour atteindre une gare TER et de 3/4 d'heure pour atteindre une gare TGV sont considérés comme maximums. Compte tenu de la ruralité du territoire, les 3/4 d'heure ont été étendus à 1 heure. Des isochrones routiers ont ainsi été dessinés.

Leur détermination a permis de définir un premier périmètre. Les communes situées au nord et à l'ouest de Poitiers ont été ensuite exclues : elles ne devraient pas être affectées par la nouvelle LGV car elles bénéficieront déjà des effets de la LGV SEA. Pour Poitiers, ce sont essentiellement ses relations à Limoges, les complémentarités et coopérations qui pourront être mises en œuvre à l'occasion de cette ligne nouvelle qui seront analysées.

Le secteur cerné de violet sur les cartes indique l'aire d'étude finalement retenue.

2 BASSINS DE POPULATION ET OCCUPATION DE L'ESPACE

Cartographie et chiffres clés



Enjeux et problématiques du territoire

- **Un territoire peu dense comparé à la moyenne nationale**
 - o 628 communes sur 1.073 ont une densité inférieure à 30 hab/km²,
 - o la densité moyenne sur l'aire d'étude est de 68,1 hab/km² (Moyenne nationale : 107 hab/ km²)
- **Une opposition nette entre des espaces urbains peuplés et des espaces ruraux**
 - o 45% de la population dans les principales aires urbaines
 - o des espaces ruraux (vallée de la Dordogne, la Xaintire, la Basse-Marche au-delà de Bellac) et des hautes terres aux faibles densités (Plateau de Millevaches, Plateau de la Courtine, Massif des Monédières)
- **Un peuplement**
 - o **concentré sur les agglomérations de Poitiers et Limoges** (peu d'habitants dans l'espace interstitiel, le peuplement de Limoges se fait vers l'Ouest en direction d'Angoulême et le long de la N21 et la D704 vers Saint-Yrieix-la-Perche),
 - o **plus diffus au sud de Saint-Yrieix-la-Perche** : émergence d'une conurbation Brive-Tulle, peuplement le long de l'axe de l'A89 (Périgueux-Brive-Tulle), émergence d'un peuplement le long de l'A20

Dans l'aire d'étude :

- 1.571.333 habitants
- 23.060 km²
- 68,1 hab/ km²
- 1.073 communes



- Dans l'aire urbaine de Limoges : 247.944 habitants
- Dans l'aire urbaine de Poitiers : 209.216 habitants
- Dans les aires urbaines de Brive et de Tulle: 119.946 habitants
- Dans l'aire urbaine de Périgueux : 91.585 habitants
- dans l'aire urbaine de Cahors : 38.101 habitants

**Soit
 45% de la population
 de l'aire d'étude
 concentrée sur les
 principales aires
 urbaines**

Les en jeux de la LGV Poitiers-Limoges

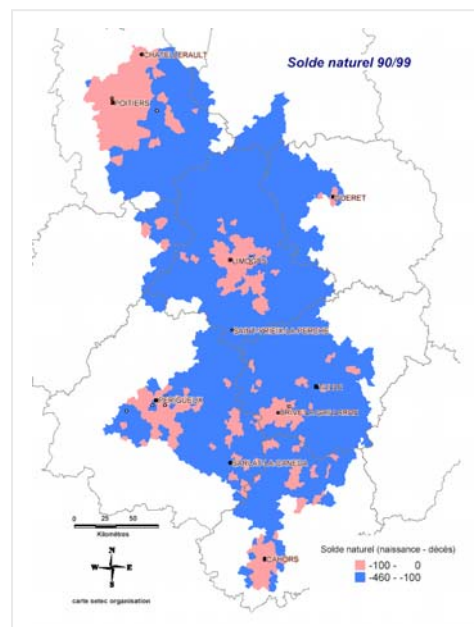
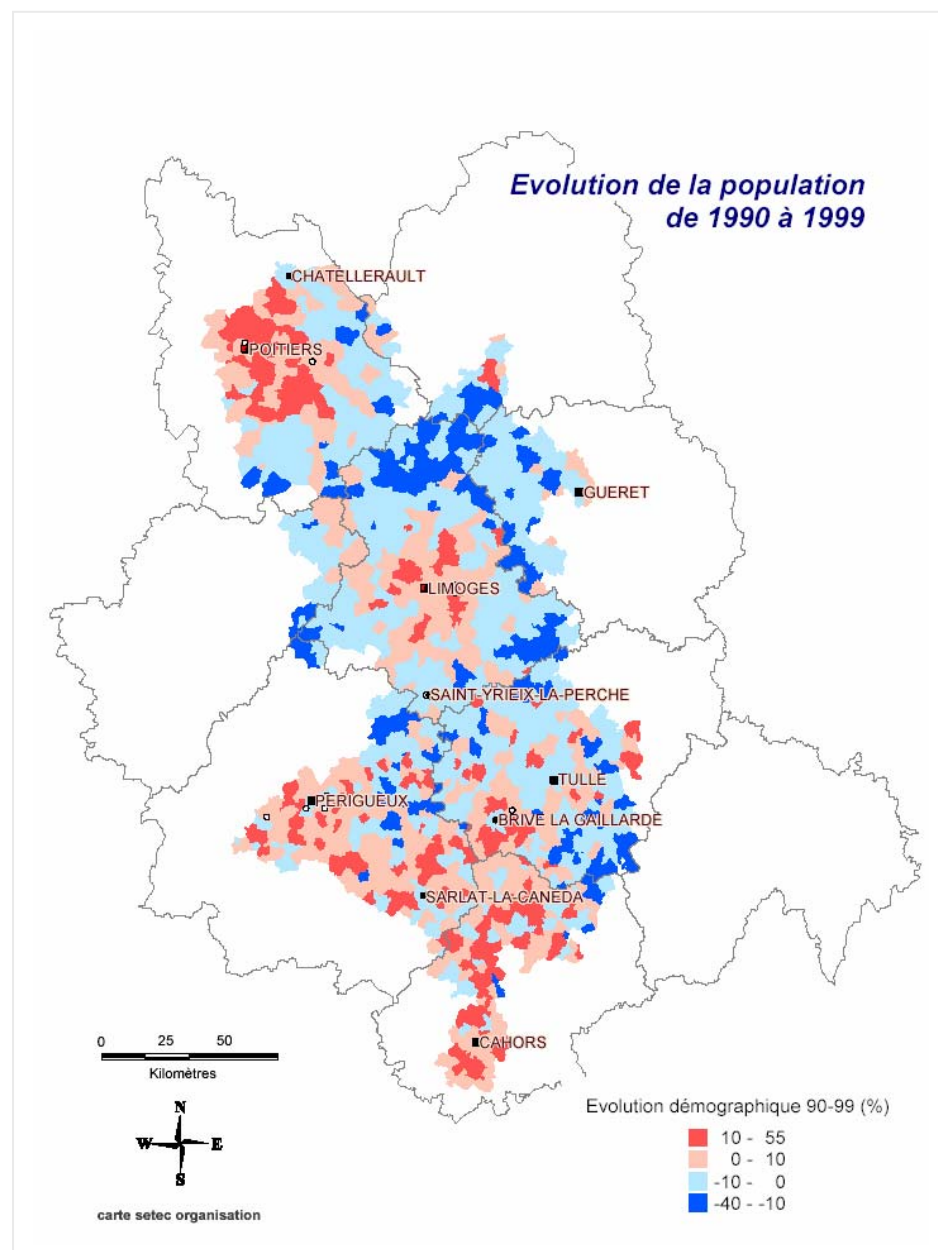
- Dans quelle mesure La ligne Poitiers-Limoges renforcera-t-elle la polarisation du territoire autour des agglomérations de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde ?
- Le territoire gagnera-t-il à renforcer le poids de ces agglomérations ou, au contraire, faut-il craindre un renforcement des déséquilibres ruraux/urbains ?
- Compte tenu de ses disponibilités d'espaces, en quoi le territoire sera-il susceptible d'accueillir de nouvelles populations ? Bénéficiera-t-il du tropisme de la façade atlantique ? Quel rôle peut jouer la LGV dans son rattachement à cet espace attractif ?

Source : INSEE – RP99

3 EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE : UNE NOUVELLE DONNE A CONFIRMER ?

Types d'effets concernés par cette thématique
 ⇒ Effets d'intégration (*polarisation autour des agglomérations*)
 ⇒ Effets organisateurs (*attribution de vocations*)

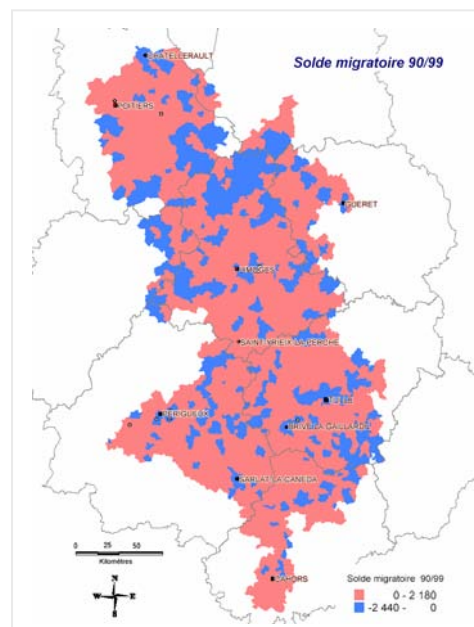
Cartographie et chiffres clés



Un **solde naturel** négatif en Limousin :

- 0,36 % entre 1975 et 1982 ;
- 0,39% entre 1982 et 1990 ;
- 0,41% entre 1990 et 1999,
- 0,33 % entre 1999 et 2004

L'âge moyen élevé de la population explique que le solde naturel soit négatif sur l'ensemble du territoire (nombre important de décès)



Une **amélioration du solde migratoire**, source du relatif maintien démographique en Limousin :

- + 0,33 % entre 1975 et 1982 ;
- + 0,14% entre 1982 et 1990 ;
- + 0,22% entre 1990 et 1999,
- + 0,36 % entre 199 et 2004

Prévision de croissance d'ici 2030 :

	Projection 2030	Evolution 2000/2030
Limousin	655 000	-7.7%
Corrèze	208 400	-10.2%
Haute-Vienne	344 400	-2.7%
Vienne	478 000	+19.8%
Creuse	102 000	-17.8%

Arrondissement	Projection 2030	Evolution 2000/2030
Limoges	278 000	-0.3%
Bellac	33 000	-17.2%
Brive	117 800	-2.8%
Tulle	62 350	-18.6%
Guéret	71 000	-15.6%

Ces chiffres s'appuient sur les prévisions INSEE antérieures à 2001. Ils sont à prendre avec précautions car de 1999 à 2004 on observe une inversion des tendances : croissance démographique due à un solde migratoire supérieur au solde naturel. Les prévisions sur l'arrondissement de Poitiers ne sont à ce jour pas disponibles.

Enjeux et problématiques du territoire

- **Tendances démographiques conformes aux tendances nationales :**
 - Exode rural : (Limousin : -25% de population sur un siècle)
 - Croissance démographique des agglomérations et périurbanisation
 - dynamisme démographique du sud (influence sur la zone au sud de la ligne Périgueux-Brive-Figeac)
- **Un solde migratoire constamment positif et sur l'ensemble du territoire, qui compense le solde naturel déficitaire**
- **Renouveau de la croissance démographique depuis 2000 :**
 - Un territoire qui gagne des habitants : +0,21% entre 1999 et 2004 en Limousin, +9,8% entre 1990 et 1999 dans l'Aire Urbaine (AU) de Poitiers, +2.5% entre 1990 et 1999 dans l'AU de Limoges
 - Reconquête de l'espace rural avec un phénomène de périurbanisation, notamment le long des axes A20 et N145 vers Guéret. Les zones rurales du Limousin accueillent en outre 45 % des émigrants.
 - **En 2004, la région Limousin devient la 9^e région française la plus attractive**

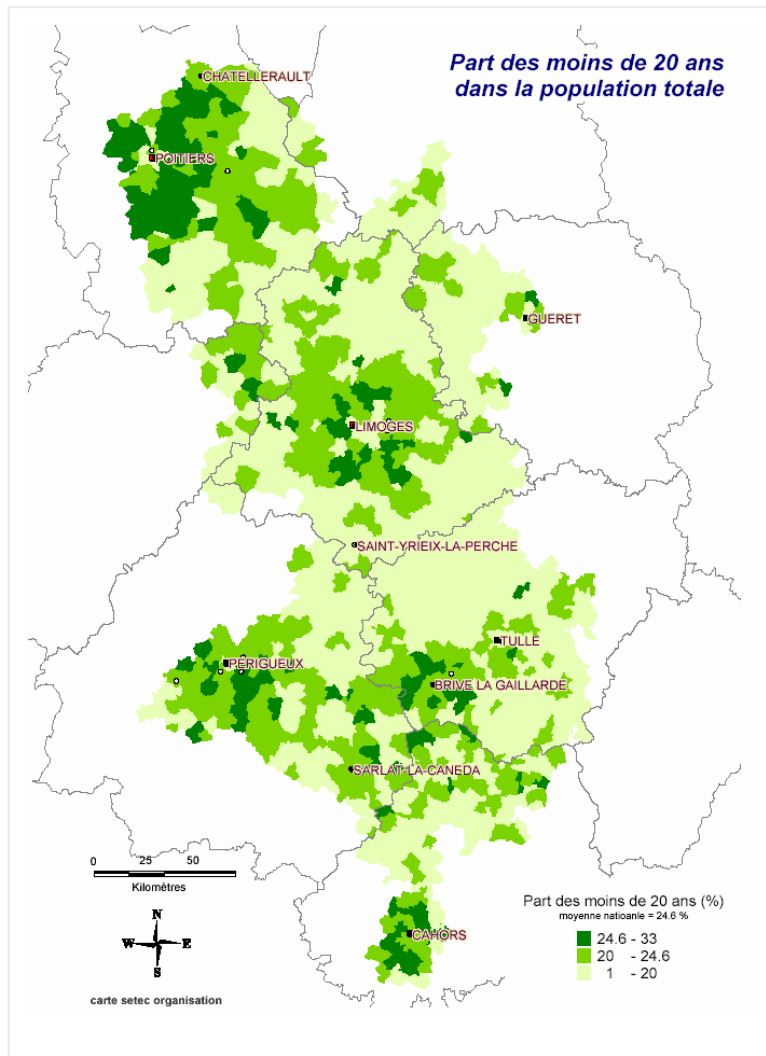
Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Les tendances démographiques suggèrent un renforcement de la configuration actuelle : polarisation sur les principales métropoles, dynamique démographique diffuse au sud de la ligne Périgueux-Brive-Figeac (héliotropisme, aire d'influence de Toulouse...).

- La LGV Poitiers-Limoges peut-elle participer au renforcement de l'attractivité du territoire (tendances récentes à la ruralisation, solde migratoire positif pour la quasi totalité du territoire) qui bénéficie d'atouts réels pour l'accueil de populations nouvelles (espace, services, infrastructures, etc.) ?
- Si oui, des mesures d'accompagnement sont-elles nécessaires ? Quels territoires et quelles aires urbaines seront les principaux bénéficiaires ? Favorisera-t-il le développement démographique de l'axe Poitiers-Limoges ?

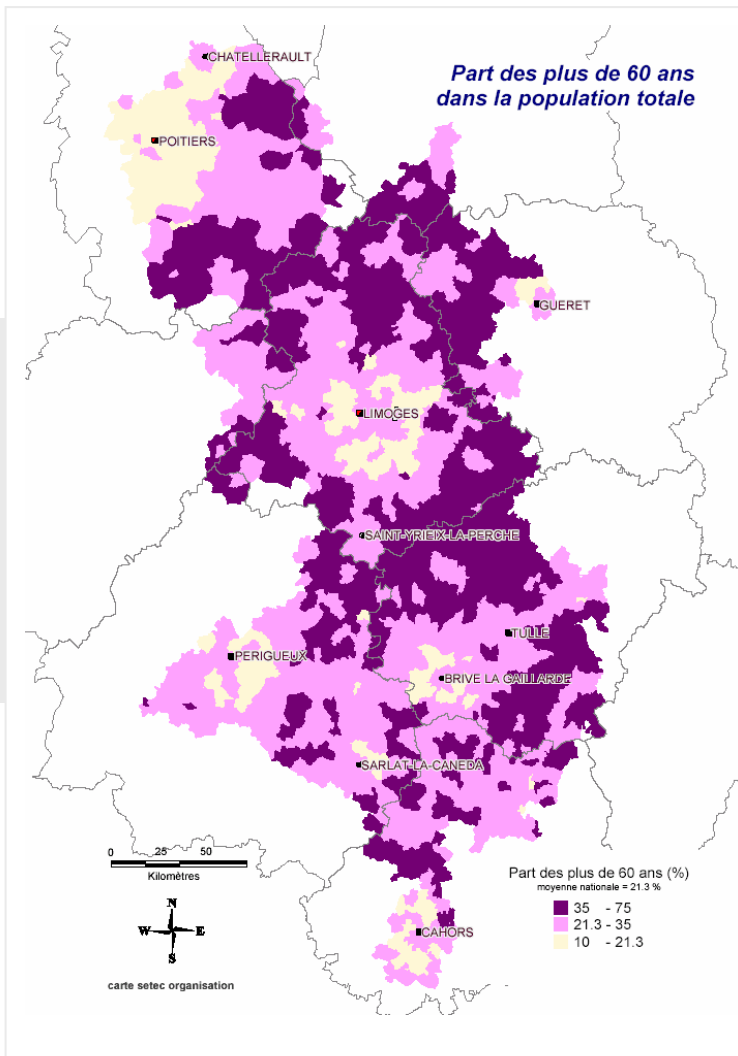
Types d'effets concernés par cette thématique (cf § A)
 ⇒ Effets mobilité (amplification des mobilités des populations déjà mobiles)

Cartographie et chiffres clés



Sur l'aire d'étude :

- 324.824 jeunes de moins de 20 ans, soit 20,6% de la population
- 404.069 personnes de plus de 60 ans (dont 159.156 plus de 75 ans), soit 25,7% de la population



Sur l'aire d'étude, des **progressions de 1990 à 1999** :

- - 8% des moins de 20 ans
- +6,1% des plus de 60 ans (+8,2% des plus de 75 ans)

Sur les cartes d'évolution par classe d'âge, on constate :

- Une progression des moins de 20 ans sur la zone sud ouest de l'aire d'étude et à l'est de Poitiers
- Une progression des plus de 60 ans dans les agglomérations

Prévisions de croissance d'ici 2030 en Limousin :

- La part des plus de 60 ans dans la population limousine passera de 28,6 % en 2000 à 40,0 % en 2030 soit une augmentation de 11,4 % (Moyenne nationale=10.5 %)
- L'impact des migrations sur cette progression est de 2,1 % (- 0,7 % en France)
- L'âge moyen passera de 43.1 ans en 2000 à 49.2 ans en 2030 (Age moyen français = 44 ans)

Enjeux et problématiques du territoire

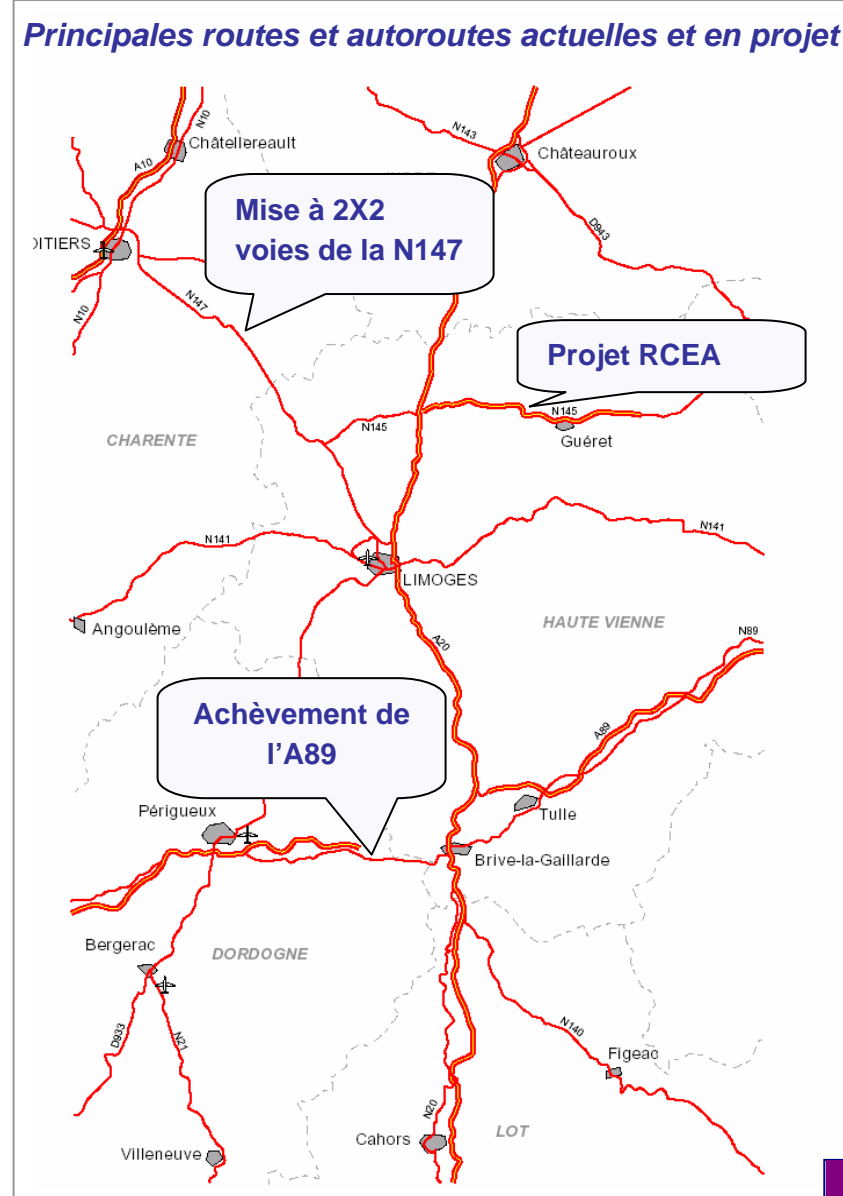
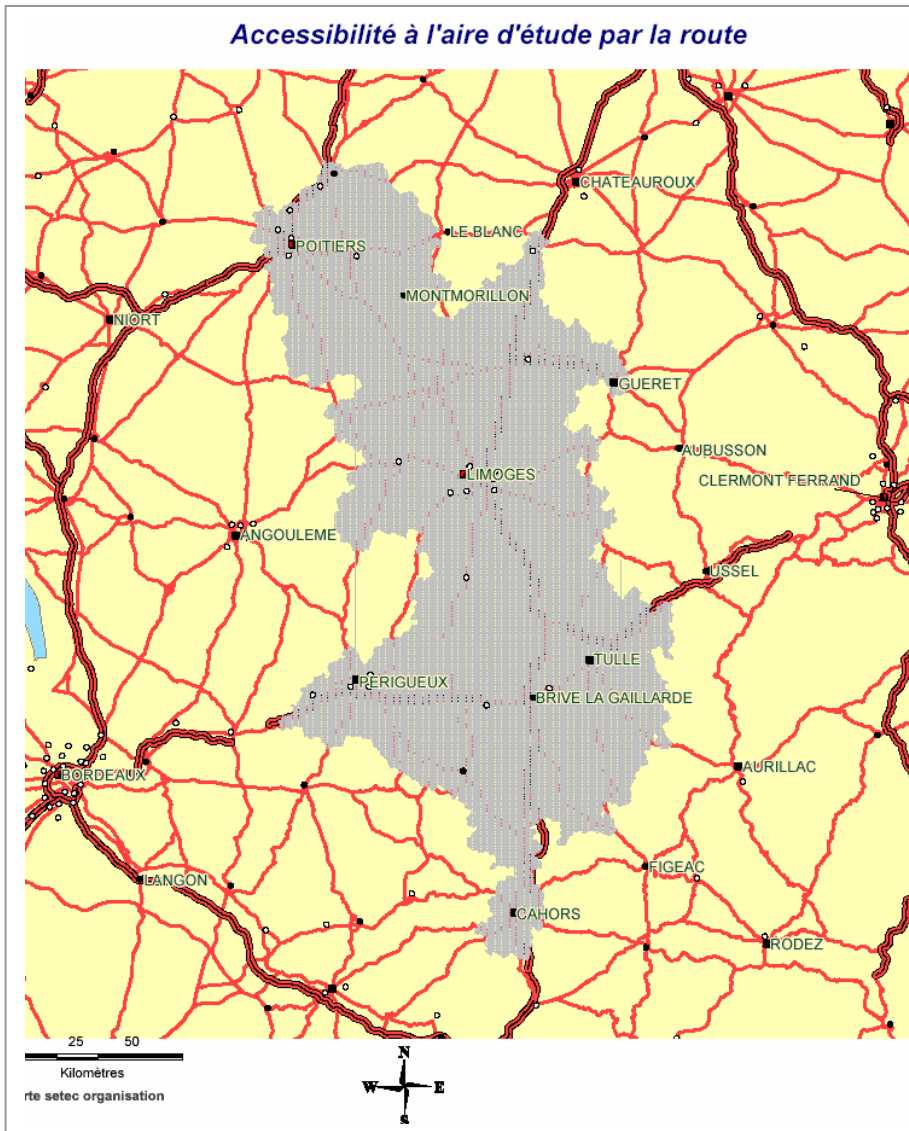
- **Une population âgée et une accentuation du vieillissement** de la population :
 - o Le Limousin est la région la plus âgée de France et cette caractéristique devrait se maintenir et l'écart s'accroître.
 - o Le solde migratoire positif est avant tout dû à l'arrivée de nouveaux seniors : deux fois plus d'arrivées que de départs (excédent de 6.300 personnes de 60 ans et plus)
- **Les croissances des populations âgées concernent essentiellement les cœurs des agglomérations** (proximité des services de santé...), tandis que celles des moins de 20 ans sont davantage situées en zones périurbaines.
- **Des contrastes d'un territoire à l'autre** :
 - o Croissance tous âges au sud de l'axe Périgueux-Brive-Figeac
 - o Décroissance démographique et notamment du nombre de seniors dans la périphérie lointaine de Limoges
 - o Des jeunes concentrées dans les aires urbaines et des zones rurales particulièrement âgées (sud-ouest de Limoges, Creuse notamment)

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Le territoire se caractérise par une part des populations de plus de 60 ans supérieure à la moyenne nationale. Les tendances et perspectives laissent penser que cet aspect de « territoire senior » devrait s'accroître, les croissances des populations âgées se concentrant essentiellement au cœur des agglomérations (proximité des services).
 La LGV PL peut-elle intéresser ce type de populations peu mobiles mais que l'on vient visiter (les mobilités pourraient ne pas être professionnelles mais familiales) ? Peut-elle constituer un atout pour le territoire susceptible d'attirer les classes d'âges actives et davantage mobiles ?

Types d'effets concernés par cette thématique (cf § A)
 ⇒ Effets réseau (connexion aux autres réseaux)
 ⇒ Effets organisateurs (attribution de vocations)
 ⇒ Effets d'image (image d'accessibilité)

Cartographie et chiffres clés



- Enjeux et problématiques du territoire**
- **Un territoire au carrefour de grands axes routiers :**
 - A20 Paris - Toulouse (2003) gratuite de Vierzon au sud de Brive
 - A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand (achèvement prévu 2006/2007)
 - la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) classée grande liaison d'aménagement du territoire (Réalisation effective prévue en 2015) – à terme autoroute gratuite
 - ⇒ A terme une situation stratégique de Limoges et Brive
 - **Une liaison routière Limoges-Poitiers en cours d'amélioration.**
 - Projet de mise à 2x2 voies de la N147
 - Liaison aujourd'hui psychologiquement mal perçue : une route qui fait peur, jugée très meurtrière par les habitants

- Principaux projets d'infrastructures d'ici 2030**
- Achèvement de l'A89 à l'horizon 2007
 - Lancement de la RCEA dont la réalisation effective est prévue en 2015
 - Mise à 2x2 voies de la N 147 (échéance 2010, déviation Bellac en 2006)

RCEA : route Centre Europe Atlantique, reliera Saintes à Mâcon et Châlon-sur-Saône, en 2x2 voies et sans interruption. Achèvement prévu : 2015. Enjeu : relier la façade atlantique au couloir rhodanien et à l'Europe de l'Est en évitant les reliefs du Massif Central

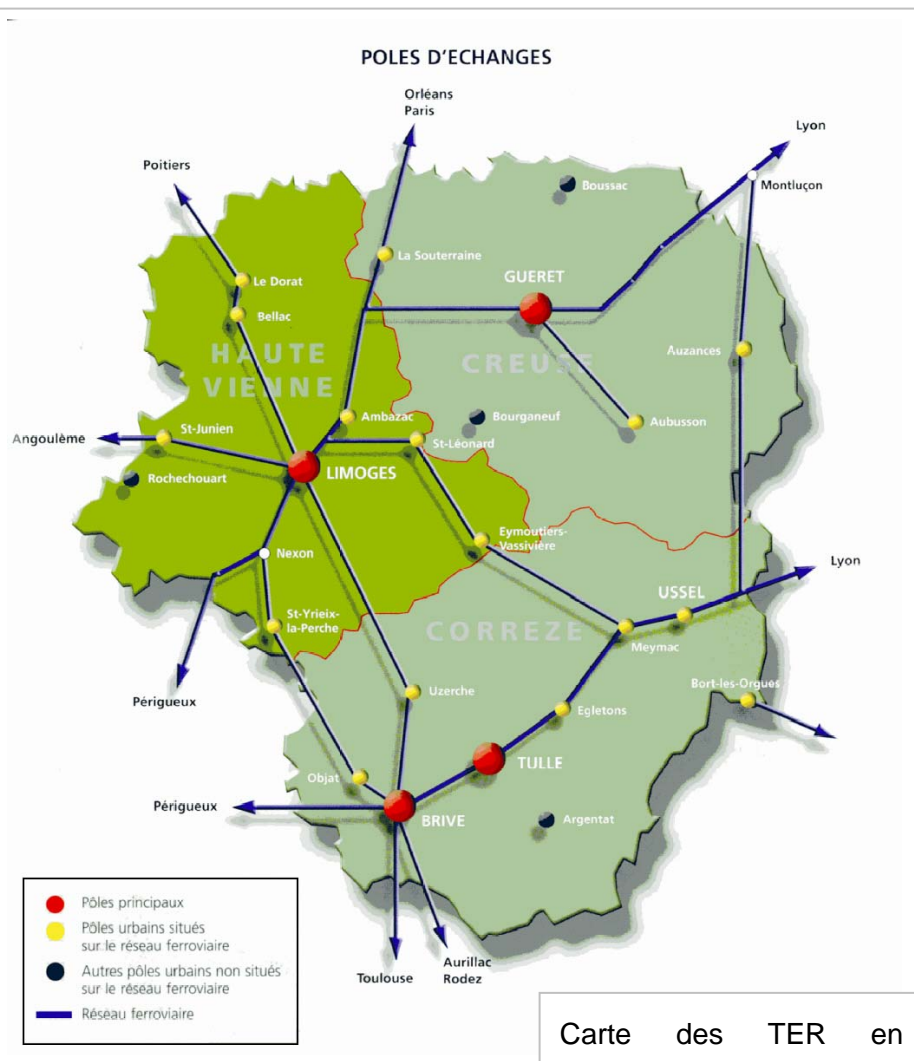
Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Le territoire se vit et est perçu globalement comme un territoire mal desservi : pourtant au niveau routier, ce sentiment ne se justifie pas. Il bénéficiera de la présence exceptionnelle de deux autoroutes partiellement gratuites. A 20 ans, l'achèvement des liaisons autoroutières (A89 et RCEA) ainsi que la gratuité de l'A20 et de la RCEA pourraient susciter des dynamiques de développement et d'attractivité.

La mise à 2x2 voies de la RN147 de Poitiers à Limoges constitue-t-elle un projet concurrent de la ligne ou au contraire, en améliorant le lien entre les deux villes confortera-t-elle leur rapprochement et donc un accroissement des besoins de mobilités ?

Types d'effets concernés par cette thématique (cf § A)
 ⇒ Effets réseau (*connexion aux autres réseaux*)
 ⇒ Effets organisateurs (*attribution de vocations*)
 ⇒ Effets d'image (*image d'accessibilité*)

Cartographie et chiffres clés



Source : Schéma Régional des transports de voyageurs du Limousin



Source : RFF

Enjeux et problématiques du territoire

- **Au niveau ferroviaire, un isolement du réseau des lignes à grande vitesse.** La liaison ferroviaire Paris-Limoges, par la ligne classique, nécessite 3 heures, temps considéré comme permettant l'aller retour dans la journée. L'enclavement ferroviaire actuel serait plus ressenti que réel. Le réseau TER est en revanche jugé obsolète par la Région elle-même dans son Schéma des transports de voyageurs (Limoges-Poitiers 2 heures / nombreux arrêts / besoin de confort de la ligne malgré un matériel nouveau).
- **Des aéroports de taille moyenne** (Limoges-Bellegarde et Poitiers + futur aéroport de Brive) dont l'enjeu est notamment de devenir une porte d'entrée sur le territoire pour la population touristique anglaise :
 - Fréquentation globale de Limoges-Bellegarde (26.499 voyageurs en avril 2005) : + 50,3 % par rapport au mois d'avril 2004.
 - Prévision : 270.000 voyageurs annuels à la fin de l'année 2005.
 - Les fréquentations sur la ligne Londres-Limoges sont en augmentation de 27,6 % pour le mois d'avril 2005.

Principaux projets d'infrastructures d'ici 2030

Infrastructures ferroviaires	Infrastructures aéroportuaires
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet de réalisation d'une ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges ▪ Améliorations sur l'axe existant vers Paris ▪ Modernisation de la ligne TER existante Poitiers-Limoges 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aéroport de Brive-Souillac (2007) (<i>prévisions : 80.000 passagers en 2008, 160.000 en 2018</i>) ▪ Aéroport d'Ussel-Thalamy et d'Egletons (<i>aviation de loisirs</i>)

Les enjeux de la LGV Poitiers-Limoges

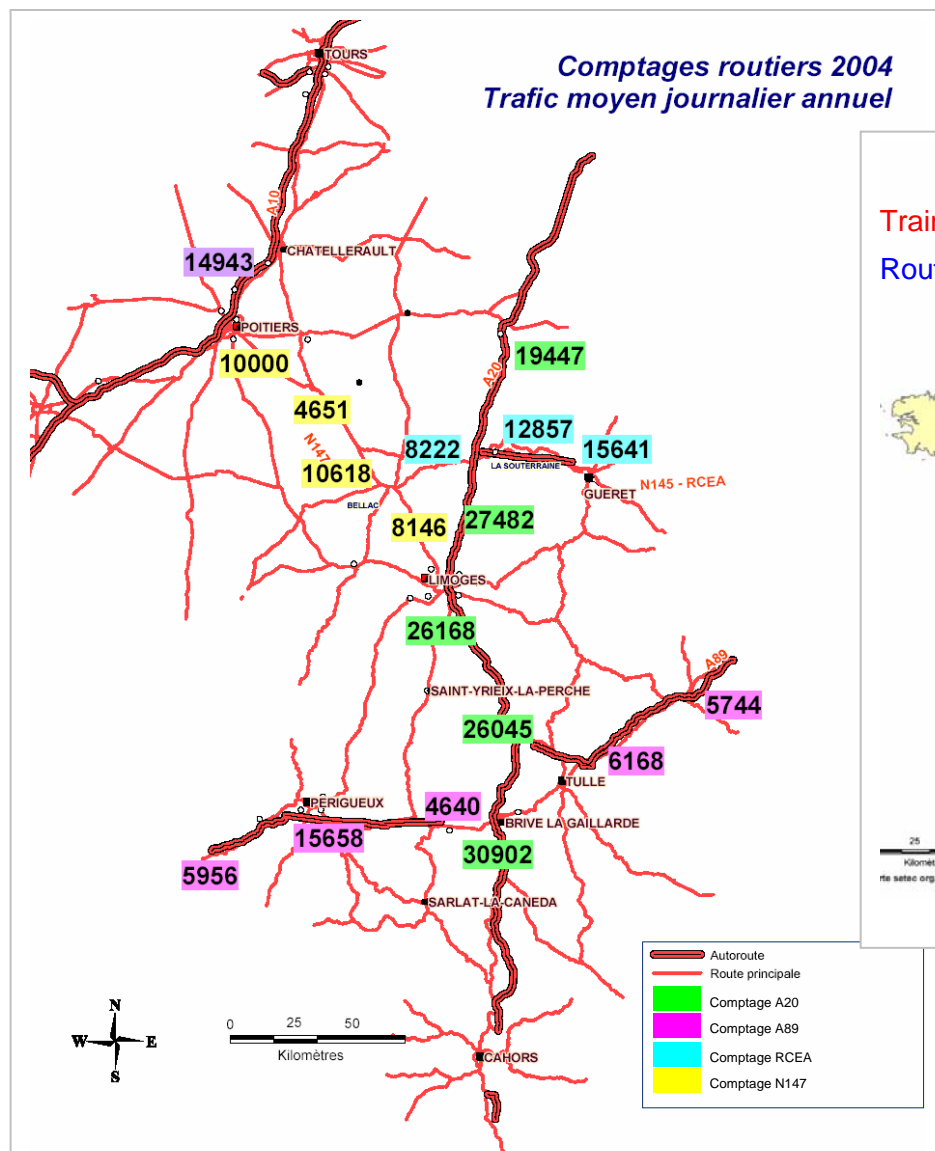
Le sentiment d'enclavement, au moins d'isolement, se justifie davantage au niveau ferroviaire. Il est surtout le fruit d'une déception de ne pas encore être relié au réseau de la GVF.

Le raccordement au réseau des LGV de l'axe Limoges-Brive permettra-t-il de réduire ce sentiment d'enclavement ? Rapprochera-t-il Poitiers et Limoges ? En raccordant Limoges à Poitiers et Bordeaux, en insérant Limoges dans le réseau GVF, participera-t-il d'une nouvelle structuration de l'espace français en développant un axe centre ouest européen ?

Enfin, la ligne Poitiers-Limoges se posera-t-elle en concurrence avec la ligne actuelle Paris-Limoges via Châteauroux et nuira-t-elle au développement de ces régions ?

- ⇒ Effets organisateurs (attribution de vocations)
- ⇒ Effets de mobilité

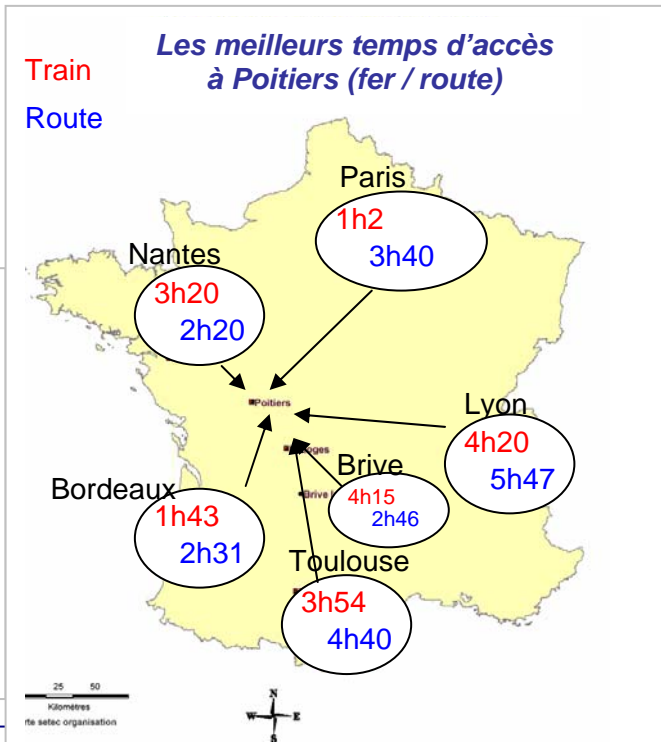
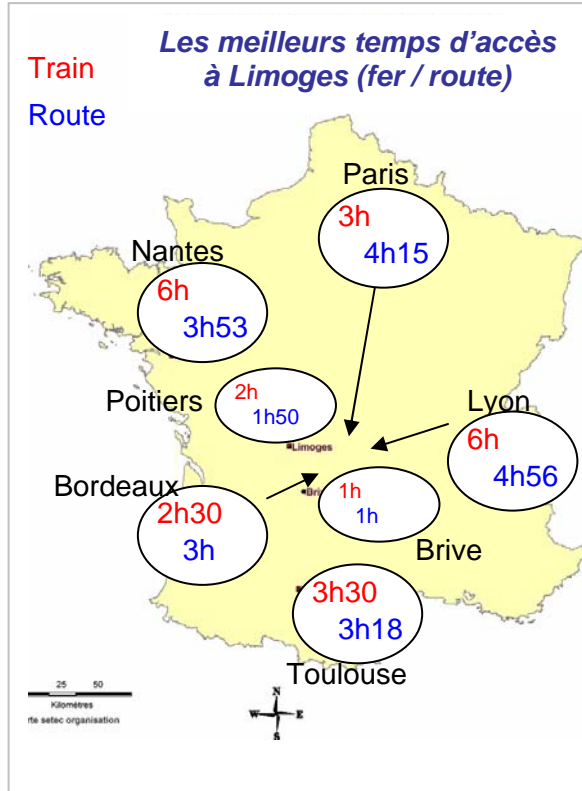
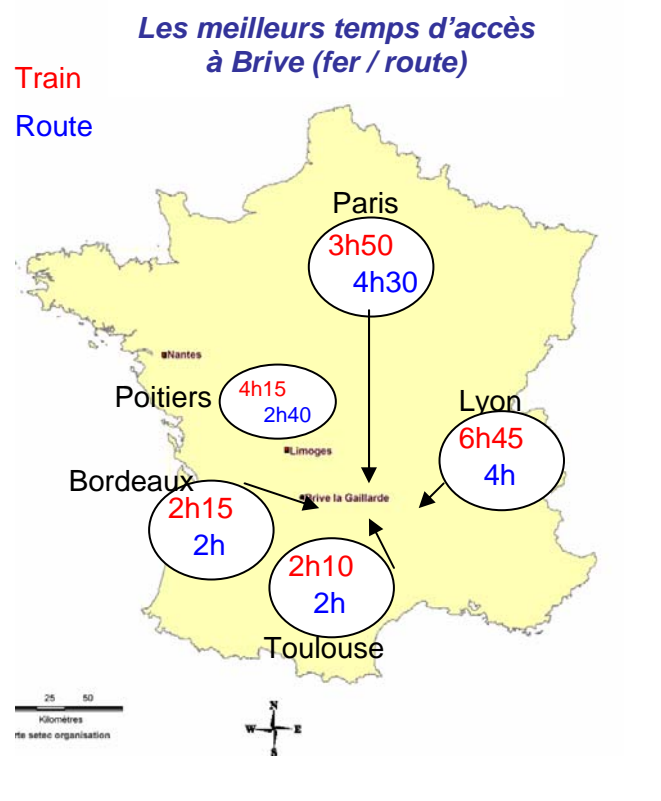
Cartographie et chiffres clés



Source : DDE / carte Setec

La section Poitiers-Limoges (estimations SYSTRA : route / fer) :

- les trafics routiers sur la N147 sont compris entre 6.000 et 10.000 véhicules jour aujourd'hui
- avec la mise à 2x2 voies de la N141 entre Chasseneuil-du-Poitou (Vienne) et Limoges, la déviation de Bellac à 2x2 voies et la réalisation à 2x2 voies de la déviation de Mignaloux (sud-est de Poitiers), ils devraient être compris entre 7.900 et 12.200 véhicules /jour
- Prévisions 2016 de nombre de voyageurs TGV en cas de réalisation de la LGV Poitiers-Limoges : entre 280 et 350 voyageurs par TGV/jour/sens.



Enjeux et problématiques du territoire

- **Trafics routiers fluides**, concentrés sur les grands axes Nord-Sud (A20 : de 20 à 30.000 véhicules/jour) et, dans une moindre mesure, Est-Ouest (RCEA, A89 encore inachevées)
 - Trafic moindre sur la N147 Poitiers-Limoges (moins de 10.000 véhicules/jour)
- **Déplacement inter-régionaux par fer** (source : SNCF) :
 - o Limousin - Centre : 51.735 (nombre de voyages en 2003 TER+Corail hors gratuit)
 - o Centre - Limousin : 43.717
 - o Limousin - Poitou-Charentes : 36.772
 - o Poitou-Charentes - Limousin : 34.141
- **Prévision d'augmentation de trafic ferroviaire entre Poitiers et Limoges** dans le cas de la réalisation Poitiers-Limoges (étude SYSTRA)
 - o Scénario 1 (8 AR/jour, entre 32 à 44 min) : +69.000 à + 78.000 voyageurs/an
 - o Scénario 2 (11 AR/jour, entre 32 à 44 min) : +91.000 à +100.000 voyageurs / an

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Si l'on considère que le train est plus attractif que la voiture ou l'avion pour des trajets routiers de plus d'1h1/2 et aériens de moins de 3h, il sera plus compétitif pour se rendre à Limoges depuis Paris et les villes de proximité (Poitiers, Brive). Brive est bien reliée aux deux métropoles du sud-ouest mais relativement isolée des villes du nord. Les gains de temps permis par la liaison GVF Poitiers-Limoges constitueront-ils un argument pour le transfert modal ?

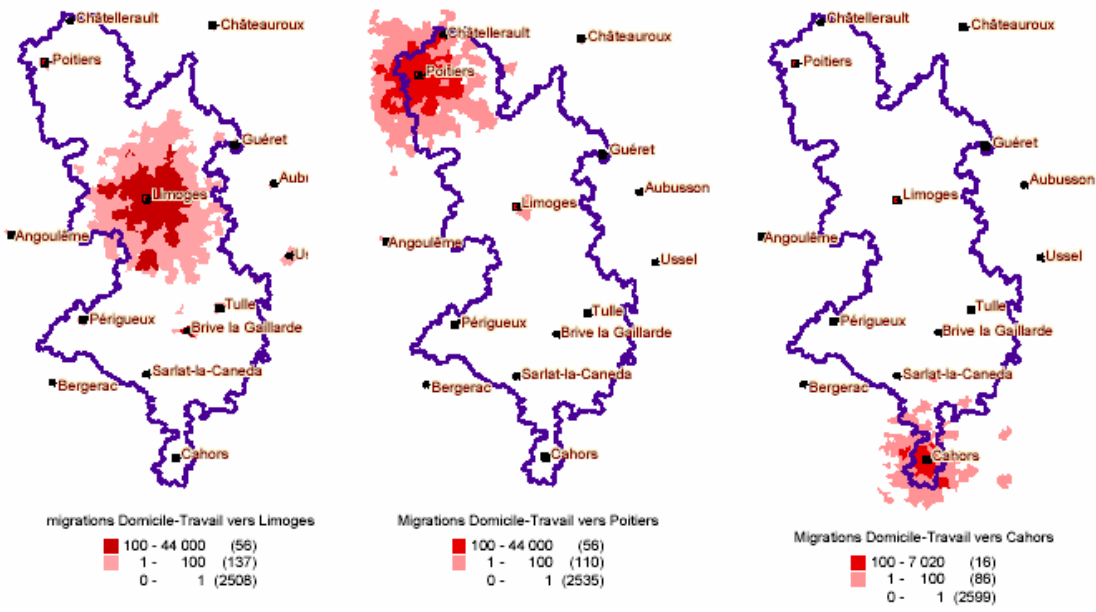
La préférence observée pour la voiture peut s'expliquer de diverses manières : service ferroviaire insuffisant (fréquence, correspondances...), rabattement TER à améliorer, confort, habitudes de déplacement, etc.. Quelles conditions seront nécessaires pour rendre l'utilisation de la LGV Poitiers-Limoges plus attractive que la route ?

La LGV permettra-t-elle une hausse des déplacements entre Limousin et Poitou-Charentes (hausse jusqu'à 100.000/an) ? A quelles conditions? Quel impact aura-t-elle sur les mobilités entre Limousin et Centre (plus de 50.000 voyageurs) ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets organisateurs (*attribution de vocations*)
 ⇒ Effets de mobilité

Cartographie et chiffres clés

Les migrations domicile-travail en direction des villes de Limoges, Poitiers et Cahors

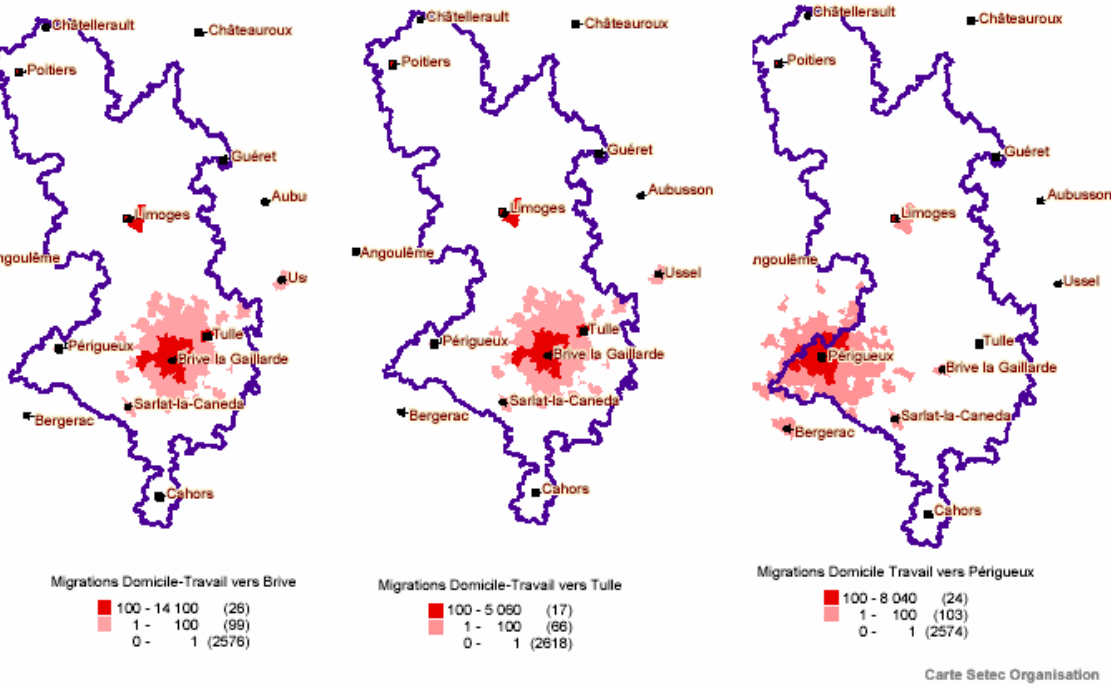


Déplacements domicile travail :
 - Vers Limoges : 76.289
 o dont de Limoges : 43.920
 - Vers Poitiers 48.267
 o dont de Poitiers : 21.087
 o dont de Limoges : 32



Les liaisons domicile-travail en direction des principales agglomérations du territoire se limitent globalement à leurs aires urbaines.
 L'influence de Limoges s'étend toutefois quasiment sur toute la Haute-Vienne et les autres centres urbains limousins (Saint-Junien, Guéret, Brive, Tulle, Saint-Yriex-la-Perche. ..)

Les migrations domicile-travail en direction des villes de Brive, Tulle et Périgueux



Enjeux et problématiques du territoire

- **Emergence de réseaux de villes**
 - o Limousin Axe majeur (Limoges, Brive-la-Gaillarde, Tulle et Guéret). Une volonté affichée de coopérer mais qui ne semble pas se traduire en réalités concrètes.
 - o Limoges - Poitiers - Niort - Angoulême - La Rochelle (projet d'espace métropolitain) : s'appuie, entre autres, sur le potentiel de coopération entre Poitiers et Limoges, aujourd'hui peu visible en raison des lacunes en infrastructures de transport

Le territoire se caractérise encore par une faible coopération métropolitaine. Limoges a jusqu'à présent plus travaillé à son renforcement, son affirmation en tant que capitale régionale qu'à nouer des relations de coopération avec les villes qui l'entourent.

La thématique des réseaux de ville est largement approfondie dans les diagnostics des aires urbaines.

- **Un territoire éclaté** : Les entretiens avec les acteurs du territoire laissent entendre qu'aujourd'hui Limoges regarde plutôt vers Paris et la façade atlantique tandis que Brive regarde vers le Sud et le nord de la Corrèze vers l'Auvergne et Clermont-Ferrand. Cet éclatement s'explique notamment par le caractère transitoire de cet espace situé entre le Bassin Parisien et les grandes régions du Sud-Ouest, au lieu de rencontre de leurs aires d'influence.

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

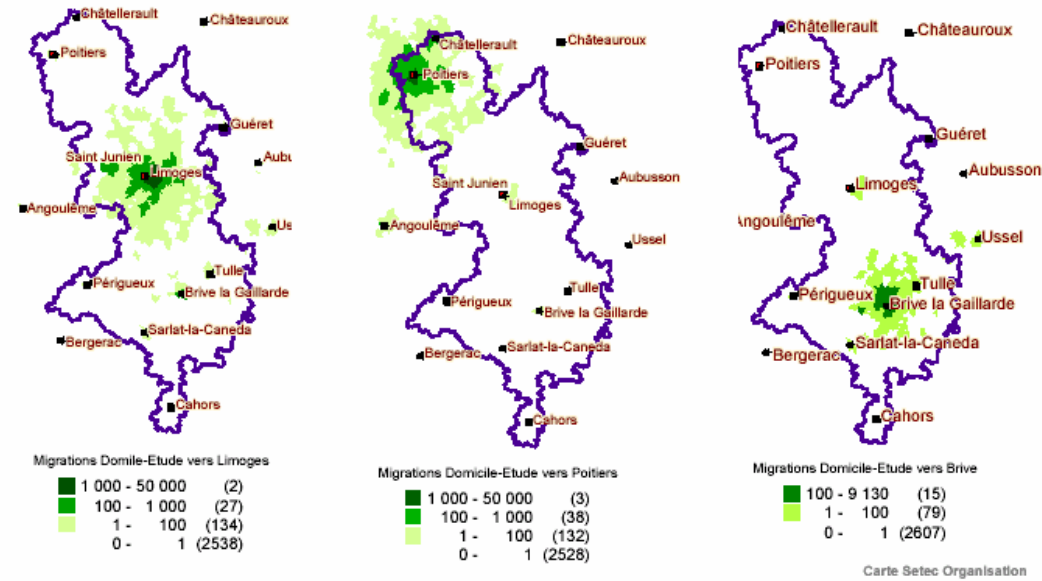
Le territoire exprime un besoin d'une organisation plus lisible, plus volontaire et argumentée. Des projets et des volontés de coopération apparaissent, compte tenu du besoin de se renforcer, de se soutenir et de valoriser les atouts (économie, infrastructures, universités...).

En quoi la future LGV confortera-t-elle les choix de coopération politiques et économiques au niveau interrégional et interurbain ? Favorisera-t-elle par exemple l'émergence d'un bi-pôle structuré Poitiers-Limoges ? Participera-t-elle à la construction d'une cohésion de la région limousine, en rapprochant notamment Brive et Limoges peu enclines aujourd'hui à coopérer ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 => Effets de mobilité (amplification des mobilités des populations déjà mobiles)

Cartographie et chiffres clés

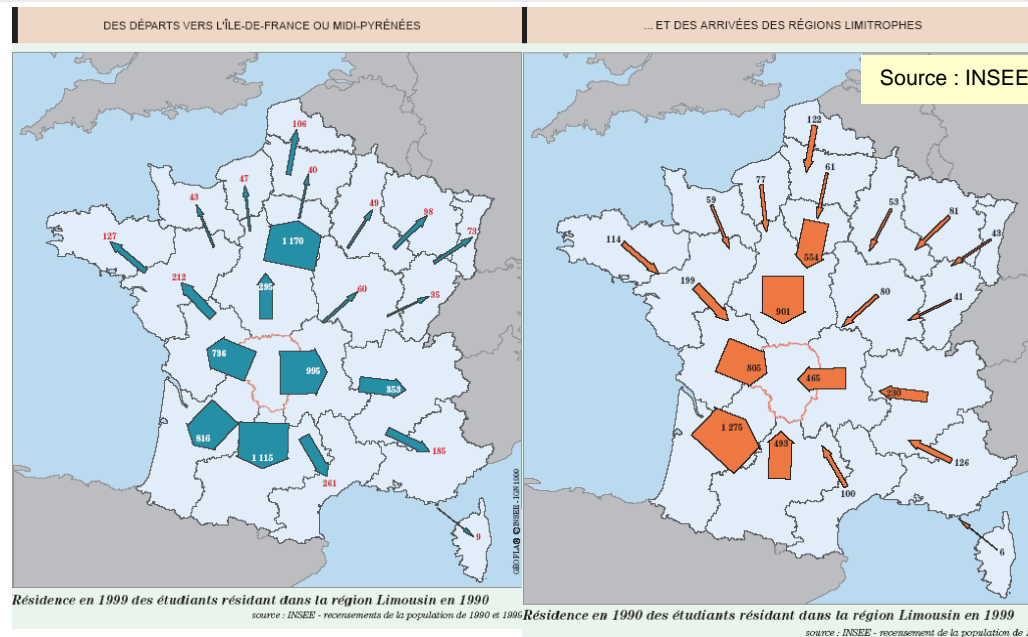
Les migrations domicile-étude en direction des villes de Limoges, Poitiers et Brive



Nombre d'étudiants-lycéens se rendant quotidiennement à :

- Limoges : 46 031
 - o Dont depuis Limoges : 33 126
- Poitiers : 45 266
 - o Dont depuis Poitiers : 29 572
 - o Dont depuis Limoges : 76
- Brive : 14 272
 - o Dont depuis Brive : 9 129
 - o Dont depuis Tulle 88

Le Limousin attire autant d'étudiants qu'il en perd chaque année :
 En 1999, 31% des étudiants qui demeurent dans la région n'y résidaient pas en 1990 et 32% des étudiants de 1999 résidants dans la région en 1990 n'y habitent plus.



LIMOGES, RELATIVEMENT ATTRACTIF

AIRE URBAINE 1999	NOMBRE D'ÉTUDIANTS (AU LIEU D'ÉTUDES)	NOMBRE D'ÉTUDIANTS AU LIEU D'ÉTUDES POUR 100 HAB.	RANG NATIONAL (354 AIRES URBAINES)	PART DES ÉTUDIANTS RÉSIDANT EN 90 QUI Y ÉTUDIENT EN 99 (EN %)
POITIERS	28 530	13,6	1	64,8
TOULOUSE	90 960	9,4	6	78,8
CLERMONT-FERRAND	31 430	7,7	14	69,5
TOURS	28 060	7,5	15	60,1
BORDEAUX	64 680	7,0	18	75,3
LIMOGES	16 760	6,8	19	65,6
ORLÉANS	17 000	4,8	29	53,0
PARIS	531 900	4,8	30	85,8
PÉRIGUEUX	2 260	2,5	70	20,4
NIORT	2 180	1,7	115	17,5
BRIVE-LA-GAILLARDE	1 540	1,7	116	20,4

source : INSEE - recensement de la population de 1999

Enjeux et problématiques du territoire

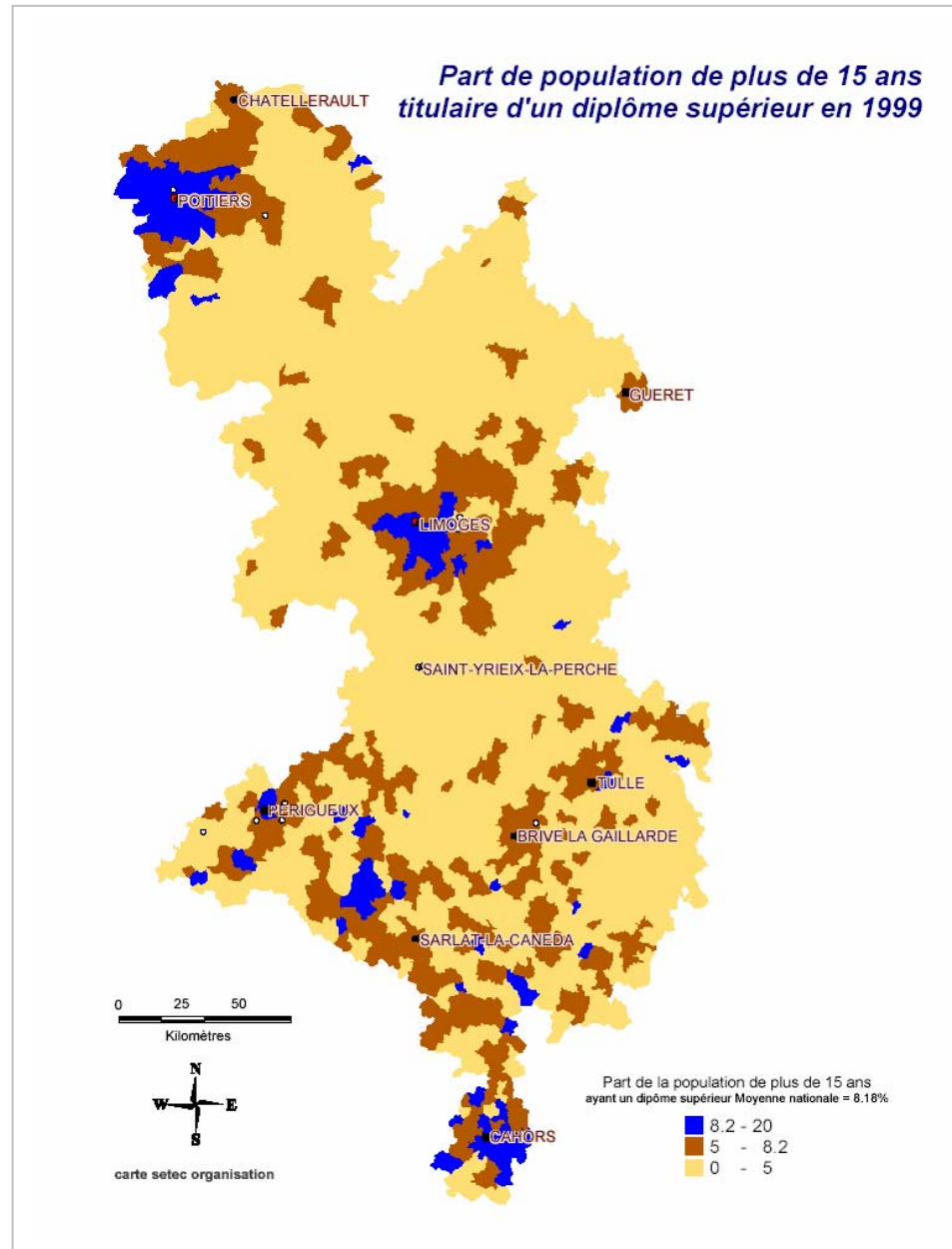
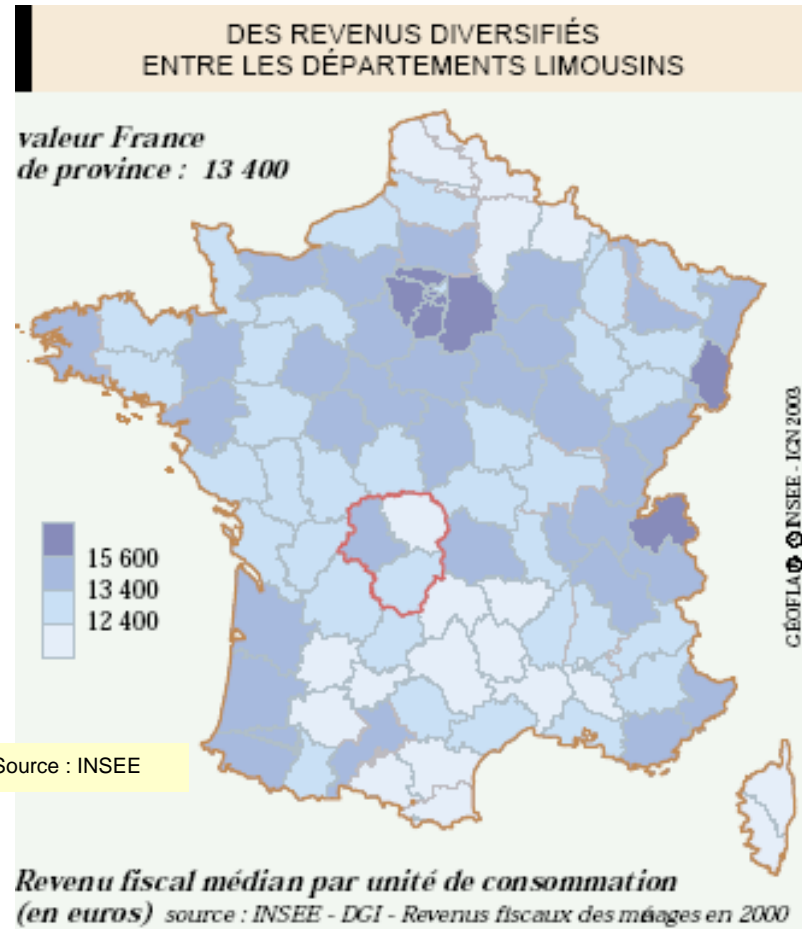
- **Concentration des étudiants à Poitiers** (28.500 étudiants dans l'aire urbaine) **et Limoges** (21.000 dans l'académie dont 13000 relevant de l'université) respectivement aux 1^{er} et 19^e rangs des aires urbaines française en densité d'étudiants. **Le reste du territoire est particulièrement pauvre en étudiants** (Le Limousin est à l'avant dernier rang des régions françaises en nombre d'étudiants : 21290, soit 1% des étudiants français (Poitou-Charentes = 2.2%, Midi-Pyrénées = 4.9%, Aquitaine = 4.6%)
- **Académie universitaire récente** (depuis les années 1960), **Limoges** n'est pas au même titre que Poitiers, une ville universitaire. Elle rassemble cependant les 4/5 des jeunes qui poursuivent des études dans la région. Les navettes domicile-étude indiquent un bassin de fréquentation comprenant toute la Haute-Vienne, la moitié des communes creusoises et corrésiennes et débordant sur la Charente et la Dordogne.
- Le Limousin attire les étudiants de ses régions limitrophes (Aquitaine, Centre, Poitou-Charentes). En revanche, ses étudiants se rendent de préférence en Ile-de-France et Midi-Pyrénées ainsi qu'en Auvergne et Poitou-Charentes. Les échanges d'étudiants entre Poitou-Charentes et Limousin sont réciproques et d'ordre de grandeur comparable (environ 850 étudiants migrants de 1990 à 1999 d'une région à l'autre)).

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

L'analyse des effets des LGV montre l'accroissement des mobilités des personnes déjà mobiles, dont les étudiants font partie. Les dynamiques du territoire contredisent les idées reçues de faible attractivité des régions Limousin et Poitou-Charentes. Les aires d'influence des universités de Poitiers (ville universitaire historique) et de Limoges dépassent le périmètre de leur département respectif et les échanges d'étudiants entre régions limitrophes (et en particulier entre régions du Sud-Ouest et du Centre vers le Limousin) sont non négligeables (jusqu'à 1300 étudiants migrants).
 La ligne Poitiers-Limoges accroîtra-t-elle les mobilités des étudiants ? les échanges interrégionaux ? les complémentarités entre les universités ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets de mobilité (amplification des mobilités des populations déjà mobiles)

Cartographie et chiffres clés



Enjeux et problématiques du territoire

- **Concentration des populations aisées dans les agglomérations**, en particulier dans les banlieues résidentielles (notamment Poitiers et Limoges, mais aussi Brive, Tulle, Cahors, Périgueux et Guéret (développement de la zone d'activité autour du carrefour de circulation de la Souterraine-Guéret à l'ouest).
 - o Concentration de la population diplômée dans agglomérations et en particulier dans celles de Limoges et Poitiers (répartition plus diffuse au sud de Périgueux-Brive)
 - o ZE de Limoges au 4^e rang des 62 zones d'emplois du quart Sud-Ouest en terme de revenu moyen / unité de consommation
- **Territoire interstitiel, rural, à faible revenu**, tel un anneau autour de Limoges quasiment exclu des dynamiques
- **Une part élevée des pensions/retraites dans les revenus déclarés** :
 - o Limousin = 30.1%, Poitou-Charentes=27%,
 - o moyenne province=24.4%,
 - o ZE Brive=29%,
 - o ZE Tulle=34.1%,
 - o ZE Guéret=33.1%,
 - o ZE Limoges= 26.9%

Revenu moyen déclaré par les ménages fiscaux limousins en 2000 = **13 180 €/ unité de consommation** (15^e rang des 21 régions de province)
Haute-Vienne : 23^e rang des 88 départements de province (Corrèze : 46^e, Creuse : 84^e)
ZE Limoges = **14460 €/ UC** (4^e rang des 62 zones d'emplois du quart Sud-Ouest, après Bordeaux-Centre, Bordeaux-Arcachonnais, Toulouse et devant Poitiers)
 Dans les ZE de Limoges, Tulle et Brive, les revenus d'activités représentent près des 2/3 des revenus fiscaux. Les ménages **les plus aisés, donc plus intéressés par la LGV, sont plus nombreux dans les banlieues périphériques résidentielles.**

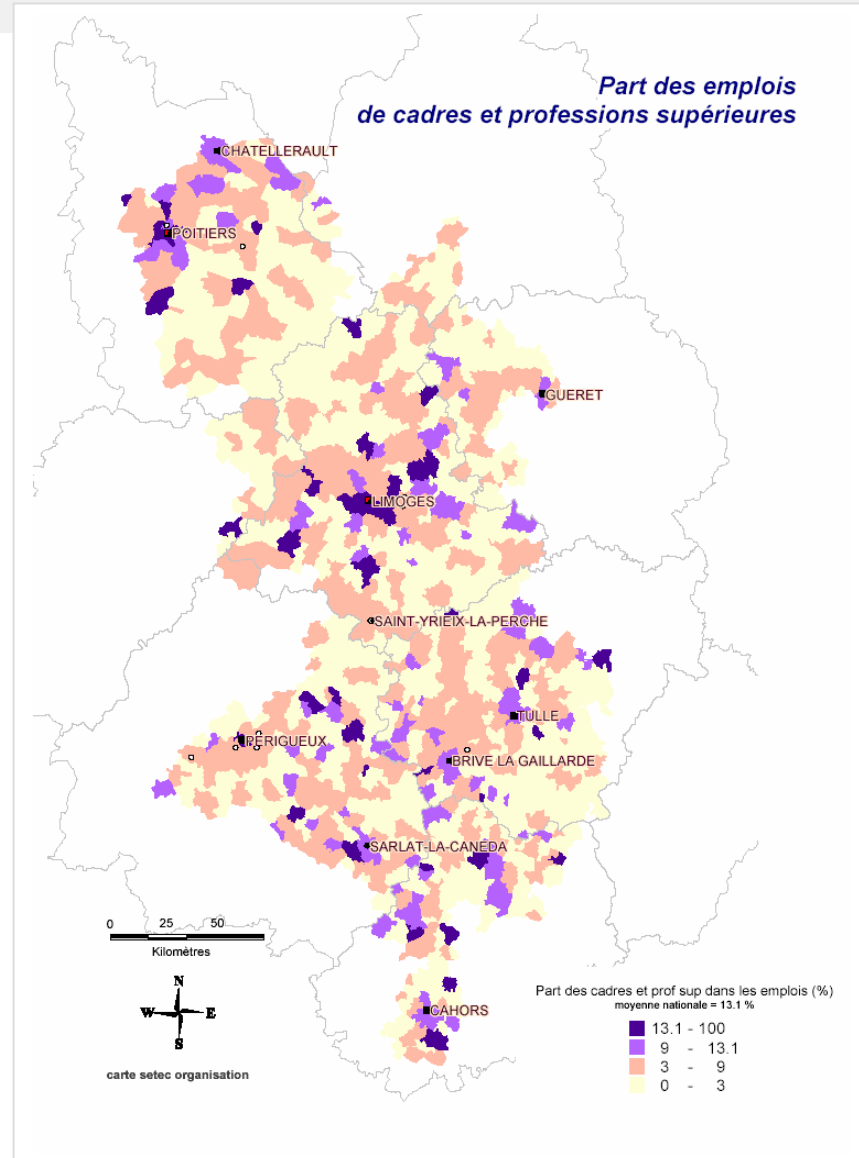
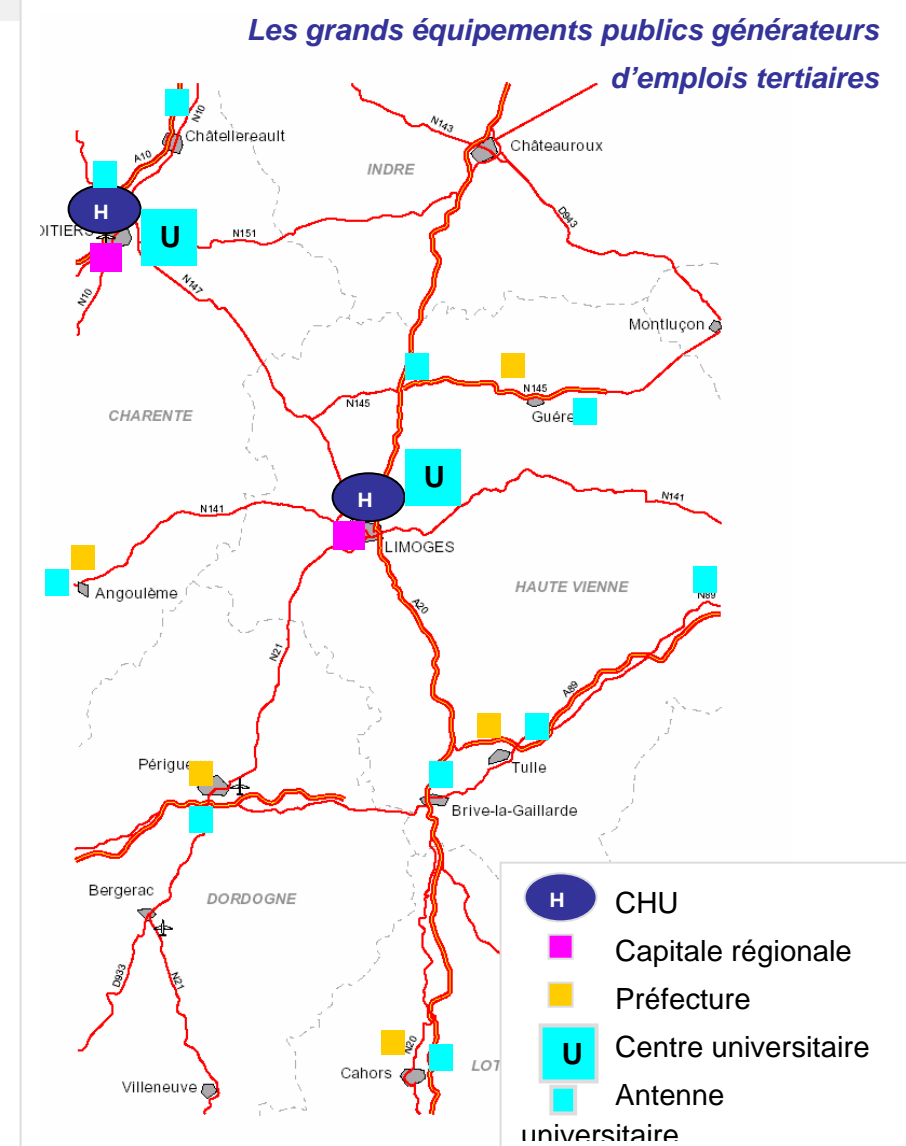
Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Les personnes à revenus élevés font également partie des populations dites mobiles et donc potentiellement intéressées par la ligne Poitiers-Limoges. L'aire d'étude se caractérise par des contrastes forts en terme de revenu : agglomérations à revenus plus élevés (Limoges, Poitiers), territoire interstitiel moins favorisé. En outre, l'origine des revenus est à dominante les pensions et retraites.

Quel attrait pourra exercer la LGV P-L sur ces personnes aisées, urbaines et souvent retraitées des agglomérations qu'elle desservira ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets de mobilité (amplification des mobilités des populations déjà mobiles)
 ⇒ Effets sur les installations économiques

Cartographie et chiffres clés



Enjeux et problématiques du territoire

- Une part d'emplois de professions supérieures relativement faible (10.6% sur le territoire pour une moyenne nationale de 13.1%), concentrés sur les agglomérations de Poitiers et Limoges.
- Les emplois métropolitains supérieurs à Limoges et Poitiers sont moins représentés que dans des métropoles comme Nantes ou Bordeaux (respectivement 8.6 et 8.4% de l'emploi total des aires urbaines) : les EMS représentent 6.6% des emplois à Poitiers et 5.8% à Limoges
- Poitiers se caractérise par l'importance de la recherche (plus de 2000 emplois) et des activités récréatives en lien notamment avec le Parc du Futuroscope
- Limoges est davantage spécialisée sur les télécommunications et la gestion industrielle
- Les deux villes bénéficient en outre de leur statut de capitale régionale qui se concrétisent par un taux d'emplois élevé dans la haute administration, profils utilisateurs de LGV (les CHU de Poitiers et Limoges sont respectivement les 1^{er} (4450 salariés) et 2^d employeurs)
- Brive s'est davantage spécialisée sur des filières industrielles à moins forte VA (bois, logistique) tandis que Tulle se caractérise par un fort taux d'emplois dans l'administration. Périgueux s'est concentrée sur les secteurs gastronomie et patrimoine-culture, Cahors s'est spécialisée dans le tourisme et l'agroalimentaire.

Sur l'aire d'étude :

- 68 702 emplois cadres et professions supérieures (soit 10.6% du nombre total des emplois de l'aire d'étude contre une moyenne nationale de 13.1%)
- 89 024 diplômés de niveau supérieur
- 436 784 actifs travaillant dans le secteur tertiaire (71% de la population active occupée totale (moyenne nationale= 70.9%))



Zoom sur la Haute-Vienne : secteur tertiaire

- 16 383 salariés dans le commerce
- 5 429 salariés dans les transports
- 11 958 salariés dans les services : 4910 dans le service aux entreprises dont 2 099 dans le conseil et assistance
- Principaux employeurs dans les services : de nombreux établissements publics ou assimilés (ex : centre hospitalier universitaire Dupuytren : 4325 salariés). A noter : la haute administration, présente dans les villes préfecture, est consommatrice de LGV.

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

La faible métropolisation du territoire étudié et la part restreinte des emplois métropolitains supérieurs dans les principales agglomérations constituent-elles un frein aux effets potentiels de la LGV sur les mobilités ? La dynamisation de ces secteurs par l'arrivée de la LGV pourrait-elle représenter un enjeu notamment pour Limoges (la dynamique étant déjà engagée à Poitiers, en partie grâce à la desserte SEA). (pour davantage de précisions, se reporter aux diagnostics des aires urbaines)

Caractéristiques et chiffres clés

Une dynamique technopolitaine sur Poitiers et Limoges



ESTER Limoges technopole : créé en 1995, 1000 emplois, 80 raisons sociales, à la fois ZI (activités = céramiques industrielles, matériaux et traitements de surface, électromagnétisme, micro ondes, photonique, génétique pour l'agro et la bio-industrie, traitement de l'eau et des déchets, gestion des pollutions). et campus universitaire (ENSCI, ENSIL), projet Centre Européen des Céramiques (250 chercheurs), incubateur d'entreprises,



Le Technopole du Futuroscope : plus de 2000 étudiants, 700 chercheurs, CNED, ENSMA (Mécanique et Aérotechnique), Laboratoire des sciences pour l'ingénieur, près de 150 entreprises, 7600 emplois (1400 dans le Parc de Loisirs), 25% des sociétés dans les TIC, 40% dans les services et conseil

Projets de Pôles (Poitou-Charente- et Futuroscope)

A titre indicatif, les projets présentés

Vallée des images intégrant le packaging
Eco-industries
Prévention des risques
Aéronautique et systèmes embarqués
Agro-alimentaire
Numérique Interactif et Industries de la connaissance
Mobilité et transports avancés

2 projets retenus à la DATAR de Pôle de compétitivité centrés sur Limoges, à forte spécialisation industrielle

1. **Pôle de compétitivité Céramique** : coopération de la Haute-Vienne, du Cher, de Tarbes, Finalité industrielle à forte composante R&D, Tous métiers de la céramique : lie industries traditionnelles du luxe, matures, à forte image internationales (porcelaine, partenaire : Bernardaud) et nouveaux secteurs de haute technologie (céramiques utilisée dans d'autres secteurs comme les transports, l'énergie, les TIC, la santé, ex : membranes de filtration, partenaire : Pall Exekia) – 120 entreprises (fournisseurs matières premières, équipementiers, producteurs) – Localisation : ESTER Technopole – Objectif : création de 2000 emplois sur 10 ans
2. **ELOPSYS, pôle européen des hautes technologies « micro-ondes, photonique et réseaux sécurisés »**, portés par organismes régionaux d'envergure mondiale : Photonis, Thalès Communication, Legrand, A Novo, DCA – 720 ingénieurs et chercheurs en R&D + 350 chercheurs du laboratoire XLIM (unité mixte de recherche CNRS/Université). Objectif : générer 100 projets sur 5 ans, 5 à 50 emplois par projet

Offre d'enseignement supérieur et centre de recherche riche, variée, essentiellement concentrée sur Poitiers et Limoges

- Des formations d'excellence : ENSIL, ENSCI, 3IL, ENAD (Limoges), IRCOM, CREPHI (Brive), 3 écoles de commerce 1 école d'ingénieurs (Poitiers), Ecole des métiers du Lot (Cahors), Ecole de gendarmerie (Tulle)
- L'Université de Limoges : 6 antennes (Brive, Tulle, Egletons, Meymac, Aun, La Souterraine), 14.000 étudiants, 5 UFR, 3 Instituts (IUT, IPAG, IUP), 2 écoles doctorales (STS, SHS), 6 instituts de recherche (PLSTIC, IPAM, ISVS, SES, IEE, SHS), 103 formations, 1784 diplômés en 2004, 850 enseignants-chercheurs
- L'Université de Poitiers : 6 antennes universitaires : (Poitiers centre-ville, Poitiers campus, Poitiers Futuroscope, Angoulême, Châtelleraut, Niort), 50 laboratoires de recherche, 5 écoles doctorales, 162 masters

Les projets en cours et à venir

Enseignement / Recherche

- Renforcement des centres de transfert technologiques existants (CTTC, CITRA, CIBIA, OIE, etc.) et développement des plates-formes technologiques adossées aux établissements d'enseignement supérieur (Source : DOCUP Limousin 2000-2006)
- Création de 5 instituts fédératifs de recherche au sein de l'Université de Limoges (Source : DOCUP Limousin 2000-2006)
- Grand projet d'aménagement du pôle universitaire de Périgueux : extension de la cité universitaire, ouverture de 3 résidences universitaires, construction d'un amphithéâtre (Source : Projet Périgueux 2010)

Formation supérieure

Spécialisation de l'Université de Limoges dans 4 ou 5 grands domaines : biotechnologies, matériaux céramiques et le traitement de surfaces, télécommunications (Source : Limousin 2017)

Modernisation des centres de formation : IUP d'Aun et d'Egletons, IUT de Tulle (création d'un département Hygiène et Sécurité), Antenne de l'ENAD à Aubusson, AFPA de Guéret et d'Egletons, Centre des métiers de l'eau de la Souterraine (Source : DOCUP Limousin 2000-2006)

Enjeux et problématiques du territoire

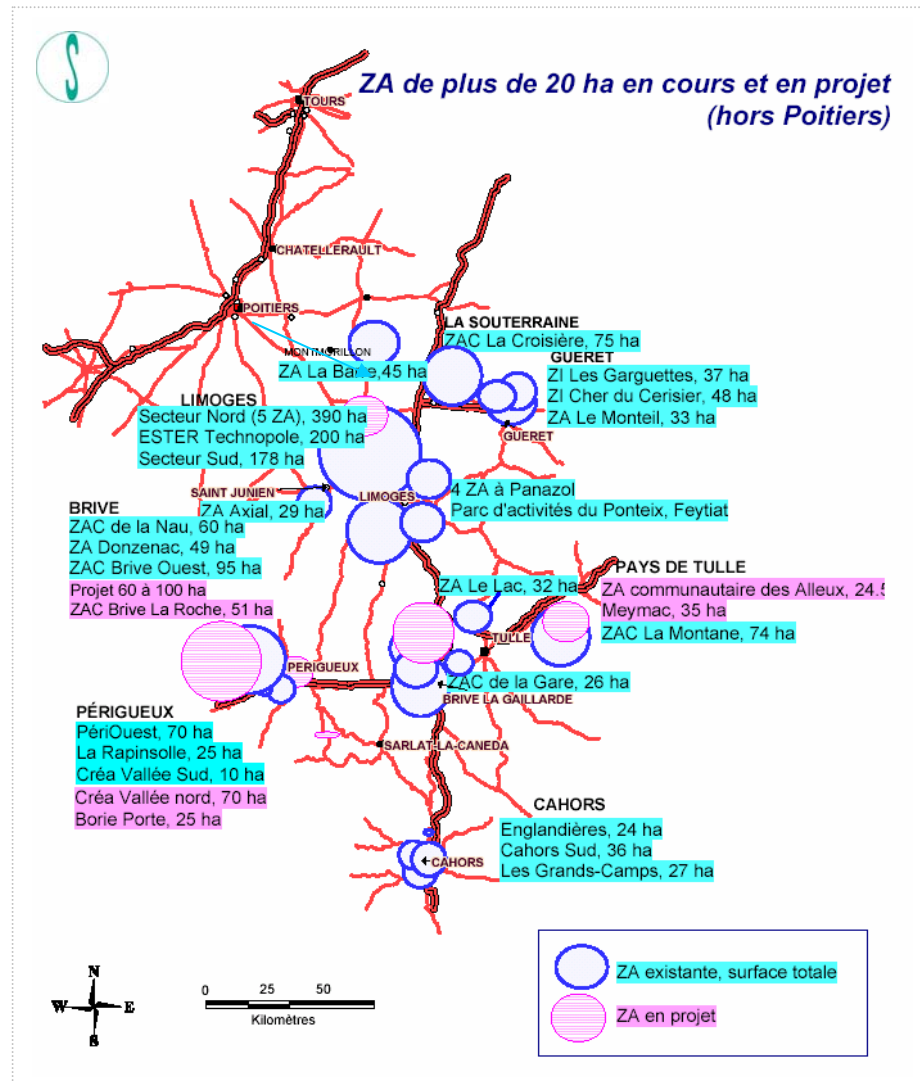
- Une offre en R&D et enseignement supérieur concentrée exclusivement sur les aires urbaines, voire sur celles de Poitiers et Limoges (*cf diagnostic des aires urbaines pour davantage de précisions*)
- Généralistes, les universités de Poitiers et Limoges s'orientent vers des axes de spécialisations appelés à devenir des pôles d'excellence :
 - o Industrie de la connaissance, sciences cognitives, enseignement par multimedia, traitement de l'image (Poitiers)
 - o Industrie de la céramique et traitement de surface (partenariat industrie traditionnelle/de pointe), sciences de l'information et de la communication, aménagement des espaces ruraux, droit, économie du sport et environnement à Limoges
- Les pôles de compétitivité de Limoges révèlent ses deux atouts stratégiques et de niveau international :
 - o La porcelaine et la nécessité d'un repositionnement sur des activités à forte VA (crise de l'industrie de la porcelaine, -62% des effectifs dans le secteur de 1983 à 2003, en raison d'une concurrence asiatique sévère)
 - o L'électronique et les systèmes et réseaux de communication avec notamment la présence du siège mondial de Legrand à Limoges.
- 2 technopôles, ESTER et Futuroscope, à forte identité et voués à favoriser les liens entre recherche, industrie et université

Les en jeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Alors que Poitiers bénéficiait déjà de l'arrivée du TGV et de la dynamique suscitée par la création du Futuroscope, Limoges travaillait à se renforcer en tant que capitale régionale, académie universitaire et faisait face aux crises des ses 2 industries traditionnelles ; la porcelaine et la chaussure. Avec la création d'ESTER, le positionnement de la ville sur certaines filières, Limoges s'ouvre et noue des coopérations de développement. Compte tenu du niveau d'équipement en formation supérieure et centre de R&D, il apparaît qu'un bi-pôle renforcé Poitiers-Limoges pourrait avoir une cohérence : en quoi la LGV peut contribuer à ce rapprochement ? Quelles complémentarités, quelles vocations pourront être attribuées aux territoires ? Quelles conséquences sur le développement des autres territoires de l'aire d'étude ? Quel argument offre la LGV pour stimuler la compétitivité de Limoges ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets organisateurs (*attribution de vocations*)
 ⇒ Effets sur les installations économiques
 ⇒ Effets sur les mobilités

Cartographie et chiffres clés



Les cinq 1ers établissements industriels (2002) :

- **Legrand** (matériel électrique basse tension) : plus de 3 300 salariés
- **Madrangé** (produits à base de viande) : 1 008 salariés
- **Renault Trucks** (véhicules automobiles) : 914 salariés
- **Wagon Automotive** (découpage, emboutissage) : 689 salariés
- **International Paper** (fabrication de papier et carton) : 673 salariés

Les cinq 1ers investisseurs (2003-2004)

- **Legrand** (29 M€),
- **International Paper** (19 M€),
- **Thales Avionics** (Châtelleraut, 15 M€),
- **COFPA** (textile technique, Saint-Junien, 12 M€),
- **Valeo** (équipement auto, Limoges, 12 M€)

**Enjeux et problématiques du territoire :
Le tissu industriel**

- **Les Zones d'activité** du territoire sont essentiellement réparties le long des axes autoroutiers ou dans la périphérie proche de Limoges. Elles offrent plusieurs atouts :
 - Des surfaces vastes (768 ha sur Limoges)
 - Du foncier disponible et des projets d'envergure, (cf actions du SYMA en Corrèze, projet sur la ZI Nord de Limoges, aménagement de l'ancienne base aérienne prévue au sud de Limoges...)
 - Des zones spécialisées (automobile et agroalimentaire au sud de Limoges, transport et logistique au nord de Limoges avec le centre routier et au nord de Brive (ZAC de la Gare), SEVESO, filière bois au nord de Tulle, etc.)
- **Un réseau dense de PME / PMI, à forte proportion d'artisans :** (Près de 80 % des établissements limousins comptent moins de 50 salariés, l'artisanat pourvoit 12% de l'emploi régional).
- **Quelques grands groupes** structurent et dynamisent l'économie locale, (Legrand, leader mondial de l'appareillage électrique basse tension, Madrange, International Paper, ..)

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets organisateurs (*attribution de vocations*)
 ⇒ Effets sur les installations économiques
 ⇒ Effets sur les mobilités

Cartographie et chiffres clés

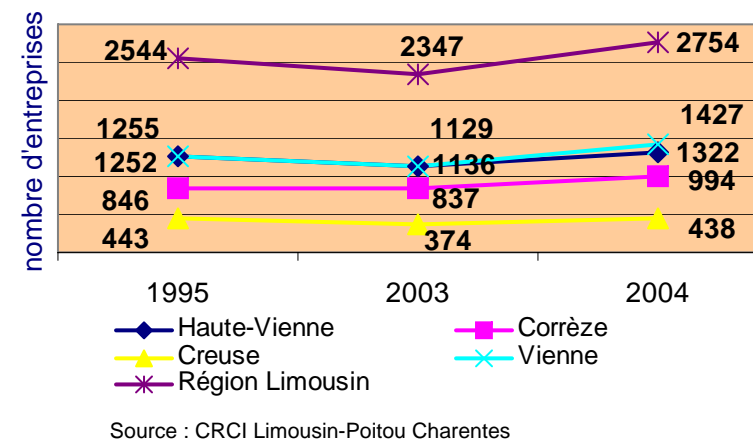
Produits exportés	Montants des échanges en millions €	Evolution 2003-2004 (en %)
Matériel électrique	281.7	+2.7
Produits pharmaceutiques	203.1	+6.6
Produits de la culture et élevage	128.2	-9.9
Pâte à papier, papiers, cartons	108.3	-1.1

Produits importés	Montants des échanges en millions €	Evolution 2003-2004 (en %)
Produits de la construction auto	313.5	+10.8
Produits pharmaceutiques	133.8	+212.9
Matériel électrique	117.0	+15.7
Métaux non ferreux	62.8	+22.8

Les cinq 1ers exportateurs en Limousin

- Legrand,
- Sicame,
- Photonis,
- Valeo matériaux de friction,
- Covilim

Les créations d'entreprise 1995, 2003 et 2004



Enjeux et problématiques du territoire : Les dynamiques économiques

- Dynamique du secteur des **services aux personnes âgées** : 1/3 des établissements limousins de services aux particuliers sont des établissements éducation/santé
- **Attractivité de la Haute-Vienne** et de la technopole ESTER : 45,8% des créations d'entreprises du Limousin (Corrèze 36,1%) et connaît une dynamique similaire à la Vienne (19.6% de la création d'entreprises du Poitou-Charentes)
- **8% de chômage en Limousin** : le plus faible taux de chômage français (Corrèze : 8e, Haute-Vienne : 16e, Creuse, 29e rangs des départements français)
- **Progression des exportation du Limousin de 6.4% en 2003 et de 4.4% en 2004** (un des plus forts taux de progression en France), mais la hausse des importations est encore plus forte (+14% en 2004).
 - o Le Limousin est toutefois la 21e région exportatrices et la 22e région importatrice de France.
 - o En Limousin : Matériel électrique = 20% des exportations (viennent ensuite les produits pharmaceutiques qui connaissent une forte progression : exportation +6.6% en 2004) .
 - o En Poitou-Charentes : l'agroalimentaire = 50.9% des exportations (cognac : 28%)

Filières économiques d'excellence en Limousin:

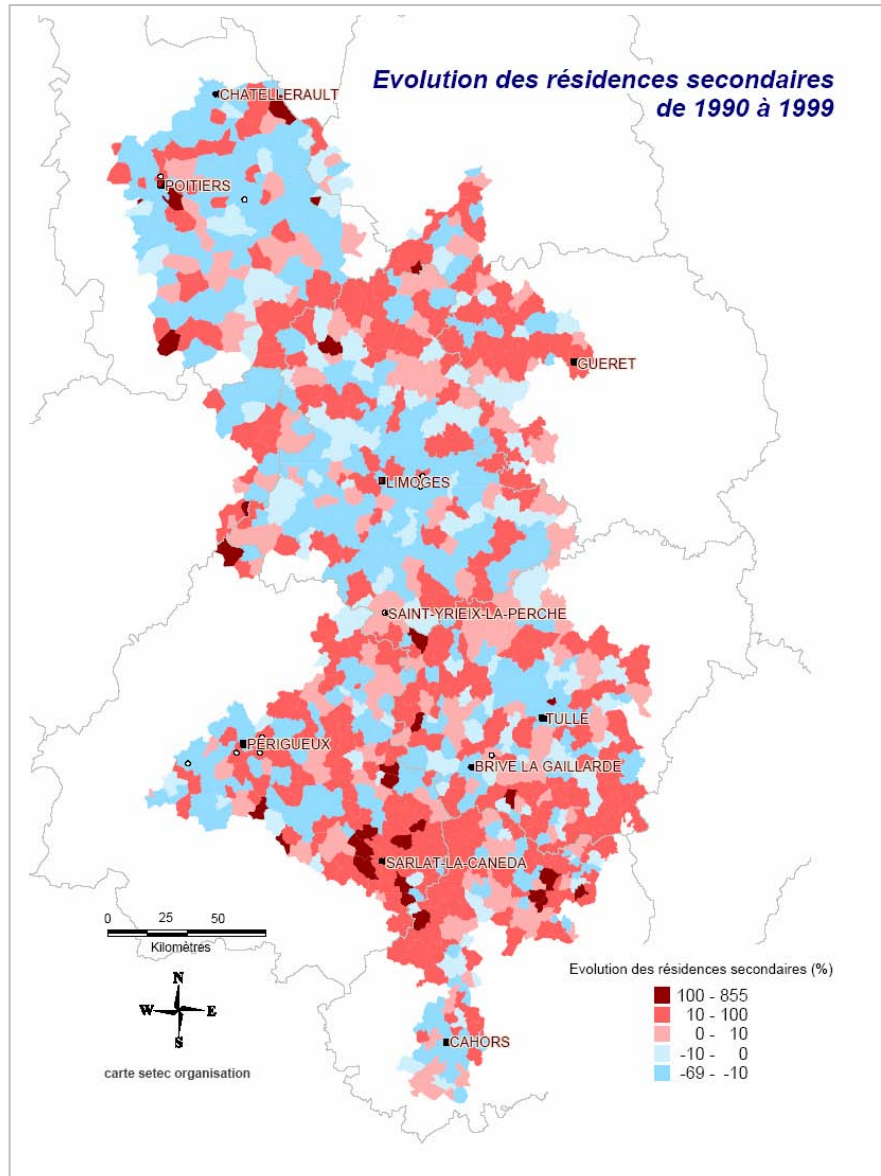
- **l'électricité / l'électronique** : 36 % des effectifs industriels du Limousin, secteur porté par **LEGRAND (Limoges), leader mondial, plus de 3000 salariés** en Haute-Vienne, et soutenu par l'IRCOM (Institut de recherche en communications optiques et micro-ondes), le CR3E (centre régional d'essais en électronique et électromagnétisme), le CREAPE (Centre de recherche en électromagnétisme sur les antennes à pointage électronique, l'ENSIL (ENS d'ingénieurs de Limoges). Autre entreprise phare : **SICAME (Pompador), Photonis (composants électroniques, Brive)**
- **l'agroalimentaire** (qui trouve ses racines dans l'élevage limousin, mais qui concerne également toute l'activité de transformation) : l'agriculture en Limousin représente 4% du PIB (3% en France), 85% des exploitation sont dédiés à l'élevage, soutenu par le **Pôle de Lanaud** (amélioration génétique de la race limousine), Entreprise phare : **Madrange (1008 salariés - Feytiat), Covilim (commerce de gros en viande -Limoges)**
- **le bois papier carton** : 3200 salariés en Limousin dont 80% en Haute Vienne, sylviculture, papeterie et transformations traditionnelles plus artisanales (sciages, menuiseries, meubles). Entreprise phare : **International Paper (Saillat, 800 salariés), Smurfit Limousin (Saint Julien), Allard Emballages (Brive, 490 salariés), Isoroy (Ussel)**
- **la céramique et la porcelaine** : près de 2200 emplois en Limousin (crise de la porcelaine -17% des effectifs de 2001 à 2003 :), **Entreprise phare : Bernardaud (Limoges)**, soutenu par le Centre Européen de la Céramique et le Pôle d'Economie du Patrimoine (Arts du Feu)
- **l'environnement** : pôle de compétence : Office International de l'Eau (membre de l'IEE)

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

- Les dynamiques économiques se situent aujourd'hui sur les grands axes autoroutiers : principales zones d'activités, localisation des grands groupes, projets de développement
- Le territoire bénéficie en outre d'un appareil industriel de qualité avec des filières d'excellence solides et identifiées. Après les crises des industries traditionnelles (porcelaine, chaussure) ; des dynamiques sont en œuvre pour se moderniser (instituts de recherche, technopole ESTER)
- La présence du siège mondial de Legrand à Limoges confère un atout incontestable au territoire

Comment la LGV pourrait-elle répondre au besoin de poursuivre les efforts de développement entrepris, gagner en visibilité et développer des coopérations ?

Cartographie et chiffres clés



Sur l'aire d'étude :
 - 74 294 résidences secondaires en 1999
 - 74 269 en 1990

Citations – Engouement des bi-résidents pour les terres rurales

- «Des départements comme la Creuse, le Cher, l'Yonne ou encore la Nièvre, autrefois jugés peu attrayants, font désormais l'objet d'une demande importante», Philippe Prevel, administrateur de la Fédération nationale de l'immobilier (Fnaim).
- selon Century 21, les prix des résidences secondaires ont augmenté en 2003 de plus de 8% dans le Limousin (85 473 € en moyenne), de 13% en Auvergne (70 823 €) et de 14,5% en Champagne-Ardenne (75 000 €).
- «Les gens ont de plus en plus besoin d'endroits où ils puissent faire le vide, recréer leur propre univers, leur propre intimité. De ce point de vue, et même si c'est difficile à entendre pour les locaux, l'attrait de ces régions vient justement du fait qu'il n'y a pas une activité très importante!», Jean-Didier Urbain, sociologue

Enjeux et problématiques du territoire

- Attractivité plus marquée au sud de la zone : les résidences secondaires sont plus nombreuses et croissance dans les zones recherchées du Quercy, autour de Sarlat-la-Caneda et jusqu'au sud de Brive ainsi qu'autour d'Arnac-Pompadour (sud de Saint-Yrieix)
- Emergence d'une zone attractive à l'ouest de Guéret, en direction de la Souterraine (deux causes apparentes : prix encore faible, acquisition par des pré retraités qui les transforment ensuite en résidences principales)
- Des territoires autour de Poitiers, Limoges jusqu'à présent peu recherchés qui suscitent un intérêt croissant pour les « bi-résidents »
- - Un engouement croissant pour les zones éloignées des villes (Selon l'Insee, près de 250 000 personnes ont, au cours de ces dernières années, acquis une maison dans des zones éloignées de toute ville et plus de 60% des maisons de campagne se situent à présent à l'intérieur des terres.) (cf citations publiées dans l'Express – 12 Avril 04)
 - L'enjeu de la desserte low cost des aéroports de Poitiers et Limoges (aéroport Limoges-Bellegarde, trafic en hausse - agrandissement prévu) et de la création de l'aérodrome Brive Souillac (horizon 2007) : intérêt particulier pour la clientèle anglaise déjà très implantée dans les départements voisins du Lot et de la Dordogne.

Les résidences secondaires et les anglais
 Résultat d'un enquête de clientèle réalisée auprès de passagers anglais par la compagnie aérienne Buzz à l'aéroport de Limoges-Bellegarde :

- 30.18 % des sondés sont propriétaires d'une résidence secondaire sur le territoire Limousin. Le nombre de propriétaires (pendant la saison hivernale, 46.3 des passagers sont propriétaires d'une résidence secondaire
- 15.91 % des passagers déclarent avoir l'intention d'acquérir un bien immobilier sur le territoire

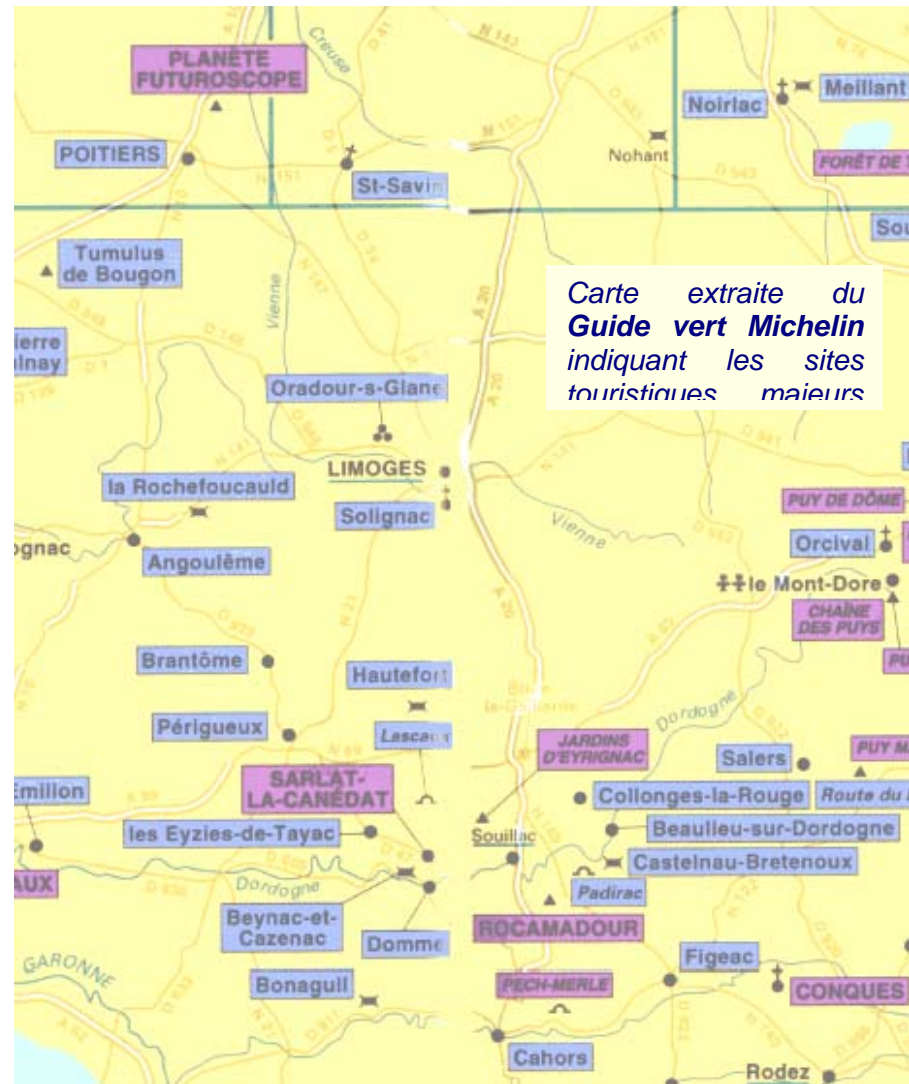
Les en jeux de la LGV Poitiers-Limoges

Dans quelle mesure la ligne Poitiers-Limoges participera-t-elle à l'engouement croissant des bi-résidents pour les espaces ruraux situés à proximité des villes desservies (l'analyse des effets indique que la LGV agit sur les résidences secondaires à condition que ces dernières ne se situent pas trop loin des gares – frein dû aux ruptures de charge) : l'image de modernité qu'apporte une connexion LGV n'est-elle pas contradictoire avec l'image de « territoire reculé » recherché par les nouveaux bi-résidents ? Ou au contraire la présence à proximité d'une ville « connectée » constitue-t-elle un plus ?

En ce qui concerne la clientèle anglaise la LGV peut-elle concurrencer l'aérien ?

Type d'effet concerné par cette thématique
 ⇒ Effets sur le tourisme

Cartographie et chiffres clés



Carte extraite du Guide vert Michelin indiquant les sites touristiques majeurs

Offre d'hébergement et fréquentation hôtelière

- Fréquentation hôtelière en Limousin la plus faible de France : 992 000 nuitées en 2000 (source SRDT Limousin) (1,3% des parts de marché françaises)
- Saisonnalité marquée (taux d'occupation = 66.7% en août 2000 / 36.3% en décembre)
- Baisse de l'offre d'accueil touristique depuis quelques années : diminution du nombre de chambres homologuées en Limousin de 17500 de 2003 à 2004
- Le territoire souffre d'un déficit d'hôtels homologués (seulement 1 hôtel 4* et 9 hôtels 3* à Limoges) mais propose davantage de gîtes ruraux et campings (680 aîtes et 78 campings sur la CCI de Limoges fin 2003).

Les atouts touristiques du territoire

- La nature et les paysages (tourisme de randonnées, chasse et pêche, quelques sites exceptionnels comme Padirac sur le sud de la zone ...)
- Le patrimoine et l'architecture (en particulier sur la partie sud de l'aire d'étude : sites préhistorique, haras de Pompadour (41 856 visiteurs/an)
- Villages remarquables et « plus beaux villages » (Rocamadour, Collonges la Rouge, Ségur-le-Château...)
- La gastronomie (renommée du Périgord, du vin de Cahors, de la viande limousine, du veau du Poitou. *Le montmorillonnais*, « pays du mouton et du macaron »)
- Manifestations et tourisme de loisirs : Festival du livre à Brive (100 000 visiteurs)

Le tourisme d'affaire

- Futuroscope de Poitiers (1600 places et hall d'exposition de 1600 m²)
- Projet de construction d'un quartier d'affaires à proximité de la gare de Poitiers : (immeuble de bureaux, salles de séminaires/conférences - 3600 m²)
- Projet du zénith de Limoges

Enjeux et problématiques du territoire

- Un **territoire contrasté** entre un nord peu fréquenté (aucun monument classé au guide vert) et un sud recherché (Quercy-Périgord et sites de renommée internationale comme les grottes de Lascaux, Rocamadour, le gouffre de Padirac, Sarlat)
- En dehors de ces sites de grande réputation, un **tourisme rural**, de randonnée ou de repos (d'après 90 % des touristes, le Limousin est « une région où l'on se repose, où l'on se ressource » (Source :SRDT Limousin).
- Un **tourisme urbain peu développé**, en raison notamment d'une faible offre d'hébergement en hôtellerie (peu d'hôtels classés à Limoges, déficit à Brive).

Des **projets destinés à renforcer ce tourisme urbain et d'affaire à Poitiers et Limoges** : Zénith (avec complexe hôtelier et centre de congrès) à Limoges, Projet Pôle Economie Patrimoine pour faire de Limoges la Cité des Arts du feu, Théâtre auditorium à Poitiers, aménagement d'un quartier d'affaire à la gare de Poitiers.



Uzerche

Les projets touristiques du territoire

- **Le pôle d'économie du patrimoine de la Porcelaine - Arts du Feu** : Objectif : développement touristique et économique par l'exposition des savoir-faire locaux dans le domaine des matériaux céramiques et des traitements de surface. Collectivités, artisans et industriels peuvent bénéficier d'une aide technique et financière pour des projets offrant aux touristes un nouveau lieu de visite. Exemple de projet réalisé: l'usine Bernardaud offre à ses visiteurs un parcours sur les procédés de fabrication et de décoration de Limoges
- Ouverture d'un **Théâtre-Auditorium à Poitiers** et d'un **Zénith à Limoges** - horizon 2007,
- **Valorisation de l'élevage bovin et de la race limousine** (Création d'un Génopôle, valorisation du Pôle de Lanaud)
- Structuration et qualification des ensembles touristiques de Vassivière, St Pardoux et des sites de la Vallée de la Dordogne
- Structuration d'un pôle autour du thème de l'accordéon à Tulle



Chalucet

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Le territoire à proximité directe de la LGV Poitiers-Limoges n'est pas un territoire comparativement très touristique. Toutefois, les projets en cours montrent que les dynamiques changent : développement d'un tourisme culturel, industriel et artisanal à Limoges, complémentarité d'équipements de loisirs entre Poitiers et Limoges. Quelle influence pourra exercer la LGV Poitiers-Limoges sur le tourisme du territoire ? Aura-t-elle vocation à participer à la réussite de ces projets ?

Caractéristiques et enjeux

Des valeurs fortes, ancrées dans le passé et les traditions industrielles et rurales, parfois de renommée internationale :

- La « porcelaine de Limoges », label de renommée internationale, synonyme de raffinement, de luxe, au service des plaisirs des quatre sens, liés aux arts de la table, à la gastronomie, aux arts du feu (intègre les différents savoir-faire artisanaux comme l'émail, dont la renommée remonte au Moyen Age, émaux de la Châsse de Saint Eloi...)
- La race bovine, viande raffinée, symbole de la France rurale et paysanne (la vache rousse du limousin dans un pays de bocages, représentation classique des peintures des dépeignant la France rurale des XVIII et XIXe siècles). Le limousin, terre de la bonne viande (boucherie limousine, Madrange...)
- La chaussure de Limoges, associée au cuir de qualité (Weston). Mais son rayonnement s'est amoindri comme suite à la crise de l'industrie de la chaussure limougeaude.
- Synonyme de lieu où les traditions sont préservées et transmises, comme la nature, la qualité de vie, la France profonde, la « douce France ».
- Le patrimoine naturel, forêts, rivières, réserve d'eau (lacs, barrages...). L'espace.
- Lieu de naissance du syndicalisme, des grandes grèves des ouvriers des usines de porcelaine, de la révolution sociale de Jaurès, révolte face aux grands industriels du tournant du siècle = socialisme. idéal pétri d'égalitarisme, de solidarité, de soutien du plus démuné, de refus de l'exploitation de l'homme à des

Perception des territoires livrée dans la presse (Le Point, l'Express...) et dans les documents stratégiques

Limousin 2017 :

"Nous sommes sur une terre où les gens savent faire les choses. On montre le talent des gens, tout simplement ; et, par là, qu'on peut aussi réussir en milieu rural."

"Je ne connais pas de gens venus d'ailleurs, comme moi, qui aient envie de repartir ! Ici la nature est belle et on bénéficie des services de la grande ville, sans les embarras."

« Le risque majeur que court le Limousin est certainement de ne pas croire suffisamment en lui-même. Il s'agit d'accroître la confiance des Limousins



Un territoire qui, malgré ses traditions et savoir faire, a du mal à s'affirmer dans la modernité, une population qui s'affiche davantage en victime du progrès qu'en conquérante du futur

- A l'extérieur, on parle souvent de Limoges et du Limousin en terme de déclin (démographique et économique), d'isolement, de désertification, de fermeture de services publics, et moins de réussites (PEP, Rugby à Brive, recherche...) ; un lieu où le temps se ralentit mais un territoire peu moderne.
- Un paradoxe : une forte identité et une grande fierté du territoire mais beaucoup d'auto dénigrement ; l'expression très partagée (et donc l'image véhiculée) d'être un territoire petit, exclu du développement : « la région 1% ».
- Le Limousin a pour emblème la porcelaine et la vache.
- Face à cette image, une absence surprenante de valorisation de la présence du siège mondial de Legrand,



Un territoire dont l'identité est davantage liée à ses savoir-faire, à son industrie et son artisanat, qu'à sa localisation géographique

- Le Limousin est perçu comme une entité à part, qui s'est construite sans influence extérieure, territoire isolé, à l'écart, peut être oublié qui n'est rattachée ni au bassin parisien, ni au sud ouest, qu'on positionne mal entre Centre, Massif central et façade atlantique,
- = double conséquence de ce positionnement imprécis :
- de l'intérieur : Brive-la-Gaillarde porte du sud ouest, une ville qui appartient déjà au Sud ouest, la Haute-Corrèze plus proche du Massif Central, de l'Auvergne et de Clermont-Ferrand, Limoges au centre de sa région (Haute Vienne, Creuse, Nord Corrèze) dont les affinités vont davantage (même si timidement) vers la façade atlantique, Poitiers, Nantes ou Bordeaux,.
 - de l'extérieur : une image de repli sur soi, d'enclavement, un lieu davantage recherché par ceux qui souhaitent s'isoler loin de l'agitation des villes, en quête de repos et d'authenticité (nouvelle tendance bi-résidentialité),.
- Le territoire ce n'est ni la mer, ni la montagne, et sauf dans le sud qui appartient déjà au Sud Ouest (Périgord, Quercy...) il n'a pas de lieu, de monument emblématique



Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

- un territoire dont l'image ne reflète pas la réalité : sont occultés :
 - la présence de Legrand, de nombreux grands groupes et notamment de groupes à participation étrangère (Bristol Myers Squibb (fabrication de médicaments, USA), RVI, Photonis (RU), Dito Sama, International Paper, Borg Warner), dynamique de la recherche (ESTER)
 - les volontés de moderniser les industries traditionnelles (pôle céramique),
 - les nombreux projets médiatico-culturels (zénith, cité des arts du feu...)
- ⇒ un territoire qui a besoin d'évoluer dans sa mentalité, de dépasser ses contradictions (entre fierté et honte), de s'ouvrir au monde, d'accepter la compétition. La LGV, porteuse de modernité, de connexion, d'ouverture pourrait-elle en être le catalyseur ?

PARTIE 2-B : DIAGNOSTIC DES AIRES URBAINES

Précisions méthodologiques

Par rapport aux autres aires urbaines de l'étude, la position de Poitiers est particulière. Poitiers est déjà desservie par le TGV depuis 1990 et la mise en service du TGV Atlantique. Les effets territoriaux liés à la desserte TGV ont déjà eu le temps de s'exercer. En revanche, ces effets risquent d'évoluer du fait du double projet de lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) et Poitiers-Limoges.

L'analyse de l'aire urbaine de Poitiers réalisée dans le cadre de la présente étude diffère de celle des autres aires urbaines. Elle porte uniquement sur les impacts que cette ligne aurait pour Poitiers dans le cadre de ses relations avec Limoges, ce qui revient également à évaluer les complémentarités pouvant exister ou non entre Poitiers et Limoges.

Poitiers se situe au cœur du Seuil du Poitou. Cette notion de seuil exprime un secteur "de liaison", de carrefour et de passage dans une double acception : géographique et géologique d'une part, humaine d'autre part. Sorte d'« isthme géologique », le Seuil du Poitou relie les terrains primaires du Massif Central à ceux du Massif Armoricaïn ainsi que les terrains sédimentaires (calcaires en l'occurrence) du Bassin Parisien avec ceux du Bassin Aquitain, soit les grands ensembles physiques de la France de l'Ouest, du Sud-Ouest, du Centre et du Centre-Nord. A l'échelle humaine, le Seuil du Poitou est une région de carrefour et de passage, ouverte à de multiples influences.

Depuis un demi-siècle cette situation fait l'objet d'une valorisation. L'agglomération pictave, qui était majoritairement une ville de propriétaires terriens et de notaires, a connu de profondes mutations et a bénéficié des investissements de la communauté nationale. La ville et son agglomération ont acquis depuis les années 1950 de nouvelles compétences et de nouvelles activités économiques.

Poitiers a tour à tour bénéficié de :

- la déconcentration de l'industrie parisienne durant les Trente Glorieuses (implantations de Dassault, Michelin, Schlumberger-Jaeger, Schneider électrique),
- la création du Futuroscope, parc de loisirs de l'image et technopole, à la fin des années 1980,
- la desserte par les réseaux principaux de transport, l'autoroute A10 et le TGV dans les années 1980 et 1990,
- l'expansion continue de son université depuis plusieurs décennies.

Ces mutations se sont accompagnées d'un essor démographique marqué et durable, l'un des plus forts des aires urbaines françaises (+ 9,8 % entre 1990 et 1999), comparable aux références, que sont les villes de la façade atlantique, comme Nantes (+ 10,5 % durant la même période), Rennes (+ 11,8 %) et La Rochelle (+ 11 %). A titre de comparaison, la croissance démographique à l'échelle de la France toute entière s'était établie à 3,3% entre 1990 et 1999. Cet expansion touche tant l'aire urbaine que la commune centre (+ 5,8 % entre 1990 et 1999) et que l'unité urbaine (+ 11 %).

Aujourd'hui toutefois, certaines de ces nouvelles compétences sont fragilisées par les mutations économiques récentes liées à la mondialisation. C'est notamment le cas des unités de production industrielles issues de la déconcentration parisienne des années 1960. Poitiers se doit « d'affirmer de nouveaux pôles de compétences et de services » comme l'affirme son contrat d'agglomération. Capitale régionale alors qu'elle n'est encore qu'une ville moyenne, Poitiers considère que son développement est en partie lié à la coopération qu'elle sera capable d'établir avec ses villes voisines de taille relativement comparable. Parmi celles-ci, la complémentarité des domaines d'excellence de

Limoges et de Poitiers fait que Limoges occupe une place de plus en plus importante, fondée sur un potentiel de coopération supérieur aux échanges actuels, pour l'heure très circonscrits tout en étant prometteurs, freinés par une très mauvaise accessibilité entre les villes.

1.1 POITIERS POSSEDE QUASIMENT UNE CULTURE INSTITUTIONNELLE DE LA COOPERATION TERRITORIALE ET REGARDE DE PLUS EN PLUS VERS LIMOGES AVEC QUI ELLE PARTAGE UN POSITIONNEMENT COMMUN

1.1.1 La coopération territoriale perçue comme un levier du développement local

Poitiers compte parmi les précurseurs des réseaux de ville en France. Elle s'est engagée, dès 1989, dans le premier réseau français, baptisé « Aire 198 », avec les autres villes-préfectures des départements de Poitou-Charentes, La Rochelle, Angoulême et Niort.

La structure singulière de l'armature picto-charentaise prédispose Poitiers et les autres villes à coopérer. Alors que son agglomération compte à peine plus de 100.000 habitants, Poitiers dispose en effet du rôle de chef-lieu de région. Il s'agit de la troisième plus petite préfecture régionale métropolitaine après Châlons-en-Champagne et Ajaccio.

L'armature urbaine régionale se caractérise par son polycentrisme : deux autres entités urbaines, La Rochelle (116.000 habitants pour l'unité urbaine, 171.000 pour l'aire urbaine, RGP 1999) et Angoulême (103.500 habitants pour l'unité urbaine, 154.000 pour l'aire urbaine, RGP 1999) ont une taille comparable à celle de la capitale régionale, Poitiers, tandis qu'une troisième agglomération, Niort (66.000 habitants pour l'unité urbaine, 125.500 pour l'aire urbaine, RGP 1999) s'en rapproche.

En outre, l'espace régional picto-charentais se caractérise par sa « sous-métropolisation », dans la mesure où il ne compte aucune aire urbaine d'importance métropolitaine et que celles environnantes, Paris, Nantes et Bordeaux, n'exercent une influence que sur les franges nord et sud de la région Poitou-Charentes (source : Appel à coopération métropolitaine – déclaration d'intention de l'association « Un réseau de métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique »).

Poitiers seule n'a donc pas les moyens d'affirmer une prééminence sur les autres villes de Poitou-Charentes et donc, ne peut compter sur le leadership de ce réseau pour obtenir plus d'attributs d'une métropole que ceux qu'elle possède en raison de son rang de capitale régionale : université, technopole, administrations, équipements culturels. C'est donc par le biais de la coopération avec d'autres villes moyennes et d'autres capitales régionales que Poitiers peut renforcer son rayonnement.

Consciente de ces enjeux, Poitiers entretient depuis plus de 15 ans une culture de la coopération territoriale qui est vécue comme un vecteur essentiel du développement local. Le contrat d'agglomération 2004-2006 (programme d'actions) est à ce titre particulièrement explicite. La coopération territoriale est mentionnée comme la première action à mettre en œuvre : « Le travail en commun est un levier essentiel du développement local. Grâce à cela, l'agglomération peut accéder à une dimension internationale. L'inscription dans des réseaux de coopération internationaux, nationaux et régionaux constituent le ferment de la politique prospective engagée par la Communauté d'agglomération de Poitiers ».

1.1.2 Poitiers étend son champ de perception vers l'est

Poitiers s'est abord tournée vers l'ouest et vers le sud, vers les autres villes de Poitou-Charentes. La coopération dans le cadre du réseau Aire 198 a donné lieu à des actions et à des initiatives communes dans les domaines économique (réalisation d'une promotion économique collective, définition d'une position commune dans le cadre du schéma régional de développement économique) touristique (actions de promotion communes, définition d'une position commune dans le cadre du schéma régional de développement touristique), des technologies de l'information (signature d'une charte d'engagement dans le cadre du schéma régional de développement des infrastructures de télécommunication), ou de la maîtrise foncière (organisation de séminaires techniques sur l'action foncière).

Ces coopérations ont également renforcé le positionnement de Poitiers dans le cadre de relations nord-sud et vers l'Atlantique. Aujourd'hui, Poitiers se sent, pour reprendre les termes de Dominique Royoux, responsable de l'association pour un réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique, « "prisonnière" de la façade atlantique, même si celle-ci présente de nombreux avantages ». Parallèlement Poitiers se sent de plus en plus attirée par l'est, à savoir le Centre-Ouest. La construction européenne vers l'est, le développement des trafics logistiques entre la péninsule ibérique et l'arc atlantique d'une part et l'Europe centrale et orientale d'autre part avec l'existence de projets d'infrastructures comme la Route Centre Europe Atlantique (RCEA, dont Poitiers se trouve le long de la branche « atlantique » desservant Nantes et la Bretagne), ou la Transversale ferrée Alpes Atlantique (TAA) attirent Poitiers.

Cette coopération n'empêche toutefois pas certaines concurrences, notamment avec La Rochelle, qui est tout autant une alliée qu'une rivale comme en témoigne la création, récente (1993), d'une université, précédemment rattachée à celle de Poitiers.

1.1.3 Poitiers et Limoges, deux capitales régionales soucieuses d'affirmer chacune leur influence en développant ensemble depuis 1998 une « métropolisation alternative » polycentrique

La coopération de Poitiers avec Limoges et du Poitou-Charentes avec le Limousin est récente. Elle date de 1998 et de la création du réseau de villes Limoges-Poitiers.

Pendant longtemps, Limoges s'est développée de façon autonome, sans rechercher de coopération inter-villes. Elle était avant tout préoccupée à renforcer et à consolider son université, à répondre aux crises de ses industries traditionnelles (porcelaine, chaussure de luxe), à défendre son statut de capitale régionale. Il n'existe donc pas de rivalité historique entre les deux aires urbaines. Il s'agit au contraire d'une relation neuve comme le soulignent Alain Rodet et Jacques Santrot, respectivement maires de Limoges et de Poitiers, dans la déclaration d'intention portant création du réseau de villes : « Différentes l'une de l'autre et disposant chacune d'une forte identité, sans contentieux ni compétition entre elles, Limoges et Poitiers ont des complémentarités à créer, un positionnement à défendre, un destin à créer ».

Depuis la création de ce réseau, plusieurs axes de coopération ont été lancés dans les domaines de la promotion touristique (produits communs à destination des « seniors », échanges promotionnels dans les offices de tourisme...) et des échanges sur le tissu économique. Très récemment (2005), une nouvelle étape a été franchie, dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR, avec la création d'une nouvelle association de coopération métropolitaine entre Limoges, Poitiers et les autres villes du réseau Aire 198: La Rochelle, Angoulême et Niort . Cette association

confirme le « tropisme » limougeaud vers l'ouest plutôt que vers le Massif Central et le reste de la région Limousin, dont Brive-la-Gaillarde.

Au-delà, la coopération entre Poitiers et Limoges repose sur un objectif principal ambitieux : développer une forme de métropolisation alternative aux modèles métropolitains concentrés, par le biais d'un maillage de villes moyennes rapprochées, offrant un cadre et des conditions de vie moins dégradés plus agréables pour les habitants que les trop grandes villes. C'est aussi et surtout l'occasion pour Limoges et Poitiers, les deux capitales régionales du Centre-Ouest Atlantique, d'accéder par la mise en commun stratégique de leurs acquis et de leurs projets à l'ensemble des attributs métropolitains et de penser acquérir ainsi une visibilité aux échelles nationale et européenne.

1.2 LES COOPERATIONS DE POITIERS AVEC SES VOISINS

Elles porte sur des secteurs pourvoyeurs d'emplois métropolitains supérieurs; notamment avec Limoges, même si ce n'est pas encore la ville avec laquelle Poitiers coopère le plus.

1.2.1 Des actions de coopérations actuellement circonscrites aux secteurs qui correspondent néanmoins à des emplois métropolitains supérieurs

La coopération actuelle entre les deux aires urbaines ne se réduit pas à une simple intention institutionnelle. Elle existe déjà dans certains domaines, dans des champs bien circonscrits: universitaires et économiques. Leur intérêt particulier réside dans le fait qu'elles affectent des emplois métropolitains supérieurs, autrement appelés emplois tertiaires supérieurs. Ce sont ces emplois qui génèrent le plus de mobilité.

Le domaine universitaire vient au premier rang de ceux-ci. Les deux universités possèdent une culture de l'échange depuis plusieurs années. Il faut y voir l'héritage de l'ancien rattachement de l'enseignement supérieur limougeaud à l'université de Poitiers. L'université de Limoges n'a acquis son autonomie qu'en 1963. Cette coopération s'exerce d'abord à l'échelle de la recherche. Un laboratoire implanté à Poitiers est rattaché à un institut limougeaud¹⁰, tandis qu'un laboratoire basé à Limoges est rattaché à l'unité CNRS de Poitiers¹¹. Plus largement, des co-directions de thèses existent, alors que des financements sont attribués aux jeunes équipes de recherche travaillant sur des sujets communs. La coopération s'exerce aussi à l'échelle inter-universitaire. L'« association pour le développement de l'enseignement et de la recherche en Limousin / Poitou-Charentes regroupe depuis 1975, d'une part, les universités de Poitiers et de Limoges, les écoles d'ingénieur telles que l'ENSIL et l'ENSCI à Limoges ou l'ENSMa à Poitiers, et d'autre part, des acteurs économiques tels que la Banque populaire Centre Atlantique, la Banque Tarneaud, le Médef...). Son objectif est de promouvoir la recherche vers les grandes entreprises.

Des coopérations entre Poitiers et Limoges sont également déjà nouées dans le domaine économique. L'unité consulaire du commerce et de l'industrie est un fait ancien. La Chambre régionale de commerce et d'industrie Limousin – Poitou-Charentes fédère dix chambres de commerce et d'industrie. Plusieurs grands acteurs économiques ont eu recours à une organisation inter-régionale à l'échelle des deux régions Poitou-Charentes et Limousin comme France Télécom, le Crédit Agricole et la Caisse régionale d'assurance maladie.

¹⁰ Il s'agit de l'Institut de recherches en communications et micro-ondes).

¹¹ Le laboratoire de géologie « Dynamique des éléments traces métalliques en milieu supergènes ».

1.2.2 Poitiers coopère avec Tours, Angoulême, Niort, La Rochelle; Limoges n'est pas, aujourd'hui, la ville avec laquelle Poitiers coopère le plus

Plusieurs indicateurs renseignent sur l'intensité des flux inter-urbains. S'il existe une forte volonté de coopération institutionnelle entre Poitiers et Limoges, si des actions de coopérations extra-institutionnelles sont déjà en place, Limoges n'est pas aujourd'hui la ville avec laquelle Poitiers coopère le plus:

a) en raison d'une préexistence institutionnelle des relations entre villes de la région Poitou-Charente:

Une étude menée par l'Institut atlantique d'aménagement des territoires (IAAT) en 2001 sur les échanges depuis les pôles urbains de Poitou-Charentes vers les pôles urbains externes à cette région met en valeur, pour Poitiers, l'importance des flux vers Tours (de l'ordre de 2.400 véhicules en Trafic moyen journalier annualisé – TMJA) et Paris (de l'ordre de 1.400 véhicules en TMJA), et l'aspect plus secondaire des flux vers Limoges (de l'ordre de 600 véhicules TMJA). De même, une étude de la SNCF menée en 2003 sur les relations ferroviaires directes journalières entre les unités urbaines de l'ouest et du sud-ouest de la France fait apparaître celles entre Poitiers et Limoges dans la troisième des quatre catégories que compte cette carte. Il existe aujourd'hui depuis Poitiers trois allers-retours directs vers Limoges en jour de semaine, contre 18 vers Angoulême, 17 vers Niort, 12 vers La Rochelle, mais un seul (et en autocar) vers Nantes.

Il faut voir dans ces disparités de desserte une différence d'intensité des échanges intrinsèques (informels) entre les deux villes, mais aussi le résultat d'une coopération institutionnelle de Poitiers avec les autres villes de Poitou-Charentes plus poussée et plus ancienne qu'avec Limoges. Cette différence est explicitement formulée par les acteurs des deux réseaux : « Le réseau de villes Limoges-Poitiers a marqué le lien entre le Limousin et le Poitou-Charentes, tandis que l'expérience d'Aire 198 démontre la capacité des acteurs à construire ensemble un projet commun, ambitieux et opérationnel » (source : candidature « Un réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique »).

b) en raison d'une mauvaise accessibilité entre les deux villes qui freine la coopération.

On soulignera la très mauvaise accessibilité (routière et ferroviaire) en terme de temps de parcours pour relier Poitiers et Limoges. Certes, la distance, 120 kilomètres, entre ces deux villes n'est pas, à l'échelle de la France, tout à fait négligeable, tandis que l'espace interstitiel se caractérise par sa faible densité de population. Entre Poitiers et Limoges, on ne compte que 2 unités urbaines, au sens INSEE, Montmorillon (sous-préfecture de la Vienne, 6.900 habitants, RGP 1999) et Bellac (sous-préfecture de la Haute-Vienne, 5.700 habitants, RGP 1999).

Toutefois, plus que la distance ce sont les infrastructures de transport actuelles qui ne permettent pas un temps de parcours inférieur peu ou prou à deux heures. La liaison routière s'effectue par une route nationale, la RN147 (un tronçon de la RCEA) sinueuse, vallonnée et accidentogène. La liaison ferroviaire sur une voie unique, en TER, et exige un temps de parcours de 2 heures, ce qui représente une vitesse moyenne de 60 km/h. Il en résulte que, Limoges est beaucoup moins accessible que d'autres villes pourtant plus éloignées comme Paris (1h30), Bordeaux (230 km, 1h30), La Rochelle (140 km, 1h20).

La modernisation de ces axes routier et ferroviaire fait consensus auprès des collectivités locales concernées (Conseils régionaux, Conseils généraux, Communautés d'agglomération). Pourtant inscrits au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006, les travaux n'ont à ce jour pas commencé. Pour tous ces

acteurs, la mauvaise accessibilité entre Poitiers et Limoges est perçue comme un frein à la coopération. L'association de candidature pour un « Réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique » considère que « selon toute vraisemblance, ce réseau [Limoges-Poitiers] se serait créé bien avant et aurait davantage de force si l'offre routière et ferroviaire entre ces deux villes était plus performante ». Au-delà de la coopération entre Limoges et Poitiers, cette dernière est, de manière individuelle, pleinement intéressée par la modernisation de ces axes qui lui permettrait d'asseoir sa situation de carrefour, en intensifiant des liaisons est-ouest aujourd'hui peu développées.

1.3 UN POTENTIEL DE COOPERATION BIEN SUPERIEUR AUX ECHANGES ACTUELS

1.3.1 Des domaines d'excellence complémentaires

Poitiers atteint un niveau d'excellence dans le domaine de la recherche et de la formation. Tout comme pour Limoges avec la porcelaine, il s'agit d'une spécialisation ancienne que Poitiers a su développer et moderniser, puisque son université, fondée en 1431, est l'une des plus anciennes de France. Elle regroupe 24.000 étudiants répartis sur quatre sites (Poitiers, Angoulême, Châtelleraut et Niort) dont 2.900 étrangers. Elle fait de Poitiers la ville plus étudiante de France selon le critère du rapport entre le nombre d'étudiants et la population totale de la commune centre et de l'unité urbaine. Cependant, c'est dans le domaine de la recherche que l'université de Poitiers se distingue le plus. Elle compte 50 laboratoires dont 22 associés au CNRS et 4 gérés en collaboration avec l'Ecole nationale supérieure de mécanique et d'aérotechnique (ENSMA), qui représentent une vitrine internationale comme l'ont prouvé en 2002 les recherches de l'équipe de Michel Brunet sur Tumaï, le plus vieil hominidé connu au monde (7 millions d'années) découvert au Tchad. Outre la paléontologie, la recherche poitevine se hisse aux premières places nationales dans les domaines scientifiques, plus spécialement ceux de la bio-santé et des biotechnologies, des technologies de l'information (imagerie numérique), des transports et de l'eau.

Les secteurs d'excellence des deux aires urbaines sont complémentaires. Limoges a, comme évoqué précédemment, développé des spécialités industrielles fortes:

- céramique industrielles, matériaux et traitement des surfaces ;
- électromagnétisme, micro-ondes, photonique ;
- génétique pour l'agro- et la bio-industrie ;
- traitement de l'eau et des déchets, gestion des pollutions.

Dès lors, les potentialités de coopérations sont évidentes : l'université de Poitiers constitue a priori un vivier de compétences pour les entreprises des secteurs d'excellence limougeaux, et ces dernières, une source de débouchés pour les diplômés pictaves. Il y a des développements possibles de complémentarités entre les pôles d'excellence des deux aires urbaines en matière de recherche et d'enseignement supérieur et ceux du domaine économique, ce qui renforcera la compétitivité du territoire aux échelles nationale et européenne.

1.3.2 Le Futuroscope, le Biopôle et ESTER, supports d'un possible réseau technopolitain d'envergure

a) le Futuroscope:

Avec le Futuroscope, en dépit des vicissitudes qu'il a rencontrées, l'aire urbaine pictave dispose d'un outil de développement et de « marketing territorial » de renommée européenne. Le Futuroscope est

loin d'être seulement un parc de loisirs sur l'image, fondé en 1987, dont la fréquentation oscille depuis entre 1,1 million et 2,5 millions de visiteurs, ce qui le place, en fonction des années, au deuxième ou au troisième rang de ces équipements derrière Disneyland Paris et, selon, devant ou bien derrière le Parc Astérix. Il a accueilli 1,35 million de visiteurs en 2004. Le Futuroscope est aussi un technopole spécialisé dans les technologies de l'information et de la communication, regroupant 150 entreprises, 7.600 emplois, 700 chercheurs, 2.500 étudiants, 50.000 m² d'équipements high-tech et 100.000 congressistes par an. Il héberge des organismes de renom comme l'ENSMA, le Centre national d'enseignement à distance (CNED), le Centre national de documentation pédagogique (Scéren – CNDP), ainsi que le Lycée pilote innovant (LPI). Le parc de loisirs emploie pour sa part 1.400 salariés.

b) Le Biopôle:

Depuis 2004, Poitiers développe un second technopole, le Biopôle, basé autour des biotechnologies déclinées en quatre secteurs de pointe : biologie – santé (médicaments et essais cliniques), génie végétal, eau, technologies d'appui. Si pour l'heure le technopole est encore embryonnaire avec ses 400 m² de bureaux et laboratoires et sa zone d'activités de 7 hectares, son potentiel semble important, vu le poids des biotechnologies à Poitiers. Ce domaine regroupe environ 1.000 salariés, 600 chercheurs (17 laboratoires) et plus de 3.500 étudiants.

Le jeu d'acteurs sur lequel est fondé le Futuroscope est complexe. Le Futuroscope est en effet situé à cheval sur les deux communes de Chasseneuil-du-Poitou et de Jaunay-Clan, cette dernière n'appartenant pas à la Communauté d'agglomération de Poitiers. La Ville de Poitiers et la Communauté d'agglomération ont longtemps assisté en spectateur au développement du Futuroscope. Celui-ci, qui n'est que très peu mentionné dans le contrat d'agglomération, est avant tout l'œuvre du Conseil général de la Vienne et des deux communes sur lesquels il est implanté.

c) Une mise en réseau serait prometteuse:

Il reste que le Futuroscope et le Biopôle de Poitiers, et ESTER à Limoges constituent trois technopoles de premier ordre, regroupant une masse critique pour acquérir une visibilité internationale. Une mise en réseau de ces trois technopoles serait un très puissant vecteur d'image et d'identité à l'échelle internationale pour les deux aires urbaines et plus largement pour le territoire Centre-Europe-Atlantique, une image et une identité orientées vers les hautes technologies et l'excellence.

1.3.3 Une accessibilité des sites stratégiques potentiellement aisée ; de l'espace pour se développer

Si l'accessibilité entre Poitiers et Limoges est actuellement mauvaise, l'accessibilité des sites pictaves depuis Limoges est potentiellement aisée que ce soit par la route ou le fer. Le Futuroscope, le Biopôle et le centre-ville, desservis par le réseau routier principal de l'agglomération se trouvent à proximité de voies ferrées ou sont directement desservis par une gare aménagée ou qui sera aménagée en pôle d'échanges multimodal (PEM). Alors que le Futuroscope bénéficie déjà d'une gare TGV aménagée pôle d'échanges multimodal, des projets sont en cours. L'un concerne la gare de Poitiers Centre, qui consiste en à l'aménager en pôle d'échanges (PEM), à faciliter les liaisons avec le centre-ville (forte dénivellation) et à créer un pôle d'affaires. L'autre concerne la gare de Mignaloux-Beauvoir, au sud-est de l'agglomération, sur la ligne Poitiers-Limoges. Cette gare se trouve à relative proximité du Biopôle du Centre hospitalier régional et du Campus universitaire. L'aménagement d'un pôle d'échanges à l'échelle

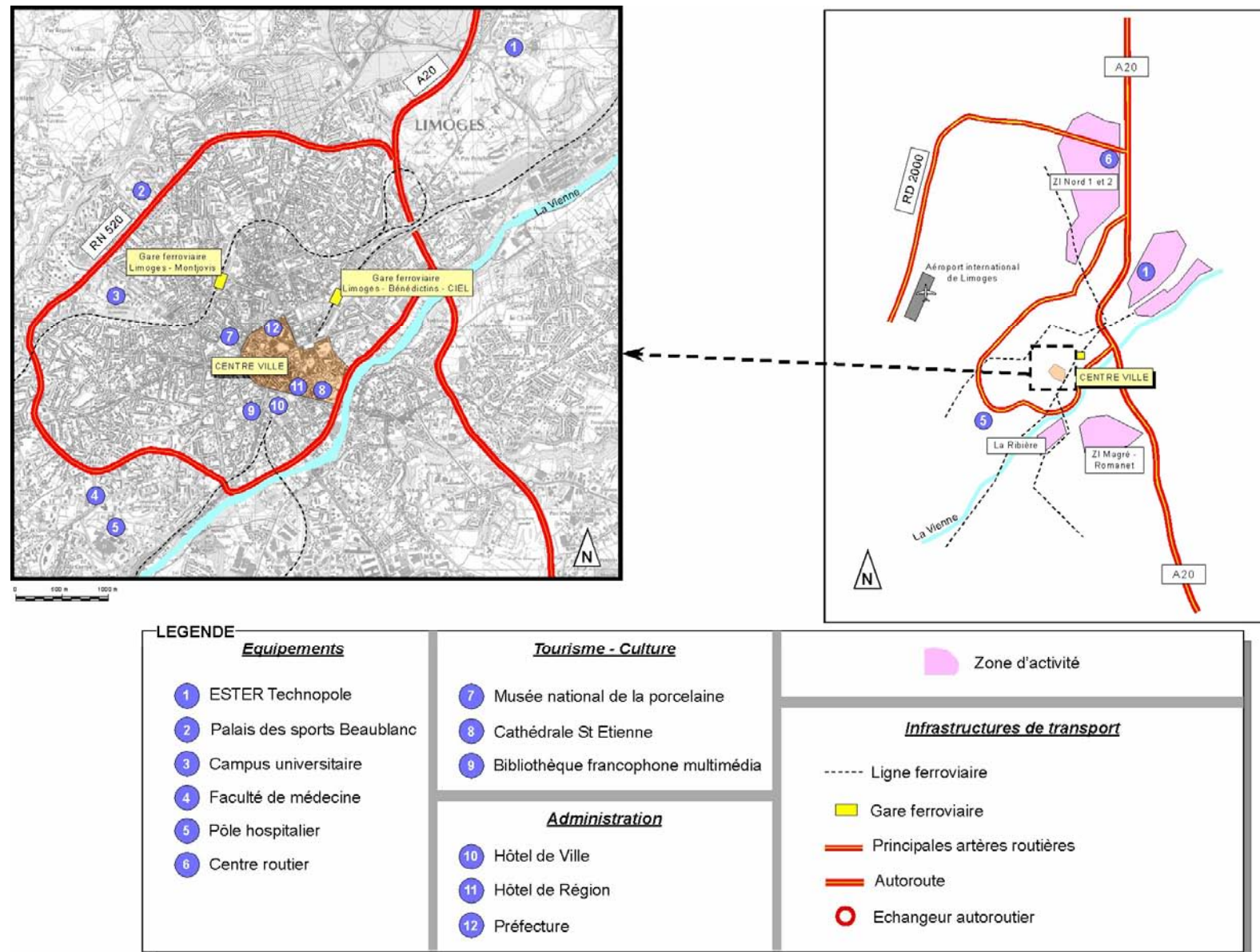
de l'agglomération est prévu, tandis que les collectivités locales souhaitent des réouvertures de lignes ferroviaires péri-urbaines, afin de développer notamment une liaison directe entre les sites stratégiques du département de la Vienne, à savoir Châtelleraut – Futuroscope – Poitiers Centre – Mignaloux-Beauvoir. De tels projets seraient intéressants dans le cadre d'une connexion avec la desserte Poitiers – Limoges : ils permettraient depuis Limoges d'avoir un accès direct aux sites du Poitou où se déroulent les actions de coopération.

2 LIMOGES

De l'extérieur, Limoges, est depuis longtemps une ville qui compte en France, grâce à ses valeurs intrinsèques et plus particulièrement grâce à ses valeurs économiques, mais pour laquelle, on se contente volontiers de clichés.

C'est pourtant une véritable capitale régionale, du fait de sa taille (230.000 habitants dans l'aire urbaine) et de la présence de quelques fleurons industriels comme par exemple Legrand, leader mondial de l'appareillage électrique à basse tension. Ce sont autant d'éléments qui en font potentiellement une ville remarquable à l'échelle européenne, d'autant que Limoges configure régulièrement sa structure urbaine pour en prendre le chemin.

Il reste que la tradition limousine était plus revendicative qu'encline à frayer son chemin par la compétition. Ce frein est-il en train de se desserrer ? Une amélioration du service ferroviaire serait-il de nature à l'aider à le faire ?



S

2.1 « UNE CAPITALE REGIONALE A VOCATION METROPOLITAINE »¹²

2.1.1 Une aire urbaine de 230.000 habitants, principal pôle urbain entre Loire et Garonne

Au Recensement général de la population de 1999, Limoges comptait 134.000 habitants (démographie stabilisée) pour la commune centre et 230.000 habitants (démographie en légère croissance) pour l'aire urbaine.



A l'échelle du Limousin, région de petite taille tant surfacique (elle ne compte que trois départements totalisant 16.000 km²), que démographique (720.000 habitants en 1999, 25^e région métropolitaine sur 26), le poids démographique que représente l'aire urbaine limougeaude est considérable : près d'un tiers de la population régionale totale et quasiment autant que l'ensemble de la population du deuxième département le plus peuplé, la Corrèze (240.000 habitants).

A l'échelle inter-régionale, Limoges occupe la tête de la hiérarchie urbaine d'un vaste territoire, le Centre-Ouest, adossé

à la partie occidentale du Massif Central, entre Loire et Garonne, au sein duquel Limoges dispose d'une position relativement centrale. Par ailleurs, l'éloignement de pôles urbains plus importants (Bordeaux 220 km, Toulouse 300 km, Nantes 310 km) et de Paris (400 km), lui offre une potentialité de rayonnement d'autant plus facilement large.

Certes, Limoges n'atteint pas le niveau de population d'une « métropole », comme Nantes et ses 500.000 habitants, en termes de "masse critique". Signalons toutefois qu'il s'agit d'un critère fréquent mais controversé pour mesurer la capacité d'influence métropolitaine d'une ville. Un développement quantitatif de population et d'emplois supplémentaires lui permettrait d'asseoir plus clairement son rang de capitale régionale et de centre de décision économique et administratif.

2.1.2 Des réseaux de villes avec Poitiers et les autres pôles urbains du Limousin pour développer une offre de services comparable à une métropole

Limoges se fixe pour objectif d'atteindre le rang de « capitale régionale à vocation métropolitaine » afin de favoriser son développement économique et culturel ainsi que son attractivité.

Ne disposant pas d'une aire d'influence suffisamment peuplée et proche, elle s'est engagée dans une démarche de coopération avec les pôles urbains les plus proches (ou les moins éloignés) et qu'elle commande d'un point de vue démographique, afin de développer une voie alternative de métropolisation par la coopération.

Cette coopération s'exprime à travers deux réseaux de villes ; d'une part, le réseau « Limousin axe majeur » avec les principales villes limousines soit Brive-la-Gaillarde, Tulle et Guéret ; d'autre part, le réseau « Limoges-Poitiers » avec la capitale poitevine.

- Le réseau « Limousin Axe Majeur », créé en 1998, répond à une volonté de renforcer le maillage de l'armature urbaine limousine et joue un triple rôle : de fédérateur, pour les relations existant déjà entre les villes membres et leurs agglomérations ou leurs pays ; de partenaire et de relais institutionnel notamment vis-à-vis des autres acteurs ; d'innovation. Une charte

partenariale a été arrêtée en 2001, et des actions déjà engagées dans les domaines économique (mise en réseau des missions locales pour l'emploi des jeunes), culturel (mise en œuvre de produits et d'outils culturels communs) et de l'information (recherche d'une utilisation optimale des lignes numériques à haut débit).

- Le réseau « Limoges-Poitiers », également créé en 1998, répond à un positionnement commun d'axe fort du Centre Ouest et la complémentarité s'exerce dans les domaines de la promotion touristique (produits communs à destination des « seniors », échanges promotionnels dans les offices de tourisme...) et des échanges sur le tissu économique. Il regroupe outre les deux villes, les deux communautés d'agglomérations, les deux conseils généraux (Vienne et Haute-Vienne), ainsi que les deux conseils régionaux (Poitou-Charentes et Limousin).

Une nouvelle impulsion est en train d'être donnée avec la mise en place d'une coopération à échelle métropolitaine avec Poitiers, mais aussi Angoulême, La Rochelle et Niort. Cette coopération s'est constituée à l'occasion de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la Datar en 2005. Les ambitions sont les mêmes que celle du réseau de villes Limoges-Poitiers, mais sont portées à une échelle plus vaste. Il s'agit en effet de développer une forme alternative de métropolisation à travers trois orientations principales :

- la structuration de « pôles d'excellence » économiques, d'une offre de recherche et d'enseignement supérieur universitaire de dimension européenne,
- des pratiques foncières et de mobilité innovantes et durables,
- une ambition culturelle métropolitaine au travers d'une politique volontariste d'infrastructures et une ingénierie partagée.

2.1.3 Des projets d'équipement dimensionnés à l'échelle métropolitaine

Dimensionnés à l'échelle métropolitaine, les grands projets limougeaude permettent de mesurer combien cette échelle gouverne aujourd'hui les enjeux et les choix politiques qui orientent l'avenir. Le Zénith, dont les travaux doivent s'achever en 2006, a été pensé à l'échelle du Centre-Ouest (jusqu'à 6.000 places, 150.000 spectateurs/an) et développé comme un équipement favorisant l'attractivité de Limoges à l'échelle nationale et internationale.



Par ailleurs, la ville de Limoges vise à renforcer l'attractivité de son hypercentre (opération cœur de ville, amélioration de l'accessibilité et de la lisibilité des pôles commerciaux spécialisés...) et définit ses projets à l'échelle d'une zone de chalandise élargie à 500.000 habitants (source : projet de PADD, plan d'Aménagement et de Développement Durable, janvier 2005).

Le Centre hospitalier régional constitue quant à lui un équipement existant déjà à l'échelle métropolitaine : premier employeur de l'aire urbaine avec plus de 5.000 emplois, il regroupe plus de 2.200 lits.

¹² source : Contrat d'agglomération de Limoges Métropole, 2003-2006.

2.2 UNE ECONOMIE A LA FOIS INFLUENTE AU-DELA DU LIMOUSIN ET FORTEMENT DEPENDANTE VIS-A-VIS DE L'ILE-DE-FRANCE

2.2.1 Un rayonnement économique supérieur à la moyenne de Province

Selon une étude « Focal » de l'INSEE Limousin (n°13 février 2005), le Limousin se situe en troisième position des régions de Province pour le taux de rayonnement, devant les régions limitrophes de Poitou-Charentes, d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Le taux de rayonnement correspond au rapport entre le nombre de salariés extérieurs à la zone d'étude et contrôlés par la zone d'étude et le nombre de salariés de la zone d'étude. Au total 13.500 salariés contrôlés par des centres de décisions limousins travaillent dans quelques 760 établissements en-dehors de la région. De même, 20% des étudiants inscrits à Limoges ont obtenu leur baccalauréat dans une autre Académie et sont venus délibérément s'inscrire à l'Université de Limoges

L'économie limougeaude pèse considérablement dans ce rayonnement, grâce notamment à la présence de la multinationale Legrand qui explique à elle seule les trois-quarts de cette influence (10.000 salariés en France et 17.000 à l'étranger). On mentionnera cependant le rôle de la société Norisko (ex-AFI), société d'expertises d'équipements, d'installations et d'infrastructures dont le siège social est à Limoges et qui emploie plus de 2.000 salariés dont 1.200 en France.

2.2.2 Legrand, une « major » limougeaude



Limoges dispose d'un atout considérable avec la présence de Legrand, leader mondial de l'appareillage à basse tension et entreprise au rayonnement international. Un historique raccourci montre que Legrand s'est développé à Limoges car les parties isolantes des appareils électriques étaient alors en porcelaine. Cet exemple montre une nouvelle fois les potentialités de diversification que peut produire une filière bien implantée et bien identifiée comme la porcelaine l'est encore aujourd'hui à Limoges.

Legrand est un acteur absolument essentiel de la vie économique limougeaude puisqu'il possède à Limoges toutes ses activités stratégiques, c'est-à-dire ses activités décisionnelles et de recherche et développement. Sont ainsi implantés à Limoges son siège social, ses laboratoires, son unité domotique, son centre international de formation.

Legrand constitue en outre la cheville ouvrière du technopole ESTER (cf ci-dessous) et son activité est génératrice de flux avec les autres grands décisionnaires nationaux et internationaux, flux qui impliquent bien souvent le passage ou à défaut le transit par Paris. Legrand a certes été rachetée en 2002 par le consortium Wendel, mais garde pleinement son périmètre et sa responsabilité de stratégie industrielle.

2.2.3 Une forte dépendance vis-à-vis de l'Ile-de-France

La même étude INSEE fait également apparaître la nette dépendance du Limousin vis-à-vis de l'extérieur et plus particulièrement vis-à-vis de l'Ile-de-France. 41 % des effectifs salariés de la région Limousin sont contrôlés par un centre de décision extérieur et 62 % de ceux-ci dépendent d'une entreprise – privée ou publique – ayant son siège en Ile-de-France (contre une moyenne de 57 % pour

les autres régions de Province). Ceci s'explique par la présence d'entreprises installées à Limoges, toutes d'origine parisienne : La Poste, SNCF, EDF-GDF, Valéo, Carrefour...

Cependant, il faut aussi remarquer que cette dépendance vis-à-vis d'activités exercées en Ile-de-France crée des liens décisionnels entre le siège social et les implantations limougeaudes, liens générateurs de flux entre Paris et Limoges.

2.3 UNE ACTIVITE TERTIAIRE SUPERIEURE DE BONNE TAILLE, SPECIALISEE ET REGROUPEE

2.3.1 Des filières économiques génératrices d'activités de recherche et de développement

Limoges possède une tradition industrielle ancienne, qu'elle a su moderniser pour développer quatre pôles de compétences bien identifiés, générateurs d'activités de recherche privée ou publique :

- céramiques industrielles, matériaux et traitement de surfaces ;
- électromagnétisme, micro-ondes, photonique ;
- génétique pour l'agro et la bio-industrie ;
- traitement de l'eau et des déchets, gestion des pollutions.

Ces quatre pôles regroupent une quinzaine d'équipes de recherche associées au CNRS, à l'INRA et le CEA et ayant des partenariats avec les entreprises locales (Legrand notamment).

Au total, la recherche, au-delà des activités liées à ces quatre pôles de compétences, regroupe environ 800 chercheurs et enseignants-chercheurs et environ 600 thésards. Une politique de transfert de technologie, entre les laboratoires de recherche et les porteurs de projets de créations d'entreprises issus de ces laboratoires ou s'appuyant sur les compétences des laboratoires a été mise en place via un incubateur d'entreprises.

2.3.2 Un centre complet de formations supérieures poussé par des domaines d'excellence

Limoges se caractérise en outre par un centre complet de formations supérieures, comptant une université (5 facultés et 1 IUP) et 3 écoles d'ingénieurs soit un total de 20.000 étudiants. Il s'agit certes d'un chiffre relativement modeste à l'échelle européenne, mais l'enseignement supérieur limougeaud bénéficie et d'une assez bonne renommée et d'un rayonnement inter-régional, puisque, comme mentionné ci-dessus, 20 % des étudiants de l'université sont originaires d'une région autre que le Limousin.



En outre, l'enseignement supérieur limougeaud possède, avec ses pôles de compétences (recherche, école d'ingénieurs, masters), de spécialités de bonne renommée, et, avec sa cinquantaine de masters (niveau doctorat du système européen Licence-master-doctorat, LMD), d'éléments qualifiants, facteurs de valorisation dans le cadre de la compétition universitaire européenne introduite par la réforme LMD. En plus des domaines de spécialisation évoqués ci-dessus, on ajoutera celui du Sport. Le Centre de droit et d'économie du sport (CDES) de Limoges est un outil d'expertise et de formation dont le rayonnement dépasse les frontières nationales. Il n'est pas rare que d'anciens sportifs de très haut niveau viennent y passer leurs diplômes en vue d'une reconversion. A titre d'exemple récent, l'ancien footballeur

international français Laurent Blanc a suivi les formations dispensées par le CDES pour obtenir son diplôme d'entraîneur.

2.3.3 Un puissant outil de développement et de « marketing » territorial, le technopole ESTER

Limoges s'est dotée depuis 1990 d'un technopole, ESTER, rapprochant, physiquement et intellectuellement, l'industrie, la recherche et l'enseignement et plaçant les entreprises au cœur d'un réseau international de compétences scientifiques et technologiques, autour des quatre pôles de compétences limougeauds. La dimension internationale de ce technopole est renforcée par l'installation du SITEL, Site industriel des technologies électroniques de Legrand en Limousin. ESTER accueille pour l'heure 1.000 emplois.

Les acteurs institutionnels se sont engagés à poursuivre le développement de la démarche technopolitaine à travers les projets de création du Centre européen de la céramique et de pôle des microtechniques. Le Pôle européen de la céramique ambitionne d'être le premier centre européen reconnu, dédié aux céramiques techniques, d'égaliser les meilleurs centres mondiaux et d'intégrer les dimensions formation, recherche, transferts de technologies, création d'activités. Il s'en suivra le regroupement de tous les laboratoires et compétences disponibles à Limoges sur le technopole.

Ces deux projets concourent pour l'attribution du label de « pôle de compétitivité » suite à l'appel national à projet lancé par le gouvernement en 2004 pour la création en régions de pôles chargés de développer le potentiel national en matière de recherche et d'applications industrielles.



2.3.4 Une administration supérieure régionale

L'activité tertiaire supérieure de Limoges est aussi d'ordre administrative. Etant chef-lieu de département et de région, Limoges possède tous les organismes institutionnels liés à ce titre, qui la place, au même titre que les 25 autres préfectures régionales, au 2^{ème} rang de la hiérarchie urbaine administrative française, juste après Paris. Ainsi, sont présents à Limoges les directions déconcentrées de toutes les administrations de l'Etat, le Conseil régional du Limousin, le Conseil général de la Haute-Vienne, la Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, la Ville de Limoges, et les antennes régionales des principaux organismes publics (Centre régional hospitalier, la Caisse régionale d'assurance maladie). L'ensemble de ces établissements représente environ 10.000 emplois.



Par conséquent, le seul rapport de sujétion administrative qu'entretient Limoges est avec Paris. Ce rapport génère des relations fréquentes et régulières entre hauts fonctionnaires installés à Limoges et à Paris. A l'inverse, Limoges entretient des rapports de prééminence administrative avec les préfectures des deux autres départements limousins - la Corrèze et la Creuse -, Tulle et Guéret. Ce rapport génère aussi des relations entre hauts fonctionnaires installés dans ces deux villes et Limoges.

2.4 UN POTENTIEL POUR DEVELOPPER UNE IMAGE DE QUALITE ET UNE ACTIVITE DE TOURISME URBAIN ET D'AFFAIRES

2.4.1 Une image en mutation et, grâce à la porcelaine, une des rares villes françaises internationalement connues

L'image de Limoges est en pleine mutation.

Les acteurs locaux insistent sur deux aspects : d'une part, la modernité de Limoges, sa capacité, son ouverture d'esprit (« Bienvenue dans le XXI^{ème} siècle », « avec ESTER, Limoges est de plain-pied dans son XXI^{ème} siècle », « Limoges ville ouverte », (source : site internet de la Ville de Limoges) et d'autre part, sa qualité de vie (« Avec une sérénité que lui envient les trop grandes villes, Limoges a su créer un microclimat où la qualité de vie va de pair avec une activité urbaine intense » *ibid*).



Cette communication vise d'abord à faire prendre conscience à la France de la modernisation et de la mise à niveau qu'a connues Limoges ces dernières décennies, de manière à se défaire du cliché, qui sied encore à Limoges sur le plan national, de ville « dépassée », incarnation d'une France surannée, agricole, à faibles revenus, toute empreinte d'immobilisme. Cette communication vise aussi à servir l'ambition métropolitaine de Limoges, par la revendication d'un objectif de métropolisation alternative, alliant qualité des services d'une métropole et « bon vivre » d'une ville moyenne.

De l'étranger, Limoges bénéficie, grâce à la porcelaine d'une visibilité, chose peu commune pour une ville française de 200.000 habitants. En outre, cette image, bien différente de l'image limougeaude en France, est particulièrement positive, puisqu'elle est associée au luxe et à la qualité, « Limoges » étant une marque de prestige mondial, incarnant le raffinement français, comparable à Champagne ou à Louis-Vuitton.

2.4.2 Les Arts du Feu, un vecteur potentiel d'une identité touristique affirmée et encore insuffisamment exploitée aujourd'hui

Limoges a vocation à devenir une destination de tourisme urbain, ressource considérablement sous-exploitée aujourd'hui. Elle dispose pour cela d'un atout majeur : une identité touristique autour des Arts du Feu.

Avec la tradition des Arts du Feu (porcelaine, émail, vitrail, céramique industrielle, orfèvrerie), Limoges possède un patrimoine culturel, mais aussi touristique, singulier, facteur de différenciation par rapport aux villes françaises et européennes.

Ce patrimoine est le support d'un Pôle d'économie du patrimoine dont les actions amènent à améliorer l'offre touristique (réaménager les musées, sauvegarder et valoriser le patrimoine industriel, développer les projets privés et associatifs), à la coordonner (parcours thématiques) et la promouvoir (création d'un pôle d'accueil et d'information).



Le patrimoine lié aux Arts du Feu est relayé par un patrimoine urbain et historique plus conventionnel pour une ville française, mais de qualité. Il commence seulement à être reconnu comme en témoigne la récente labellisation de « Ville d'art et d'histoire ». A proximité se trouve également un environnement protégé et relativement diversifié.

2.4.3 Des activités et des équipements pour un tourisme d'affaire

Ses activités de recherche, la présence d'une multinationale comme Legrand, l'implantation de grands groupes offrent à Limoges une clientèle potentielle de tourisme d'affaire peu exploitée aujourd'hui, ne serait-ce qu'en raison d'une faible capacité hôtelière aux niveaux 3* et plus, et réciproquement. L'amélioration de son image ainsi que le développement d'une activité de tourisme urbain seraient autant d'éléments favorables pour envisager la croissance de cette activité. En-dehors de l'amélioration souhaitable de la capacité hôtelière, les autres infrastructures en matière de tourisme d'affaires existent déjà ou existeront dans un futur proche : la capacité actuelle totale des salles de réunion limougeaude s'élève à 14.500 personnes, tandis que le Zénith, dont une partie de l'activité est destinée aux congrès et colloques, sera achevé en 2006.

2.5 UNE PERCEPTION DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COMME MOYEN D'OUVERTURE SUR L'EXTERIEUR

2.5.1 Faire évoluer les perceptions locales et créer une dynamique de projets

Les acteurs locaux rencontrés mettent en avant un certain « conservatisme » des mentalités limousines, qui seraient peu acquises à la culture de projet et se situeraient encore dans un réflexe d'attente envers l'Etat, donc de dépendance envers lui. Il en résulte le sentiment que l'Etat manquerait de considération envers le Limousin et Limoges, qui se vivent comme des espaces centraux contournés, ignorés des principaux projets d'infrastructures. L'abandon du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) renforcerait ce sentiment.

La récente ouverture de l'A20, la prochaine mise en service de la RCEA modifient cette perspective : Limoges ne peut plus affirmer qu'elle est oubliée de la communauté nationale, puisqu'elle est l'une des seules capitales régionales à être desservie à terme par deux autoroutes ou voies express en grande partie gratuites.

Ce point de l'enclavement est une des attentes principales des acteurs locaux envers la LGV. Au-delà même du désenclavement ferroviaire, et des enjeux économiques et d'image, ils attendent du projet qu'il fasse évoluer les mentalités, qu'il contribue à donner confiance et à créer une dynamique de projets, qu'il « désenclave les mentalités » selon une expression utilisée, en intégrant mieux Limoges dans la communauté nationale, en améliorant le contact du Limousin avec l'extérieur.

2.5.2 Développer les relations inter et intra-régionales et porter l'ambition de Limoges

Au cœur du Centre-Ouest Atlantique, à mi-chemin entre les foyers de peuplement de l'Europe du Nord et de la péninsule ibérique, sur l'un des axes principaux de circulation routière entre l'arc Atlantique et l'Europe centrale, Limoges occupe une position de carrefour valorisée par la présence ou l'arrivée de grandes infrastructures. Cette situation de carrefour représente une double opportunité pour Limoges :

- capter les flux et occuper une place plus stratégique dans l'organisation de la desserte de l'espace français, d'une part ;
- établir des liaisons intensifiées vers les villes avec lesquelles elle est en relation, d'autre part.

Le croisement de l'A20 et de la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) à hauteur de Limoges, associé à la situation médiane de Limoges entre péninsule ibérique et Europe centrale et Europe rhénane est une opportunité pour développer les activités logistiques et attirer de nouvelles entreprises, d'autant que la RCEA a l'avantage, pour le transport routier, comparativement à l'A89, de ne pas offrir de pentes trop prononcées, du fait de son passage au Nord. Pour valoriser cette situation de carrefour routier, une nouvelle voie rapide RD 2000 et un centre routier avec possibilité d'extension ont été réalisés, tandis que de larges parcelles demeurent disponibles à proximité ou au sein même des deux principaux secteurs de zones d'activités, les secteurs nord et sud.

La mise en place de liaisons aériennes régulières entre Limoges et le Royaume-Uni (Londres-Standed, Liverpool, Southampton) et l'installation d'une compagnie low cost (Ryanair) affirment l'aéroport Limoges-Bellegarde comme une plate-forme aéroportuaire d'importance régionale, appuyée sur les facultés de hub présentes à Lyon-Saint Exupéry, à Clermont-Ferrand et à Paris. Cette plate-forme complète le rôle de Limoges et de Brive-la-Gaillarde comme porte d'entrée touristique vers le Grand Sud-Ouest.



L'amélioration de la ligne ferroviaire existante entre Limoges et Poitiers et, de là, l'accès à l'arc Atlantique (Nantes, La Rochelle) recouvrent le même enjeu stratégique et servirait, en plus, de support à la coopération déjà formalisée entre les deux capitales régionales du Centre-Ouest et à un arrimage vers l'Ouest.



2.5.3 Des infrastructures ferroviaires pour un rabattement optimal vers la gare de Limoges-Bénédictins

Limoges est un nœud ferroviaire. Son réseau forme une étoile à 8 branches permettant des relations vers les directions de Paris-Austerlitz, Lyon, Clermont-Ferrand, Brive (de là Rodez et Aurillac), Toulouse, Périgueux, Angoulême et Poitiers. Elle offre une potentialité d'irriguer par le fer depuis Limoges le territoire situé dans son aire d'influence et donc une potentialité de rabattement de rabattement vers sa gare.

La constitution récente d'un pôle d'échanges en gare de Limoges-Bénédictins (le CIEL = Centre intermodal d'échanges de Limoges) permet de créer les conditions d'une intermodalité par un rabattement optimal vers la gare. En effet, autour du réseau ferroviaire sont regroupés tous les réseaux routiers de transports collectifs de l'agglomération, du département de la Haute-Vienne et de la région Limousin. Limoges et son agglomération disposent d'un réseau d'autobus et de trolleybus permettant une desserte performante du cœur de l'agglomération. Le développement d'une offre reliant la première et la seconde couronnes constituent une des priorités figurant dans le Plan de déplacements urbains (PDU) ainsi que dans le contrat d'agglomération de Limoges Métropole. L'objectif d'une fréquentation des transports collectifs atteignant, à l'horizon 2015, 15 % des déplacements de l'agglomération est affiché par les acteurs publics, Cet objectif représente une hausse de fréquentation de l'ordre de 20 % par rapport à la situation actuelle.

On soulignera enfin, l'excellente accessibilité routière du CIEL de Limoges-Bénédictins depuis les principaux points névralgiques de l'agglomération : la proximité du périphérique et le tracé très urbain et sans péage de l'autoroute A20 permettent un accès direct avec le technopôle ESTER, le Centre hospitalier régional, l'université, les zones d'activités Nord et Sud. Le réseau de transports collectifs déjà bien dimensionné lui permet un accès rapide à l'hypercentre depuis la gare de Limoges-Bénédictins.

2.6 UNE STRUCTURE URBAINE ORGANISEE ET DEVELOPEE POUR UNE POPULATION, DES ACTIVITES ET DES EQUIPEMENTS BIEN SUPERIEURS A L'ETAT ACTUEL

Les documents de planification des usages futurs du sol sont en cours de révision. Ils révéleront des capacités importantes de développement de nouveaux espaces urbanisables dans les différentes communes qui composent l'agglomération.

Mais bien au-delà de cela, c'est la structure de l'organisation territoriale et l'échelle de l'organisation fonctionnelle de l'agglomération qui traduisent déjà des dispositions d'échelle supérieure à celles des populations et des activités présentes aujourd'hui dans l'aire urbaine. Les principaux facteurs d'échelle en question, pour ne relever que les signes les plus marquants sont décrits ci-dessous.

Le boulevard circulaire n'est pas un simple périphérique qui limiterait classiquement la ville dense et sa banlieue, fixant définitivement la superficie de l'espace central. C'est un boulevard, en cours de prolongement sur l'autre rive de la Vienne, qui crée le lien entre les différents quartiers, les principales zones d'activités et les grands équipements (université, santé, etc.). Il ouvre ainsi matière à toutes sortes de développements ultérieurs en pleine situation de centralité.

L'espace situé entre la rivière et la gare de Limoges-Bénédictins, au contact direct de celle-ci, est du point de vue de l'usage du sol, d'une grande diversité de densité et de qualité. Il est situé dans une partie de la ville dans laquelle une grande avenue (avenues des Bénédictins et J.-Gagnant) qui joint le cœur de ville à l'A20, véritable nervure centrale de communication dans Limoges, existe déjà. On peut donc présumer aisément que ce secteur présente toutes conditions requises pour pouvoir dégager de fortes capacités d'accueil de nouvelles activités urbaines par renouvellement urbain naturel si la demande d'installations à proximité immédiate de la gare devait se développer.

Le secteur dans lequel a été installé le technopole ESTER est capable de tripler ou quadrupler sa capacité d'accueil s'il le fallait, bien qu'étant localisé en relative proximité du centre-ville et surtout de la gare.

La manière avec laquelle a été tracé la RD2000 dans le quart nord-ouest de l'agglomération dégage pour le grand futur de très vastes possibilités de développement d'espaces économiques et logistiques, etc....

Disposition a été prise pour assurer le développement d'une partie importante de l'université au cœur même du centre-ville dans des espaces mitoyens avec l'hôtel de ville. Cette mesure marque l'intention de promouvoir le développement de l'animation urbaine au cœur de la cité ; c'est un gage de

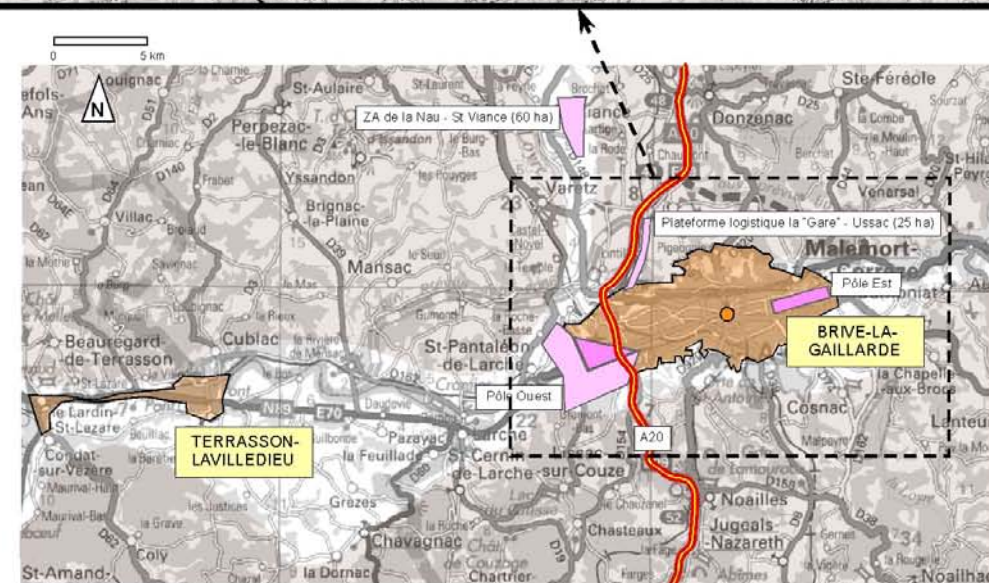
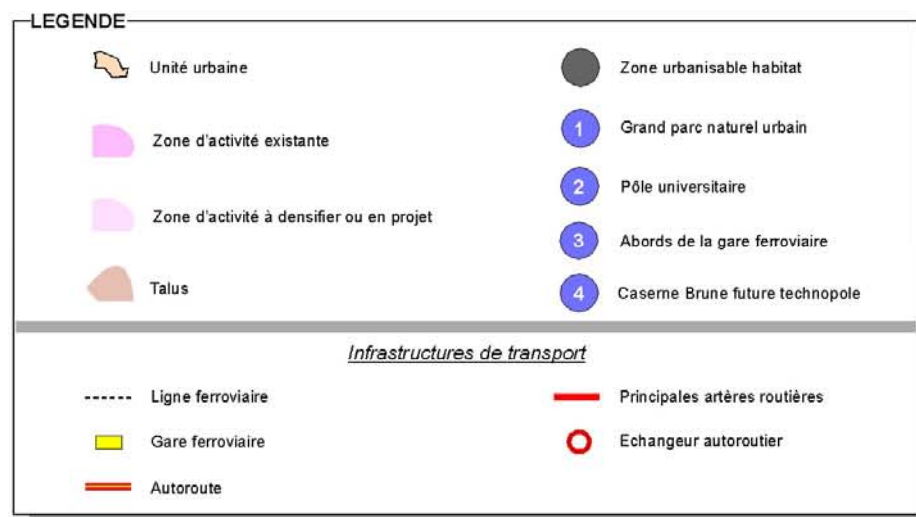
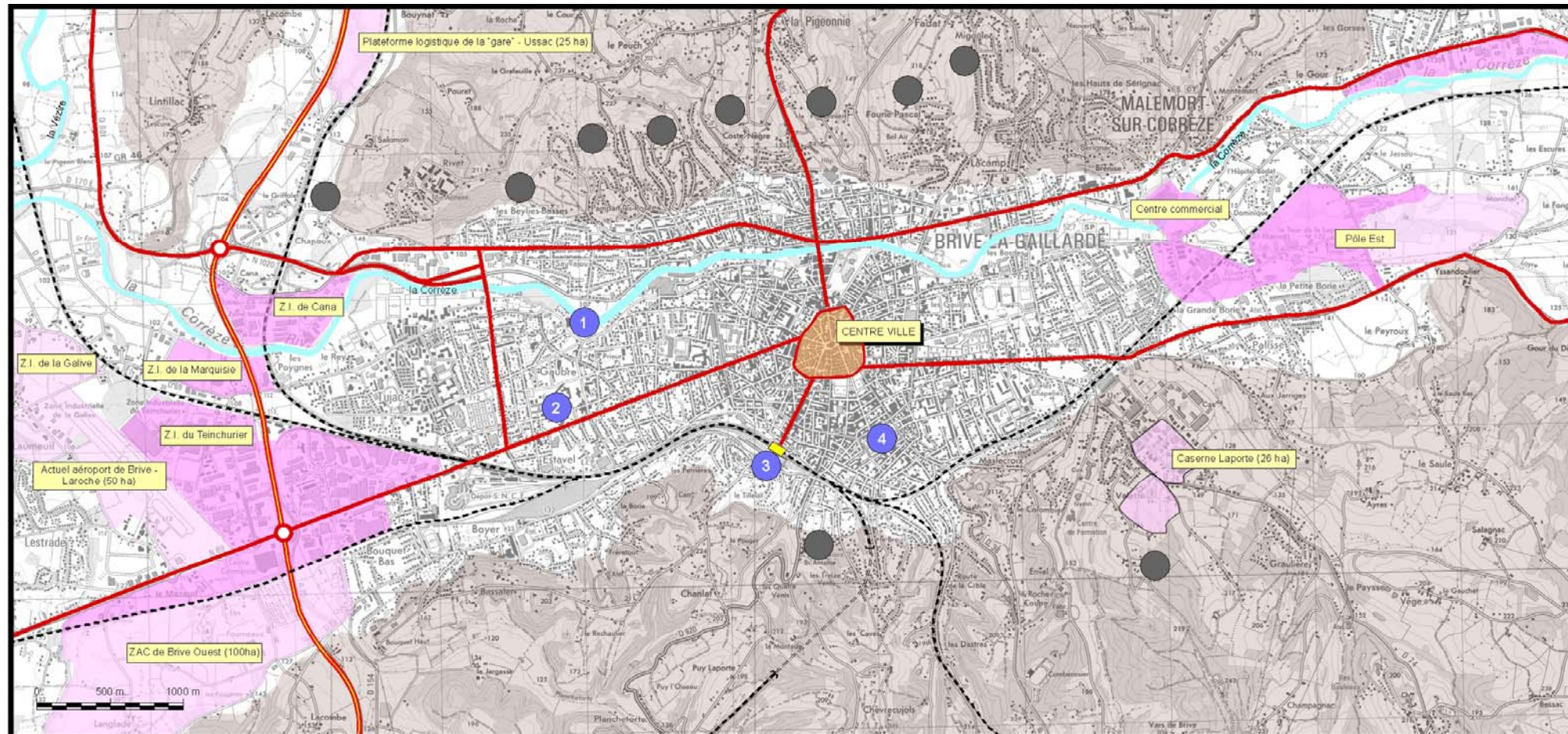
permanence de cette animation, supérieure aux simples mécanismes de vie urbaine des 230.000 habitants actuels dans l'aire urbaine.

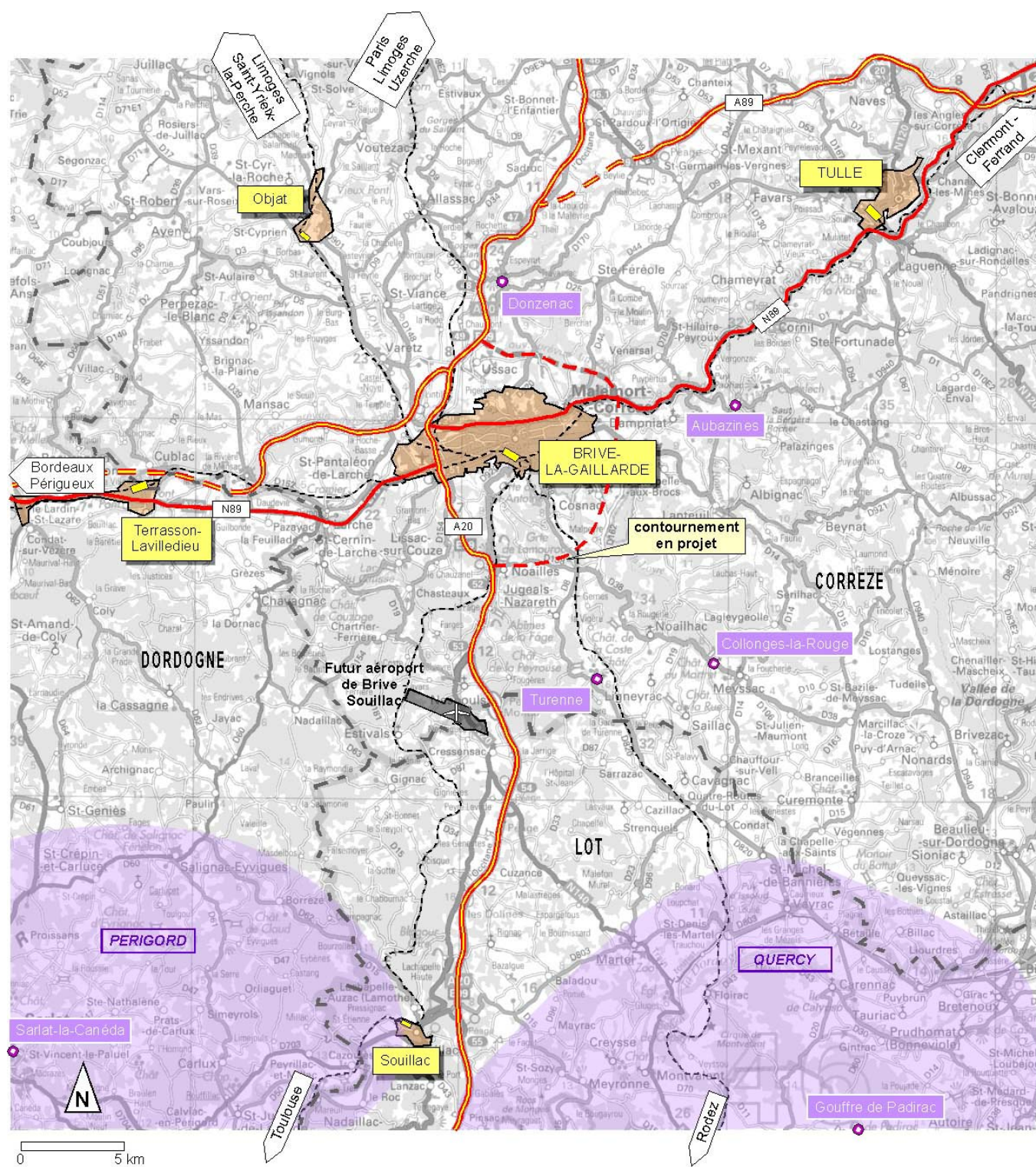


3 BRIVE-LA-GAILLARDE

L'aire urbaine de Brive-la-Gaillarde a mis longtemps à être perçue à l'échelle de ce qu'elle est et continue à devenir : un ensemble urbain polycentrique d'environ 150.000 habitants. Cet ensemble représente l'avenir du contact entre le Massif Central et le Bassin Aquitain, comme Limoges assure depuis toujours l'ouverture du Massif Central vers le nord et l'ouest du Val de Loire.

C'est un lieu de fortes potentialités économiques et humaines, fondé sur une situation de carrefour ferroviaire exceptionnel que les autoroutes A20, récemment, et A89, d'ici cinq ans, reconstituent et renforcent, à l'endroit même où l'espace manquera d'autant moins que Brive déplace son aéroport.





LEGENDE	
	Unité urbaine
	Bassin touristique
	Site touristique
<i>Infrastructures de transport</i>	
	Ligne ferroviaire
	Gare ferroviaire
	Autoroute
	Principales artères routières
	Limite de département

3.1 UNE BONNE ECHELLE DANS L'ARMATURE URBAINE FRANÇAISE, UN POTENTIEL DE RESEAU DE VILLES POUR UNE AIRE D'INFLUENCE ELARGIE

3.1.1 Une bonne échelle dans l'armature régionale française ; une spécificité au cœur d'un territoire « sous-métropolisé »

Avec une unité urbaine de 65.500 habitants au Recensement général de la population (RGP) de 1999, Brive-la-Gaillarde est une ville moyenne dans la hiérarchie urbaine française. Son aire urbaine atteint 89.000 habitants, ce qui la classe à la deuxième place des villes du Limousin. Cette taille est comparable à celle de Périgueux (commune de 30.100 habitants, unité urbaine de 63.500 habitants, aire urbaine de 91.500, RGP 1999) et Agen (commune de 30.200 habitants, unité urbaine de 69.500 habitants et aire urbaine 94.700 habitants, RGP 1999).

A l'échelle de l'inter-région assurant le contact entre le sud-ouest du Massif Central et le nord-est du Bassin Aquitain, s'étendant du plateau de Millevaches à la Garonne et qui comprend les trois départements limousins, les départements aquitains de la Dordogne, de la Gironde et du Lot-et-Garonne et les départements midi-pyrénéens du Lot, de l'Aveyron, du Tarn-et-Garonne, du Tarn et de la Haute-Garonne, l'aire urbaine de Brive-la-Gaillarde se place en 4^{ème} position à égalité avec celles de Périgueux et Agen, immédiatement derrière les capitales régionales que sont Toulouse, Bordeaux et Limoges.

3.1.2 A l'échelle de l'aire urbaine, une croissance démographique, inférieure à celle de ses concurrentes

L'aire urbaine connaît depuis 1982 une croissance démographique continue, qui, cependant se ralentit de plus en plus (+ 0,76 % par an entre 1975 et 1982, + 0,33 % par an entre 1982 et 1990, + 0,18 % par an entre 1990 et 1999), en raison de l'effet conjugué du tassement du solde naturel, tout juste positif en 1999 (+ 0,01 % par an entre 1990 et 1999, alors qu'il était de 0,27 % par an entre 1975 et 1982) et d'un ralentissement du solde migratoire (+ 0,17 % par an entre 1990 et 1999, contre + 0,49 % par an entre 1975 et 1982).

Cette croissance est, à l'échelle des aires urbaines, inférieure à celles des concurrentes que sont Périgueux et Agen, bien que le même mouvement de ralentissement de la croissance démographique annuelle soit observable depuis un quart de siècle : à Périgueux, le taux de variation annuelle est passé de + 0,67 % par an entre 1975 et 1982 à + 0,24 % par an entre 1990 et 1999 ; à Agen, ce même taux de variation annuelle est passé lui de + 0,67 % par an entre 1975 et 1982 à + 0,39 % par an entre 1990 et 1999.

Alors que les causes de cette évolution pour ce qui concerne l'aire urbaine de Périgueux sont comparables à celles de Brive (tassement du solde naturel devenu neutre : 0,00 % par an entre 1990 et 1999) conjugué à un ralentissement du solde migratoire : + 0,24 % par an entre 1990 et 1999), l'aire urbaine agenaise est parvenue à maintenir son taux annuel de solde naturel (+ 0,20 % par an entre 1990 et 1999, contre + 0,29 % par an entre 1982 et 1990 et + 0,12 % par an entre 1975 et 1982) alors que son solde migratoire, toujours positif se ralentit nettement (+ 0,55 % par an entre 1975 et 1982, + 0,19 % par an entre 1990 et 1999).

3.1.3 A proximité, des centralités secondaires, relais pour une aire d'influence élargie

Néanmoins, une des principales singularités du pôle briviste réside dans son armature urbaine. Brive se trouve, en effet, à la tête d'un ensemble d'implantations urbaines : à l'est, Tulle (unité urbaine de 18.500 habitants et aire urbaine de 28.500 habitants, RGP 1999) ; au nord, Objat (unité urbaine de 4.100 habitants, RGP 1999) ; à l'ouest, Terrasson-la-Villedieu (Dordogne, unité urbaine de 11.000 habitants, RGP 1999) ; au sud, Souillac (Lot, unité urbaine de 3.700 habitants, RGP 1999). Ce sont là autant de relais potentiels de sources de complémentarités pour étendre l'influence de la ville-centre. Cette armature urbaine compte, aires urbaines de Brive et Tulle et unités urbaines d'Objat, de Terrasson-Lavilledieu et de Souillac réunies, 136.000 habitants au RGP de 1999, soit une masse démographique commençant à devenir suffisamment critique pour envisager une élévation de rang dans la hiérarchie urbaine inter-régionale et donc pour élargir son influence au-delà de cet ensemble d'implantations urbaines.

Il s'agit d'une situation tout à fait remarquable à l'échelle de ce territoire inter-régional, avant tout rural, aux faibles densités de population et « sous-métropolisé ». Toutefois, la structuration de ce territoire, à cheval sur trois départements et autant de régions, en un seul ensemble est une réelle opportunité à soutenir pour faciliter la conversion globale du territoire, avant tout rural, qui l'entoure. Aujourd'hui, il en est à ses prémices : il ne constitue pas encore un seul bassin de vie mais porte les signes d'une tendance forte et crédible, précisés dans le paragraphe 2.3.2.

3.2 UNE SITUATION DE CARREFOUR VALORISEE PAR LES RESEAUX DE TRANSPORTS ; DES ESPACES DISPONIBLES POUR ACCUEILLIR HOMMES ET ACTIVITES

3.2.1 Bientôt, Brive sera à nouveau un carrefour routier important en France

Avec le bouclage de l'autoroute A89 prévu d'ici 2010, le croisement autoroutier des flux nord-sud (avec l'A20) et est-ouest sera effectif et constituera un carrefour d'importance supra-régionale intégré au maillage autoroutier principal européen. Ce sera également un des rares croisements autoroutiers donnant sur la façade atlantique. Les temps de parcours seront améliorés.

Toutefois, les capitales régionales restent relativement éloignées (Limoges étant la plus proche, située à 90 km). Par conséquent, Brive ne subira qu'une concurrence modérée des autres villes pour tirer profit de sa situation de carrefour, a fortiori tant que la RCEA ne sera pas à quatre voies sur l'intégralité de son parcours. Il est donc tout à fait envisageable que son aire d'influence en sera élargie. Quoi qu'il en soit, Paris restera à quatre heures de trajet.

De ce carrefour, Brive-la-Gaillarde, devrait pouvoir gagner des implantations logistiques et accéder au statut de ville relais, d'autant que les acteurs locaux sont en train de réaliser des aménagements en conséquence : contournement autoroutier nord pour faciliter la circulation et préserver la ville même du transit, liaison entre l'A20 et la RD901. Bien que la forte pente (traversée du Massif Central) et le péage soient des éléments agissant en sa défaveur, dans un contexte de concurrence pour la traversée est-ouest de la partie centrale de la France par les poids lourds, l'A89 a quelques atouts à faire valoir : la primauté de la réalisation de la liaison et l'échéance encore lointaine de l'achèvement de la configuration en deux fois deux voies de la Route Centre-Europe-Atlantique (RCEA), gratuite et moins pentue, donnent en effet à l'A89 une vraie longueur d'avance pour capter les flux de transit entre la péninsule ibérique et l'arc atlantique d'une part, et l'Europe du Nord et l'Europe Centrale d'autre part.

On notera que la constitution d'un carrefour est une récurrence dans l'histoire briviste : cette situation de carrefour naturel a fait l'objet d'une valorisation inégale au cours des siècles et a été à l'origine des phases de prospérité de la ville. Au Moyen Age, Brive, située au carrefour de routes et le long d'une branche des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, tira son essor de sa fonction de ville-marché. La constitution du nœud ferroviaire au cours de la seconde moitié du XIXème siècle, de préférence à Tulle, car la topographie était moins contrainte, a permis le développement de Brive et de sa région, notamment sa spécialisation agricole dans la production légumière et fruitières.

3.2.2 Des espaces disponibles pour accueillir hommes et activités

Parallèlement à cette situation renaissante de carrefour, Brive et son ensemble urbain possèdent de vastes espaces pour accueillir hommes et activités.

A l'ouest de l'agglomération, un total de 183 hectares de zones d'activités étaient disponibles (50 ha sur Brive-Laroche, 100 sur la ZAC de Brive-la-Gaillarde Ouest) en 2001 (source : Charte urbaine). En outre, l'emprise de l'actuel aéroport de Brive-Laroche dont le transfert est prévu à Souillac à l'horizon 2007, rendra disponible des parcelles pouvant accueillir des implantations de différentes échelles. La situation privilégiée de ces dernières, à l'ouest de l'agglomération, principale porte d'entrée, à proximité d'un échangeur et avec un accès aisé vers la ZA de la « gare » à Ussac laissent à penser qu'elles auront trouvé un occupant d'ici à 2020.

Afin d'anticiper au mieux les retombées économiques à attendre du carrefour autoroutier, une réflexion des acteurs locaux a été menée dès la fin des années 1990 : elle vise à créer une vingtaine de zones d'activités. Parmi ces zones, on distingue :

- la plate-forme logistique de la « gare » à Ussac au nord de l'agglomération, avec notamment des services pour les professionnels de la route et la filière agro-alimentaire, aménagée et gérée par le Syndicat mixte d'aménagement du Pays de Brive, regroupant le Conseil général, la Chambre de commerce et d'industrie du Pays de Brive et la Communauté d'agglomération de Brive ;
- la zone de la Nau à Saint-Viance (60 ha), également au nord de Brive-la-Gaillarde.

C'est assurément la partie occidentale de l'ensemble urbain qui représente l'axe préférentiel du développement et qui est porteuse de la plus grande réserve foncière. Située le long de la vallée de la Vézère, vallée relativement plane, par opposition à la vallée de la Corrèze entre Tulle et Brive, cette partie, entre Brive et Terrasson-Lavilledieu, représente un espace d'une trentaine de kilomètres carrés soit environ 10 km² ou 1.000 ha de terrains à consacrer à terme à un développement urbanisé (zones d'habitat et d'activités notamment) du territoire. On précisera que ces terrains sont situés dans le secteur desservi dans les cinq années à venir par le dernier tronçon central de l'A89.

Les coteaux nord et, dans une moindre mesure, les coteaux sud de Brive-la-Gaillarde pourraient constituer les autres disponibilités foncières principales à l'échelle de l'ensemble urbain, mais elles sont plutôt destinées à recevoir de l'habitat.

3.2.3 Un carrefour ferroviaire, centre d'éclatement du trafic en provenance de Paris

Brive-la-Gaillarde occupe une position stratégique de centre d'éclatement du trafic en provenance de Paris (terminus du service grandes lignes) à travers le sud-ouest du Massif-Central et le Nord-Est du Bassin aquitain, notamment vers Périgueux et Rodez. A une échelle infra-régionale, c'est un carrefour

de service TER (multirégional : Limousin, Aquitaine, Midi-Pyrénées). Toutefois, le rabattement à l'heure actuelle est peu performant : les temps de parcours sont longs et les dessertes relativement peu nombreuses.

L'hypothèse d'un système ferroviaire du genre "tram-train" centré autour de Brive et desservant Tulle, Objat, Terrasson-Lavilledieu et Souillac a été mise en avant par les acteurs locaux et formulée dans la Charte urbaine de Brive-la-Gaillarde, datant de 2001. Elle n'a pas été développée depuis. Toutefois, dans une hypothèse de desserte de Brive, le TGV trouverait avec une mise en réseau des infrastructures ferroviaires à l'échelle locale, que soit à travers un tram-train ou non, un système et une offre de rabattement efficaces vers le Périgord, le Quercy, la haute vallée de la Dordogne qui sont potentiellement dans l'aire d'influence de Brive, soit un système permettant au TGV de toucher une plus grande population et à Brive d'accroître son rayonnement régional.

3.3 UN RAYONNEMENT CARACTERISTIQUE D'UNE VILLE MOYENNE ; L'AMBITION DE DEVENIR UN CENTRE QUI COMPTE DANS LE SUD-OUEST

3.3.1 Un rayonnement avant tout local dans un contexte de fonctionnement en réseau et de concurrence avec Tulle

L'analyse croisée de l'Inventaire communal de 1998 réalisé par l'INSEE et de l'implantation des antennes et délégations régionales des grandes entreprises publiques et privées françaises fait apparaître que le rayonnement de Brive s'exerce, aujourd'hui, avant tout à une échelle locale dans un contexte de fonctionnement en réseau et de concurrence avec Tulle (notamment pour les hôpitaux) : même si Brive l'emporte, on constate une dispersion des attributs de centralité les plus basiques (cinéma, salle de spectacles) auprès des villes satellites si bien que l'aire d'influence actuelle directe de Brive est plus restreinte que celle de Périgueux qui est moins relayée par des centralités secondaires.

Le rayonnement infra-régional de Brive n'est aujourd'hui une véritable réalité dominante qu'en matière commerciale (fort pouvoir attractif hypermarchés), voire logistique (Nobert-Dantressangle) et sportive (rugby, club du CA Brive-Corrèze, champion d'Europe en 1995). Brive ne possède aucune antenne et délégation régionale des grandes entreprises publiques et privées françaises. Ce n'est pas sur le terrain de la structure globale du territoire français que peut ambitionner de se positionner Brive, mais comme pôle pragmatique de structuration et de desserte d'un territoire inter-régional de bon niveau.

3.3.2 L'émergence d'une coopération avec Tulle ; des projets à l'échelle de l'ensemble urbain

Cette question a longtemps fait polémique. Pourtant, des volontés politiques et institutionnelles de coopération sont décelables. Ainsi en est-il des deux maires de Brive-la-Gaillarde et de Tulle, principaux acteurs politiques locaux et de camp politique opposés, dont la position est convergente :

- « La vision des deux villes comme un bassin unique de vie et d'emploi a largement progressé. La nécessité d'élaborer des projets communs s'impose donc de plus en plus », François Hollande, député-maire (PS) de Tulle *in Le Point*, n° 1677, du 4 novembre 2004
- « La communauté de communes de Tulle et la communauté d'agglomération de Brive ont destin commun », Bernard Murat, sénateur-maire (UMP) de Brive-la-Gaillarde, *ibid.*

Les deux CCI de Tulle-Ussel et du Pays de Brive déclarent également: "L'un de nos impératifs d'avenir est la prise en compte de l'échelon départemental. Nous préparons donc le rapprochement des deux CCI de la Corrèze, déjà bien engagé sur de nombreux dossiers (savoir-faire corrèziens, pôle

d'excellence : métallurgie-électronique, agro-alimentaire, filière bois...) dans un esprit de méthodes et en respectant les étapes à franchir », sous la signature du président de la CCI du Pays de Brive, *in L'actualité économique*, n° 177, janvier-février 2005.

Outre les volontés politiques et institutionnelles, on constate l'émergence d'une réflexion à l'échelle d'un seul bassin de vie. Quelques coopérations commencent à être engagées :

- création d'un syndicat interhospitalier entre les hôpitaux publics de Tulle et Brive,
- passerelles pédagogiques entre les deux ENMD,
- amélioration de la liaison quotidienne TER : 16 navettes par jour.

D'autres projets sont dimensionnés à l'échelle d'un bassin de vie unique :

- projet du « Corrèzium », centre de spectacles et de congrès de type Zénith,
- projet de type « tram-train » de Brive-la-Gaillarde, desservant Tulle, Objat, Terrasson-la-Villedieu évoqué précédemment.

3.3.3 Une volonté de devenir « la métropole » de l'inter-région assurant le contact entre le Massif Central et le Bassin Aquitain

Cette possibilité pour Brive de profiter de sa situation de carrefour géographique, valorisée par les réseaux de communication et ainsi d'accéder à un rang supérieur de la hiérarchie urbaine inter-régionale a été clairement identifiée par les acteurs des collectivités locales. Leur discours et la gouvernance qu'ils conduisent pour leur territoire est sans équivoque.

Parmi les différents documents stratégiques de planification urbaine (Schéma directeur valant Schéma de cohérence territoriale, Plan d'occupation des sols en révision pour devenir Plan local d'urbanisme), la Charte urbaine est assurément celui pour lequel la dimension prospective est la plus évidente et la plus libre. Ainsi, l'ensemble urbain briviste est présenté comme un « Pays d'interface entre les régions du Limousin, de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées », tandis que l'influence de Brive, « assise sur un territoire d'environ 100 km de rayon, est destinée à s'étendre de Tulle, Uzerche et Souillac, à Périgueux et Sarlat, voire Cahors ». L'appartenance concomitante de Brive-la-Gaillarde aux deux réseaux des villes situées le long de l'autoroute A20 (Limousin Axe Majeur¹³ et Villes d'Oc et du Quercy¹⁴) traduit également la volonté de positionnement de Brive comme ville d'interface entre le Centre-Ouest et le Sud-Ouest de la France, entre le Massif Central et le Bassin Aquitain.

Cette ambition semble, en dépit des discours officiels (« développer des complémentarités avec la capitale régionale » Schéma directeur, 2000), se faire plus en concurrence qu'en complémentarité avec Limoges. Les positions officielles et les gouvernances les plus récentes s'effectuent selon cette tendance. Alors que la Charte urbaine (2001) souligne les « distances qui limitent les influences reçues [des métropoles régionales, Limoges étant citée] » et qui « confèrent une autonomie » à Brive-la-Gaillarde, Limoges, s'est associée en 2005 avec Poitiers, Angoulême, La Rochelle et Niort pour poser sa candidature à l'appel à coopération métropolitaine lancée par le gouvernement. C'est bien avec Poitiers et les autres villes picto-charentaises et non avec Brive que Limoges noue et souhaite

¹³ Le réseau de villes « Limousin Axe Majeur » a été créé en 1998 et regroupe les principales villes du Limousin, à savoir, outre Brive-la-Gaillarde, Limoges, Tulle et Guéret. Hormis Guéret, ces trois villes sont concernées soit directement (Brive-la-Gaillarde, Limoges), soit indirectement (Tulle située à proximité de l'A20) par la desserte de l'A20.

¹⁴ Le réseau de villes « Villes d'Oc et de Quercy » a été créé en 1998 et regroupe les principales unités urbaines situées le long de l'A20 entre Brive et Montauban, à savoir, outre ces deux villes, Souillac, Gourdon et Cahors.

développer ses coopérations. Cette évolution traduit bien le positionnement de chacun des deux pôles urbains : Brive regarde vers le Sud-Ouest, tandis que Limoges regarde davantage vers la France Atlantique située entre Loire et Garonne.

3.4 UN DYNAMISME ECONOMIQUE ET UN POTENTIEL POUR L'ESSOR D'ACTIVITES DE RECHERCHE-DEVELOPPEMENT AUJOURD'HUI SOUS-REPRESENTEES

3.4.1 « Un bassin économique en mouvement »

A l'échelle du Limousin et de l'espace inter-régional, le Pays de Brive constitue un pôle dynamique. Son taux d'activité global (51,9 % au RGP de 1999) est supérieur à celui du département de la Corrèze (49,7 %) et à celui de la Région (49,9 %). Le nombre d'emplois en 1999 était en augmentation de 2,7 % par rapport à celui de 1990.

Par ailleurs, le Bassin de Brive a absorbé en 10 ans plus de la moitié des créations d'entreprises (source : CCI Pays de Brive). Avec la constitution du carrefour autoroutier, le poids économique, notamment du secteur transports et communication se trouvera considérablement renforcé au point de devenir un des moteurs économiques de l'agglomération. Il occupait déjà à la fin des années 1990 7,6 % des emplois de service soit environ 1.300 emplois. L'attraction de nouvelles entreprises dont certaines d'envergure nationale, à l'instar de Norbert-Dantressangle dont une succursale est déjà installée à Brive, est tout à fait envisageable.

La présence d'entreprises de logistique, associée à celle d'entreprises de tous les secteurs, offre un gisement pour les entreprises de services aux entreprises. Il est fort probable que le développement de l'activité logistique relayé par la consolidation des activités existantes, permettra également un essor de cette activité à Brive. L'exemple de la multinationale de services entreprises ISS, qui a implanté en janvier 2005 à Brive son premier centre multiservices en France (124 emplois), est à cet égard éclairant : « Les éléments qui justifient notre implantation à Brive sont les suivants : la plupart des secteurs d'activités sont représentés : agro-alimentaire, mécanique-électronique..., la présence d'un carrefour autoroutier, le nouvel aérodrome à échéance 2007, la création de multiples zones d'activités. Pour nous, le bassin de Brive est un bassin en mouvement, qui se développe avec un fort potentiel », analyse la directrice du centre multiservices ISS de Brive (source : *L'Actualité économique*, janvier-février 2005).

3.4.2 Un déficit de cadres et de professions intellectuelles supérieures

Au Recensement général de la population de 1999, la commune de Brive-la-Gaillarde ne comptait que 10 % de cadres et de professions intellectuelles supérieures ; à l'échelle de l'aire urbaine, ce pourcentage tombait à 9 (8,9), soit un taux de professions de tertiaire supérieur largement inférieur à la moyenne nationale (13 %) et même aux autres pôles urbains de l'étude. Cette conclusion est à pondérer : des six pôles urbains étudiés, Brive est le seul dont la commune-centre n'est pas préfecture ; elle est donc privée des emplois publics de commandement s'y rattachant. Ce rôle est dévolu à Tulle, tandis que Brive concentre les activités industrielles et de tertiaire « banal » du département.

Actuellement, le bassin de Brive présente une économie diversifiée reposant sur un tissu de PME-PMI principalement dans les domaines de l'électronique, de la métallurgie-mécanique et de l'agro-alimentaire, tissu auquel s'ajoute la présence de grands groupes comme, entre autres, Blédina (filiale

de Danone, 568 salariés en 1998, fichier CCI du Pays de Brive), Deshors (mécanique, 490 salariés en 1998), Lachaise (filiale du groupe Unilever, pâtisserie, 330 salariés en 1998), Thalès.

3.4.3 Un projet de technopole, potentiel pour un essor de l'activité de recherche-développement et garantie pour la pérennité de l'antenne universitaire

Dans sa Charte urbaine, Brive-la-Gaillarde projette de créer un technopole, sur l'emplacement de l'ancienne caserne Brune au sud du centre-ville et à proximité de la gare ferroviaire. La filière agro-alimentaire en sera l'élément moteur du fait de la spécialisation de sa production, de son identification au territoire et de sa qualité. On peut en attendre un essor des activités « tertiaires » de recherche, de développement et de formations liées à ce secteur et à l'environnement industriel plus largement.

Le développement de la recherche et d'une bonne partie des fonctions tertiaires supérieures semblent attachées à la prospérité progressive de ce technopole, d'autant que, Brive n'étant pas préfecture, elle ne dispose que de peu d'emplois publics de commandement. A l'heure actuelle la recherche et le tertiaire supérieur sont sous-représentés à Brive tandis que les activités économiques sont avant tout liées directement ou indirectement à la production et aux services. Brive et son bassin comptent peu d'activités de conception, activités à forte valeur ajoutée, vecteurs de différenciation dans la compétition entre les territoires. Celles qui existent sont à la fois privées et publiques ; privées par le biais des laboratoires (laboratoire de cosmétologie Soredex et laboratoire Créalis de Blédina, spécialisé dans les aliments pour bébé) ; publiques par le biais de laboratoires dépendant de l'université de Limoges.

3.5 UNE IMAGE POSITIVE LIEE AU SUD-OUEST ET UNE SITUATION DE CENTRE DE BASSIN TOURISTIQUE

3.5.1 Brive est au cœur d'un bassin touristique et de résidence secondaire, porte d'entrée du Périgord et du Quercy

En matière touristique aussi, Brive-la-Gaillarde bénéficie d'une situation stratégique : elle se situe au cœur d'un bassin touristique en « marguerite », à l'articulation des principaux pôles touristiques de l'espace non littoral entre Loire et Garonne et au cœur du vaste bassin de résidences secondaires fréquenté par une clientèle étrangère, soit :

- au sud-ouest : le Périgord avec la vallée de la Vézère et ses sites Préhistoriques inscrits au Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco (grottes de Lascaux à Montignac, abri de l'homme de Cro-Magnon aux Eyzies-de-Tayac), moyenne vallée de la Dordogne et ses châteaux (Beynac...) et Sarlat-la-Canéda ;
- au sud-est le Quercy, ses causses (gouffre de Padirac) et Rocamadour ;
- à l'est et au nord-est : la haute vallée de la Dordogne, support tourisme vert, principal pôle touristique du Limousin et qui comprend aussi quelque-uns des plus beaux villages de France : Collonges-la-Rouge, Turenne, Aubazine, Donzenac) ;
- au nord-ouest, le pôle du cheval d'Arnac-Pompadour : un haras national, un Club Méditerranée.

3.5.2 Un potentiel de tourisme d'étape

La proximité de flux touristiques conséquents représente un potentiel de développement pour le tourisme briviste. Associée à l'amélioration de la desserte autoroutière et aérienne (à cet égard, le choix

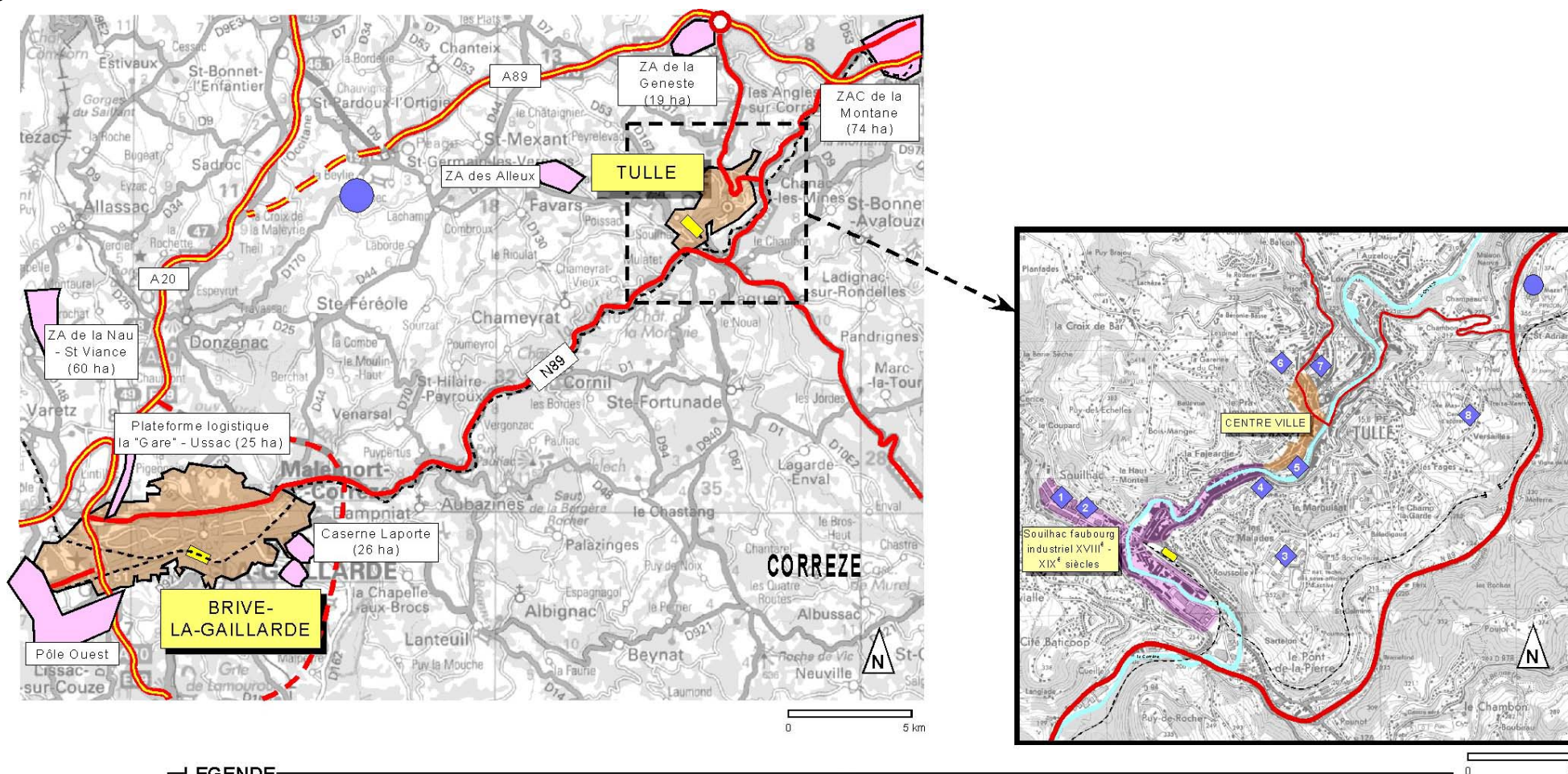
de l'implantation du nouvel aéroport est un signe fort), Brive peut jouer pleinement un rôle centre de « bassin touristique » en matière d'accueil, de formation et de promotion, de manière à s'imposer comme la ville-étape, porte d'entrée du bassin touristique « en marguerite » et du séjour. Brive présente un potentiel pour développer une offre touristique complémentaire avec l'offre environnante :

- valorisation de son patrimoine urbain et naturel pour développer le tourisme urbain : réappropriation des berges de la Corrèze à travers le « Grand parc naturel urbain », mise en lumière, reconfiguration des espaces publics du centre-ville, animation dans le cadre du réseau « Ville d'art et d'histoire » ;
- découverte de la culture du Midi, Brive étant surnommée « le riant portail du Midi », gastronomie ;
- tourisme culturel avec la Foire du Livre (début novembre), manifestation d'envergure supra-régionale voire nationale qui a contribué à la reconnaissance d'un groupe d'écrivains dit de l'« école de Brive » née au début des années 1980, comprenant entre autres Claude Michelet, Denis Tillinac . Elle rassemble annuellement environ 100.000 visiteurs en trois jours.

4 TULLE

Tulle est une petite ville-préfecture, au site contraignant qui, s'il fut un atout déterminant de la grandeur de la ville du XV^{ème} au XIX^{ème} siècles, ne l'est plus du tout aujourd'hui.

Sa proximité et sa complémentarité avec Brive-la-Gaillarde font imaginer un développement coordonné des deux villes, et même au-delà, à l'échelle d'un ensemble urbain de 150.000 habitants, orchestré autour de Brive, allant de Tulle à Objat et à Terrasson-Lavilledieu. Ce développement coordonné à l'échelle de l'ensemble urbain, profitant d'une situation de carrefour et assurant le contact du Massif Central et du Sud-Ouest, est envisageable dans une vingtaine d'années.



LEGENDE				
<i>Equipements stratégiques existants</i>				
1 GIAT Industries	5 Cité administrative			
2 Antenne universitaire	6 Préfecture			
3 Ecole nationale de gendarmerie	7 Hôpital			
4 IUFM de Corrèze	8 Centre de formation des apprentis de l'industrie			
<i>Equipements stratégiques en projet</i>				
A Maison du "Pôle Bois"	B Correziun			
<p>Zone d'activité existante (pink shaded area)</p> <p>Zone d'activité à densifier ou en projet (light pink shaded area)</p>				
<i>Infrastructures de transport</i>				
----- Ligne ferroviaire	■ Gare ferroviaire	— Principales artères routières	— Autoroute	○ Echangeur autoroutier

4.1 LES NOMBREUX ATOUTS DE SITUATION DE TULLE ONT PERDU DE LEUR EFFICACITE

4.1.1 A l'inverse de Brive-la-Gaillarde, Tulle ne possède pas une situation géographique aussi favorable par rapport aux flux économiques traversant la région

De fait, il y eu un retournement complet de la valorisation de la situation tulliste par rapport aux critères d'établissement des hommes et des activités en vigueur jusqu'au milieu du XIXe siècle, où la force motrice, l'usage industriel de l'eau, et le site d'abri et de passage de fond de vallée étaient primordiaux. Tulle a hérité de la valorisation passée de sa situation sa fonction de ville-préfecture. Cette fonction reste solidement ancrée et a lui permis de s'établir dans une position qui reste viable.

Tulle commande un espace rural désormais fort peu peuplé, à la densité très faible, caractéristique du Limousin. Tulle ne possède pas, à l'inverse de Brive-la-Gaillarde, de relais potentiels de son influence. Avec une aire urbaine de 28.500 habitants en 1999 (Recensement général de la population) n'atteint pas une masse démographique suffisamment critique pour exercer seule la primauté de son rang - que lui confère sa fonction de préfecture - dans la hiérarchie urbaine à l'échelle des départements environnants et donc pour étendre son influence territoriale. Cet aspect est renforcé par la relative proximité (55 kilomètres) d'Ussel, légèrement plus petite que Tulle, qui lui dispute une partie du commandement sur l'espace rural avoisinant.

Cependant, Tulle se trouve à proximité (25 kilomètres) de Brive-la-Gaillarde, ville plus grande. On peut même envisager que Tulle représente de fait assez rapidement la partie la plus orientale du système urbain en expansion dont Brive-la-Gaillarde, à la situation centrale et bien meilleure vis-à-vis des infrastructures de transport, disposant de tous les espaces nécessaires à l'ouest ainsi que d'un réel dynamisme économique constitue le pôle central.

Tulle est, à l'inverse de Brive et Bergerac, excentrée par rapport aux principaux pôles touristiques non littoraux de l'espace situé entre Loire et Garonne et points d'ancrage du phénomène des résidences secondaires, que sont le Périgord (vallées de la Vézère, moyenne vallée de la Dordogne...), le Quercy (gouffre de Padirac, Rocamadour...) et, dans une moindre mesure, le Bas-Limousin et le bassin de Brive (haute vallée de la Dordogne, principal pôle touristique du tourisme vert, villages de Collonges-la-Rouge, Aubazine, Turenne et Donzenac comptant parmi les plus beaux villages de France).

La mise en œuvre de liens organiques entre Tulle et Brive permettrait une visibilité et une crédibilité fortes de l'ensemble et serait certainement une bonne chose pour les deux villes. Elle a donc toutes les chances de se réaliser dans les vingt années qui viennent.

4.1.2 Une valorisation de la situation géographique par les réseaux de transport incomplète ; une accessibilité moins bonne que Brive

Les contraintes de site de fond de vallée encaissée et resserrée (talus de 100 mètres de commandement) et l'absence de terrains plats n'ont pas permis de valoriser et de développer les réseaux de transport autrement que dans la direction est-ouest, vers le carrefour routier et ferroviaire de Brive-la-Gaillarde. Cette relation est-ouest, parallèle au cours de la Corrèze, constitue l'axe de développement de Tulle et du département.

- C'est la direction de l'axe routier principal, l'autoroute A89 dont le bouclage sera achevé bien avant 2020. L'A89 double la RN89, elle même parallèle au cours de la Corrèze ;
- C'est également la seule direction sur laquelle se trouve la gare ferroviaire de Tulle (ligne Bordeaux – Brive-la-Gaillarde - Clermont-Ferrand)

A l'inverse, la direction nord-sud n'a jamais fait l'objet d'une forte valorisation :

- Du point de vue de routier, la RN120 ne supporte que des flux locaux permettant un accès à l'A20, à Limoges, à Argentat et Aurillac (cf trafic DDE19) ;
- Du point de vue ferroviaire, il n'existe aucune voie ; la liaison TER avec Limoges s'effectue par le biais du réseau routier, en car.

Cependant, on peut penser que le nord de Tulle, avec la mise en service récente de l'échangeur de l'A89, situé sur la commune de Naves (6,5 km au nord) va assez rapidement devenir un secteur de développement de l'agglomération avec plusieurs zones d'activités prévues.

En résumé, l'accessibilité de Tulle n'est, comparativement aux autres villes du Massif Central et du Sud-Ouest, pas mauvaise. A défaut posséder une situation de véritable carrefour, elle a pour principal avantage de posséder une situation de proximité avec Brive-la-Gaillarde, qui crée des conditions favorables pour un rabattement efficace.

4.2 UN FAIBLE POIDS DEMOGRAPHIQUE ; UNE POPULATION PEU MOBILE A L'ECHELLE NATIONALE

4.2.1 Seule, Tulle et son aire urbaine n'atteignent pas une taille critique

Tulle connaît une situation démographique difficile depuis les années 1980, caractérisée par un recul démographique de 20 %. Avec désormais, 15.000 habitants et 28.500 pour son unité urbaine en 1999, Tulle ne peut pas être considérée comme une ville moyenne (30.000 habitants).

La faiblesse démographique de la commune centre est renforcée par celle des communes alentour. En dépit de l'adhésion de 34 autres communes en dehors de Tulle, la structure intercommunale (Communauté de communes du Pays de Tulle) ne compte que 42.000 habitants, ce qui est faible par rapport à la plupart des agglomérations françaises. Il ne faut pas oublier que le département dont Tulle est la préfecture, la Corrèze, compte moins de 250.000 habitants (232.500 au Recensement général de la population de 1999), et occupe sur ce critère la 77^{ème} place (sur 96) parmi les départements français métropolitains.

Cependant, l'influence de Tulle ne se mesure pas seulement à sa taille démographique insuffisante. Il faut la replacer dans son contexte de contiguïté avec celle de Brive qui se situe au cœur d'un système d'implantations urbaines allant de Tulle à Terrasson-Lavilledieu (Dordogne). Ce réseau d'implantations urbaines dont Tulle fait partie, a vocation à devenir un ensemble urbain gérant en commun une très grande partie des enjeux de développement de chaque agglomération, avec, alors, les arguments, les opportunités et la force de conviction d'un ensemble de 136.000 habitants (population 1999 du territoire concerné).

4.2.2 Une population vieillissante et comptant un déficit de cadres supérieurs

Le déclin démographique de Tulle s'accompagne d'un vieillissement de sa population. Depuis 1975, toutes les classes d'âge sont en diminution, à l'exception de celles de 60 ans et plus. Ce phénomène est surtout dû à un solde migratoire fortement négatif dont la croissance semble endiguée (- 0,56 % par an entre 1968 et 1975 ; - 1,17 % par an entre 1975 et 1982 ; - 1,32 % par an entre 1982 et 1990 ; - 1,00 % par an entre 1990 et 1982).

Par ailleurs, en dépit de la forte tertiarisation de ses emplois, liée à sa fonction de préfecture et renforcée par les réductions répétées d'effectifs de son usine GIAT Industries, Tulle et son aire urbaine possèdent un taux de cadres et professions intellectuelles supérieures, catégorie socio-professionnelle la plus mobile à une échelle supra-locale, inférieur à la moyenne nationale. Cette donnée signifie également que le taux d'encadrement lié aux entreprises privées est faible. Or, c'est traditionnellement cette population qui est la plus mobile.

4.3 UN RAYONNEMENT LOCAL CONCURRENCE PAR CELUI DE BRIVE-LA-GAILLARDE, MAIS AUSSI QUELQUES ATTRIBUTS D'UNE CENTRALITE INFRA-REGIONALE

4.3.1 Un équipement comparable à celui d'une ville moyenne ; un rayonnement local concurrencé par celui de Brive-la-Gaillarde

L'analyse croisée de l'inventaire communal de 1998 réalisé par l'INSEE et de l'implantation des antennes et délégations régionales des grandes entreprises publiques et privés françaises fait apparaître que Tulle, bénéficie d'un bon équipement, comparables à ceux d'une ville moyenne : théâtre, cinéma, médiathèque, hôpital..., malgré la proximité de Brive. On soulignera l'impact de l'hôpital qui rayonne au-delà de l'aire influence de Tulle constatée pour les autres équipements. Ce bon niveau équipement est évidemment lié à la fonction de ville-préfecture .

4.3.2 Une centralité infra-régionale d'origine exclusivement publique

L'impact de la fonction de ville-préfecture s'apprécie plus encore par une centralité infra-régionale, exclusivement publique, dont Tulle dispose, à la différence de très nombreuses agglomérations de cette taille :

- En tant que préfecture, Tulle possède les directions déconcentrées de toutes les principales administrations de l'Etat (Equipement, Agriculture, Impôts....).
- Tulle possède également un pôle d'enseignement supérieur relativement diversifié dont plusieurs écoles liées à son statut de première ville de la Corrèze : IUFM de Corrèze, Ecole de gendarmerie (1.000 élèves, une des 10 écoles de France), Ecole d'infirmières, Centre de formation des apprentis de l'industrie... . Ce pôle est complété par une antenne de l'université de Limoges : cette antenne ne comprend toutefois pas de formations universitaires au sens européen du terme (formation entrant dans le cadre du système LMD) et très peu d'activités de recherche (un laboratoire basé pour moitié à Limoges et s'appuyant sur les compétences de GIAT), principaux éléments de valorisation des universités dans un contexte de concurrence accrue à l'échelle européenne, à laquelle sera particulièrement soumise une université de petite



taille comme celle de Limoges.

- A mentionner également, la présence d'une Ecole nationale de musique et de danse (ENMD)

Dans tous ces domaines, Tulle, ville chef-lieu, complète Brive-la-Gaillarde et ses voisines. Cette complémentarité indiscutable crédibilise les chances de succès de l'ensemble urbain polycentrique mentionné ci-dessus. Elle peut permettre de réussir un ensemble incontournable, articulé pour assurer les bénéfices du contact entre les activités et les potentiels économiques et humains du Massif Central et du « Sud Ouest ».

4.4 UN MOUVEMENT DE COOPERATION AVEC BRIVE-LA-GAILLARDE POUR FORMER UN SEUL BASSIN DE VIE

4.4.1 Des volontés politiques et institutionnelles de coopération

Cette question a longtemps fait polémique. Pourtant, la position des deux maires, principaux acteurs politiques locaux et de camps politiques opposés, est convergente :

- « La vision des deux villes comme un bassin unique de vie et d'emploi a largement progressé. La nécessité d'élaborer des projets communs s'impose donc de plus en plus », François Hollande, député-maire (PS) de Tulle in *Le Point*, n° 1677, du 4 novembre 2004
- « La communauté de communes de Tulle et la communauté d'agglomération de Brive ont un destin commun », Bernard Murat, sénateur-maire (UMP) de Brive-la-Gaillarde, *ibid.*

Cette coopération est également appelée par les acteurs socioprofessionnels et connaît un nouvel élan avec le projet de rapprochement des deux CCI de Tulle-Ussel et du Pays de Brive :

- "L'un de nos impératifs d'avenir est la prise en compte de l'échelon départemental. Nous préparons donc le rapprochement des deux CCI de la Corrèze, déjà bien engagée sur de nombreux dossiers (savoir-faire corrèziens, pôle d'excellence : métallurgie-électronique, agro-alimentaire, filière bois...) dans un esprit de méthodes et en respectant les étapes à franchir », Jean-Louis Nesti, président de la CCI du Pays de Brive, in *L'actualité économique*, n° 177, janvier-février 2005.

4.4.2 Des actions concrètes à l'échelle d'un seul bassin de vie préparent la conscience d'un tel ensemble urbain polycentrique et cohérent

Quelques coopérations commencent à être engagées :

- création d'un syndicat interhospitalier entre les hôpitaux publics de Tulle et Brive,
- passerelles pédagogiques entre les deux ENMD,
- amélioration de la liaison quotidienne TER : 16 navettes par jour.

D'autres projets sont dimensionnés à l'échelle d'un bassin de vie unique :

- projet du « Corrèzium », centre de spectacles et de congrès de type Zénith,
- projet de type « tram-train » de Brive-la-Gaillarde, desservant Tulle, Objat, Terrasson-la-Villedieu.

On développera davantage cet aspect en phase 2, mais d'ores et déjà, on peut dire que cette réflexion à l'échelle d'un seul bassin de vie est crédible.

4.5 UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT VISANT A RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE LA VILLE SOUS TOUS SES ASPECTS : ECONOMIQUE, RESIDENTIEL, TOURISTIQUE

Quels que soient les arguments pour la mise en œuvre des forces de chacune des villes du probable ensemble urbain précité, les efforts de Tulle pour renforcer son attractivité sous tous ses aspects, économique, résidentiel, touristique, sont impressionnants.

4.5.1 Une mobilisation des acteurs pour créer des conditions de développement

Les acteurs, institutionnels et politiques, de la zone d'emplois de Tulle se sont mobilisés pour mener une politique de développement économique. On constate par ailleurs l'existence de tous les types d'acteurs institutionnels dans ce domaine :

- la communauté de communes qui dispose de la compétence développement économique ;
- une agence de développement, Pays de Tulle Développement, un Pôle local d'accueil des entreprises, une pépinière d'entreprises,
- un Syndicat mixte d'aménagement (Syma) du Pays de Tulle initié par le Conseil général pour optimiser les retombées économiques liées à l'arrivée de l'autoroute A89 ;
- le Pays de Tulle fait partie du syndicat mixte Dorsal ayant pour objectif de développer l'offre régionale d'aménagements numériques en Limousin.

Leur objectif est le même : enrayer le déclin démographique et économique.

4.5.2 Pour faire face à la restructuration de GIAT industries, un développement vers le bois, la logistique et la métallurgie

Tulle possède une longue tradition de fabrication d'armes remontant au XVIIIème siècle (manufacture royale) et qui a bénéficié de la déconcentration stratégique de l'industrie d'armement durant l'Entre-deux-guerres. L'histoire récente est marquée par GIAT Industries qui a offert aux Tullistes jusqu'à 1.700 emplois dans les années 1960-1970 et qui en compte aujourd'hui moins de 500.

Toutes les politiques de développement visent à compenser le départ annoncé de GIAT, le pays de Tulle faisant l'objet d'un contrat de site. Trois filières sont visées : le bois, la métallurgie et la logistique. Ce sont trois filières proposant des emplois en adéquation avec le profil de la population tulliste : beaucoup d'emplois d'ouvriers ou de salariés, peu de cadres.

- concernant la logistique et les zones d'activités : volonté d'exploiter l'arrivée de l'A89 par la création d'une plate-forme industrielle de 80 ha (ZAC de la Montane) au nord de Tulle, la création et le développement de trois autres zones d'activités totalisant 100 ha.
- création d'un pôle interrégional du bois pour la mise en place d'un système productif local, création d'une maison du pôle bois à Tulle pour abriter les principaux acteurs de la filière, volonté de développer l'enseignement supérieur dans le domaine du bois.
- implantation d'une unité de la direction centrale du matériel de l'armée de terre (CDMAT), développement de l'association « Mecanic Vallée » avec des industriels du Lot et de l'Aveyron.

4.5.3 Deux politiques spécifiques pour améliorer l'attrait de Tulle, à la fois vis-à-vis de son voisinage et vis-à-vis des touristes

La Ville de Tulle s'est lancée dans une vaste opération de réhabilitation des logements de centre-ville, dans la perspective de créer des logements de petites tailles pour les jeunes ménages qui s'établissent plus volontiers à l'ouest de l'agglomération entre Tulle et Brive ainsi que pour les étudiants (OPAH, périmètre de restauration immobilière).

Cette action s'accompagne d'une politique d'embellissement des espaces publics, de restauration et de mise en valeur réussie des berges de la Corrèze (avec la Communauté de communes) et de rénovation des principaux équipements publics.

Le quartier médiéval hérité de la prospérité de la ville au XVème siècle (commerces de draps, peaux et huile de noix) et son site encaissé confèrent à Tulle un intérêt patrimonial spécifique. Celui-ci est complété par des manifestations culturelles comme les nuits de nacres ou le festival de l'accordéon, dont Tulle se place en capitale, ainsi que par l'attrait des grands espaces ruraux limousins. L'ensemble constitue des éléments favorables pour crédibiliser l'accroissement du rôle de ville de tourisme d'étape de Tulle.



5 PERIGUEUX

Périgueux est une ville importante (près de 100 000 habitants dans l'aire urbaine), située à proximité d'une des parties les plus touristiques du territoire français. Elle est également une ville qui compte un grand patrimoine historique.

Périgueux est cependant restée longtemps isolée. Elle a perdu énormément d'emplois dans le secteur secondaire et de population, mais se reprend aujourd'hui. Elle développe actuellement la qualité de sa structure urbaine, en concomitance avec l'arrivée de l'autoroute est-ouest A89. L'importance de cette autoroute pour Périgueux est à souligner : elle libère la ville d'un transit de poids lourds très pénalisant en centre-ville et la rapproche de Bordeaux, sa ville phare, et de Brive-la-Gaillarde, sa voisine dynamique, à la situation de carrefour que Périgueux ne possède pas.

5.1 UNE BONNE ECHELLE URBAINE, MAIS UNE SITUATION INSUFFISAMMENT VALORISEE ; UNE INFLUENCE CONCURRENCEE PAR BORDEAUX ET BRIVE-LA-GAILLARDE

5.1.1 Une bonne échelle dans l'armature urbaine inter-régionale, mais un pôle urbain isolé

Avec une unité urbaine de 63.500 habitants au Recensement général de la population de 1999, Périgueux possède une masse démographique qui la classe, dans la hiérarchie urbaine française, dans la catégorie des villes moyennes. Son aire urbaine atteint presque 100.000 habitants, 91.500 précisément au Recensement général de la population de 1999 (RGP 1999), soit une taille comparable à Brive-la-Gaillarde et à Agen, situées à relative proximité (Brive : 75 km ; Agen : 158 km) mais supérieure à sa rivale départementale et historique, Bergerac (73.000 habitants). Il s'agit d'une masse démographique déjà suffisante pour permettre l'implantation d'un certain nombre de services et l'appui de son développement sur un tissu économique relativement dense. Périgueux bénéficie également d'un certain éloignement par rapport aux pôles occupant un rang supérieur dans la hiérarchie urbaine, Limoges se trouvant à 100 kilomètres, Bordeaux à 120 kilomètres.

Toutefois, à l'inverse de Brive-la-Gaillarde avec Tulle et Terrasson-Lavilledieu, et d'Agen avec Villeneuve-sur-Lot, Périgueux ne peut compter sur le relais de pôles urbains satellites. Il faut parcourir au minimum une cinquantaine de kilomètres (47 précisément) depuis Périgueux pour atteindre une unité urbaine de plus de 10.000 habitants, Bergerac en l'occurrence.

Cet isolement ne permet pas d'envisager l'extension de son influence territoriale à la différence des villes pré-citées dans le cadre d'une coopération étroite avec leur pôles urbains satellites.

On mentionnera enfin que la commune-centre de Périgueux ne dispose que d'un faible commandement sur les autres communes composant son unité urbaine ; elle représente moins de la moitié (48 %) de la population totale de celle-ci. Ceci s'explique par un site contraignant et une faible superficie communale. Cependant, la gouvernance intercommunale constituée ces dernières années est en passe de corriger ce handicap.

5.1.2 Une accessibilité insuffisamment compétitive ; un rayonnement concurrencé

La situation géographique de Périgueux n'a pas été valorisée par les réseaux de transport et par la qualité des dessertes au point d'en faire un carrefour. La direction nord-sud, donc la relation à Paris et au Limousin, est fort peu mise en valeur, si bien que pour accéder aux réseaux principaux de transport,

quel que soit le mode, il est nécessaire ou bien plus aisé de se déplacer vers un pôle urbain relativement proche. C'est le cas pour les trois principaux modes de transport à longue distance :

- la route : pour accéder à l'autoroute A20, il faut se rendre à Brive-la-Gaillarde ou bien à Limoges ;
- le train : seuls deux trains directs relient quotidiennement Périgueux à Paris, alors que la SNCF elle-même conseille aux Périgourdiens de transiter par Libourne ou Bordeaux pour accéder au TGV. Dans les deux cas, le temps de parcours atteint au minimum quatre heures ;
- l'avion : l'aérodrome de Périgueux-Bassillac souffre de la double concurrence de celui de Bergerac-Périgord-Dordogne mais aussi de l'aéroport international de Bordeaux-Mérignac qui possède des offres de desserte bien meilleures.

Finalement, Périgueux n'est desservie que par une seule infrastructure d'un réseau principal de transports, l'autoroute A89, achevée dans sa totalité entre 2007 et 2010. Cette liaison autoroutière est-ouest occupe une situation stratégique de liaison entre la péninsule ibérique l'Europe centrale. Toutefois, du fait de ses fortes pentes et de ses péages, elle risque d'être concurrencée pour le trafic poids lourds à grande distance par la Route Centre-Europe Atlantique, gratuite et qui passe plus au nord.

En outre, Périgueux n'occupe pas sur cet axe une situation stratégique : le carrefour avec l'A20 se situe à Brive, à une distance suffisamment proche pour subir la concurrence briviste, à une distance suffisamment éloignée pour ne pouvoir profiter pleinement des retombées attendues de ce carrefour (briviste), à moins de jouer au contraire la coopération stratégique avec Brive-la-Gaillarde. Mais, la conséquence la plus importante de la mise en service de l'A89 est de situer dorénavant la capitale girondine à 1h15' de route. L'A89 fait donc entrer Périgueux dans l'aire d'influence de Bordeaux. Les effets à attendre sont ceux d'une situation d'arrière-pays : une centralité fortement concurrencée par la métropole régionale et en retour un regain d'intérêt pour une installation, permanente ou temporaire, à Périgueux et ses environs (source : Xavier Darcos, ancien maire de Périgueux, dans *Le Point* du 1^{er} mars 2002).

L'analyse croisée de l'Inventaire communal réalisé par l'INSEE en 1998 et de l'implantation des antennes et délégations régionales des grandes entreprises publiques et privées françaises fait apparaître que l'actuel rayonnement de Périgueux s'exerce à une échelle locale, dans un contexte d'une large aire d'influence. Ceci est dû à l'absence de centralités secondaires environnantes, qui évite, comme cela peut être le cas entre Brive-la-Gaillarde et Tulle, une dispersion des attributs de la centralité. On notera toutefois, le faible rayonnement commercial de la ville de Périgueux, comparativement aux communes-centre concurrentes, du fait de la présence des principaux centres commerciaux de l'aire urbaine dans les communes périphériques de Marsac-sur-l'Isle, Boulazac et Trélissac.

Périgueux, par sa démographie et par son rayonnement économique, se situe actuellement au même rang dans la hiérarchie urbaine que Brive-la-Gaillarde. Pourtant, Périgueux est une ville-préfecture mais elle ne possède pas les deux principaux atouts de Brive, à savoir sa situation de carrefour multimodal et sa proximité avec d'autres implantations urbaines, relais potentiels pour l'extension de son influence.

5.2 PERIGUEUX SE SENT DESTIN LIE AVEC BORDEAUX ET L'AQUITAINE

La très faible dépendance ressentie vis-à-vis de l'Île-de-France et du Limousin est-elle fondamentale de l'atmosphère locale ou témoigne-t-elle d'une résignation historique prête désormais à être effacée ?

5.2.1 Une population relativement peu mobile, une sujétion bordelaise

En dépit de la forte tertiairisation de ses emplois (le secteur des services représente 84 % de l'emploi total), du fait de sa fonction de préfecture, tendance renforcée par la perte d'emplois des autres secteurs, l'aire urbaine de Périgueux possède un taux de cadres et de professions intellectuelles supérieures, catégorie la plus mobile à une échelle supra-locale, inférieur à la moyenne nationale et dans la moyenne aquitaine. Ceci signifie que le taux d'encadrement fourni par le secteur privé est très faible. Par ailleurs, si l'enseignement supérieur totalise près de 2.000 étudiants, dont une antenne universitaire, un IUFM et trois laboratoires publics de recherche, il se caractérise d'abord par une large prédominance des formations de premier cycle au sens universitaire européen, peu qualifiante pour l'attractivité supra-locale et dans la perspective d'une concurrence universitaire européenne instaurée par la réforme LMD et donc peu générateurs de flux supra-locaux.

Non seulement les mobilités supra-locales régulières sont pour l'heure assez réduites, mais encore, elles s'organisent vers Bordeaux. Le département de la Dordogne, dont Périgueux est la préfecture, fait en effet partie de la région Aquitaine avec Bordeaux pour préfecture régionale. Par conséquent, les rapports de sujétion administrative de Périgueux et générateurs de quelques flux se font d'abord et principalement avec Bordeaux.

On vise là les directions déconcentrées des principales administrations de l'Etat (Equipement, Agriculture, Finances...). On vise également les rapports universitaires : située dans l'académie de Bordeaux, Périgueux possède l'antenne universitaire dépend elle aussi de Bordeaux, précisément de l'université Montesquieu – Bordeaux-IV.

5.2.2 Des coopérations avant tout aquitaines

Les liens et sources potentiels de coopérations avec le Limousin semblent résider dans les secteurs des transports et du tourisme. L'accès ferroviaire à Paris requiert en effet bien souvent un changement en gare de Limoges-Bénédictins, si bien que la thématique du désenclavement ferroviaire vers Paris rejoint assez fréquemment les intérêts limougeauds. Un Parc naturel régional (PNR), celui du Périgord-Limousin, situé à cheval sur deux régions, a été créé pour la valorisation d'un territoire situé entre Périgueux et Limoges encore à l'écart des grands flux touristiques. Pour le reste, il n'existe pas de véritable réflexion de coopération territoriale avec le Limousin, vu la sujétion de Périgueux à Bordeaux et non à Limoges et vu le positionnement bien souvent concurrentiel avec Brive.

Les coopérations périgourdines sont avant tout aquitaines. Cette coopération s'exprime notamment au travers du réseau de villes des Villes de Guyenne constitué avec les villes de Bergerac, Libourne, Agen, Villeneuve-sur-Lot, Marmande et Nérac, dont l'objectif principal est de rééquilibrer le territoire aquitain dominé par Bordeaux au profit de ces villes moyennes. Elle s'exprime également au travers de la coopération touristique engagée entre la Ville de Périgueux, la Communauté d'agglomération et le Pays de l'Isle en Périgord. Elle s'exprime enfin par la fusion récente des deux Chambres de commerces et d'industrie de Bergerac et de Périgueux.

La presse quotidienne locale elle-même est d'obédience bordelaise (*Sud-Ouest*), et diffère sur ce point encore avec celle disponible en Limousin, d'obédience clermontoise (*La Montagne*) ou bien limougeaude (*L'Echo du Centre*, *Le Populaire du Centre*).

5.2.3 Une économie dominée par les PME-PMI ; une faible dépendance vis-à-vis de l'Île-de-France

Le tissu économique privé périgourdin est dominé par les PME et les PMI, l'Atelier de construction ferroviaire qui emploie plus de 600 personnes pour rénover les voitures « Corail » et « Teoz » entretenir des voies ferrées, ainsi que l'Imprimerie nationale du timbre étant comptabilisés dans les entreprises publiques.

Peu nombreuses, les entreprises les plus importantes de l'aire urbaine ont pour certaines des origines locales : Socra, spécialisée dans la restauration du patrimoine, Beauty Success dans les produits de beauté et qui dispose de 450 points de vente en Europe. La dépendance économique vis-à-vis de l'Île-de-France est ainsi limitée, du fait même de l'importance des emplois institutionnels locaux liés à la fonction de ville-préfecture et de la prépondérance des PME-PMI.

5.3 LE PATRIMOINE ET LA GASTRONOMIE, LES DEUX PRINCIPAUX LEVIERS DE DEVELOPPEMENT DU FUTUR PERIGOURDIN

5.3.1 Des richesses culturelles exceptionnelles, atouts pour développer une image porteuse

Périgueux possède un patrimoine d'une très grande richesse, à la fois architectural, culturel et gastronomique. Périgueux même est un véritable palimpseste architectural et urbain possédant de riches témoignages de toutes époques, romaine, médiévale, Renaissance, XVIIème siècle, et de toutes origines, militaire, religieuse, civile. La qualité de ce patrimoine a été largement reconnue par la labellisation : Périgueux, Ville d'Art et d'Histoire. La ville est située le long des Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, classées au Patrimoine Mondial de l'Humanité, possède l'un des plus vastes Secteurs sauvegardés de France, et compte quelque 37 édifices classés. Les secteurs environnants du Périgord Blanc et du Périgord Vert ne sont pas en reste.

De même, la réputation de la gastronomie périgourdine n'est plus à démontrer : foie gras, truffe, confitures, noix ... jouissent d'une réputation de qualité et d'une renommée mondiale. Périgueux, avec sa tradition de marché issue du Moyen Age et son marché de nuit, participe pleinement à l'animation de cet art.

Enfin, Périgueux développe une vie culturelle active en été et à l'automne avec des festivals et des salons : festival international du mime, festival international de musique baroque, salon international du livre gourmand.

Ce sont là des atouts considérables pour s'approprier une image de capitale du bien vivre et du haut de gamme, améliorant une image aujourd'hui trop effacée, déficitaire, qui nécessiterait alors une meilleure accessibilité à longue distance pour être mieux exploitée.

5.3.2 Passer du statut de ville d'étape à celle de destination touristique à part entière

En dépit de toutes ces richesses, Périgueux n'est qu'une ville de tourisme d'étape. De ce point de vue, sa situation géographique n'est pas optimale : elle est excentrée par rapport au bassin touristique du Périgord-Quercy dont elle ne constitue que l'extrémité occidentale. Le cœur de l'activité touristique en Périgord se situe à une quarantaine voire à une cinquantaine de kilomètres plus au Sud-Est et au Sud. Là, se trouvent les sites préhistoriques de la vallée de la Vézère classés au patrimoine mondial de l'Humanité (grottes de Lascaux, abri de Cro-Magnon..), les châteaux de la moyenne Dordogne

(Beynac-et-Cazenac, La Roque-Gageac,...) et le vignoble du Bergeracois (Montbazillac, Bergerac...). Les villes de Bergerac et surtout de Sarlat-la-Canéda, beaucoup mieux situées, commandent ce bassin. A l'échelle des bassins du Périgord et du Quercy réunis, c'est même Brive-la-Gaillarde qui dispose de la position la plus centrale.

De la sorte, si le département de la Dordogne est la première destination française de tourisme de l'intérieur, les régions de Sarlat (Périgord Noir) et de Bergerac (Périgord Pourpre) concentrent plus des deux-tiers des visiteurs. Alors que la durée moyenne des séjours est de 12 jours pour le département de la Dordogne, elle n'est que d'une 1,5 nuitée pour l'agglomération de Périgueux (source : Contrat d'agglomération).

Toutefois, sa grande richesse culturelle, celle de son arrière-pays, ainsi que sa proximité avec un bassin touristique à forte fréquentation confèrent à Périgueux un potentiel pour devenir une destination touristique à part entière, sous réserve d'un accroissement de l'offre d'hébergement et des structures d'accueil pour groupes. Alors, sa proximité, à l'échelle géographique des déplacements de loisirs, avec Bordeaux deviendrait un argument très positif.

5.3.3 La volonté de faire du patrimoine et de la gastronomie, des pôles d'excellence

Le patrimoine et la gastronomie constituent deux filières à fort potentiel, économique mais aussi d'activités de commandement. Elles représentent les domaines dans lesquels Périgueux peut acquérir un niveau d'excellence. C'est dans ce sens que se sont élaborées les politiques de développement économique des acteurs locaux (Ville, Communauté d'agglomération, Chambre de commerce), comme en témoigne par exemple la qualité architecturale exceptionnelle du récent musée gallo-romain, conçu par Jean Nouvel.

Il s'agit d'abord de développer les activités d'enseignement, de recherche et de formation de ces deux filières, en complément de l'existant : laboratoires de recherche (Centre national de la Préhistoire, laboratoire de l'équipe de recherche agro-alimentaire périgourdine), école hôtelière du Périgord, école de Savignac, écoles qui ont développé des partenariats avec des homologues britanniques et américains. Le projet phare repose sur la création d'un « institut du goût » et un laboratoire « image et patrimoine ». Ces activités sont considérées comme les vecteurs d'une activité d'enseignement supérieur identifiante, de haut niveau et concurrentielle dans un contexte européen.

Il s'agit ensuite de fédérer et développer les activités économiques de ces secteurs qui représentent déjà à Périgueux un pôle de 1.600 entreprises dont la Socra, en développant une activité de congrès et de tourisme d'affaires (projet de salon professionnel de l'innovation dans le domaine du patrimoine, convention d'affaire sur les produits du terroir) et de conseil et de services aux entreprises.

Le témoignage de la société Idéo consultants, spécialisée en conseil et formation continue auprès des industries agro-alimentaires renseigne sur l'attractivité de Périgueux dans ce secteur : « Le choix de la Dordogne et plus particulièrement de l'agglomération périgourdine tient à la fois à son implantation géographique au sein de l'Aquitaine où le secteur des industries agro-alimentaires est bien représenté, et à un équilibre de vie [...]. L'expansion de notre société en Aquitaine et dans d'autres départements constitue la preuve que la Dordogne peut contribuer à l'accueil et à la promotion d'activités nouvelles comme la nôtre » (site internet de la Communauté d'agglomération périgourdine).

5.4 UNE DYNAMIQUE DE PROJETS POUR PERMETTRE A PERIGUEUX D'ETRE A NOUVEAU CONCURRENTIELLE DANS LA COMPETITION TERRITORIALE

5.4.1 Périgueux 2010, un grand projet urbain pour redonner un cadre de vie à la hauteur des ambitions périgourdines

Pendant longtemps dépourvue de voie de contournement, Périgueux s'est singularisée par un fort transit routier en plein centre-ville en provenance d'Angoulême et à destination de Périgueux même et de Bergerac. Cette situation a contribué à fortement dégrader les espaces publics et à dévaloriser le centre-ville, d'autant que la commune de Périgueux, à la faible superficie et au relief prononcé, manque de foncier. Il en résulte des déséquilibres socio-spatiaux plus marqués que dans d'autres agglomérations entre :

- une ville-centre pendant longtemps dépréciée, au foncier rare et cher, à la population vieillie et pendant longtemps en régression démographique conséquente ;
- et une seconde couronne en plein essor, au foncier disponible et plus accessible, à la population plus jeune.

La spectaculaire chute démographique qui vit Périgueux perdre un quart de ces habitants en moins d'un demi-siècle (de 45.000 habitants au Recensement général de la population de 1946 à 30.100 à celui de 1999), alors que l'agglomération et désormais l'aire urbaine n'a cessé de croître, rend compte de ces difficultés.

Une étude urbaine menée par l'architecte-urbaniste Jean-Paul Viguier a été entreprise en 1999, afin de remettre le cœur d'agglomération au niveau des standards d'aménagement urbain des villes françaises. Les actions, multiformes, voient le jour progressivement. Elles consistent à la fois à rationaliser la circulation et à favoriser les modes alternatifs à la voiture (rationalisation des transports en commun, réalisation d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare ferroviaire impliquant le transfert de la gare routière actuelle), à requalifier les espaces publics du centre-ville (Esplanade du théâtre, place Francheville), à améliorer l'intégration du pôle universitaire à la ville, à réhabiliter le parc de logements du centre-ville pour l'adapter aux besoins des jeunes ménages (Opah), à redynamiser l'activité économique en centre-ville et à poursuivre la valorisation du patrimoine architectural, urbain et naturel (quartier gallo-romain, berges de l'Isle au pied de la cathédrale).

5.4.2 Une mobilisation des acteurs institutionnels pour la création d'entreprises

Les principaux acteurs de l'économie périgourdine mènent une politique volontariste pour favoriser la création d'entreprises. Deux terrains d'actions sont privilégiés : l'aménagement de nouveaux parcs d'activités et l'accompagnement à l'implantation dans l'agglomération.

De la sorte, ce sont trois principales zones d'activités totalisant 87 hectares qui vont être aménagées au cours des prochaines années à l'est de l'agglomération et à proximité des échangeurs de l'A89, afin de répondre aux fortes demandes d'implantation et à la saturation des parcs existants. 2.700 à 3.000 emplois sont attendus (source : contrat d'agglomération).

Quant à l'accompagnement à l'implantation d'entreprises, une synergie très concrète fédère les trois niveaux de collectivités locales, les trois organismes consulaires et le club des créateurs pour proposer une prise en charge complète : recherche de terrains et de locaux, accès à des spécialistes juridiques et financiers, prêts d'honneur, parrainage par un professionnel local, base de données économiques...

5.5 D'IMPORTANTES CAPACITES DE MUTATIONS SPATIALES DEGAGERAIENT SI NECESSAIRE LES ESPACES REQUIS POUR FACILITER UN FORT DEVELOPPEMENT

L'existence de très vastes emprises ferroviaires réparties en plusieurs ensembles dont certaines sont notoirement non exploitées depuis longtemps, et, ce, en relative proximité du secteur de la gare, pourrait s'avérer une ressource foncière utile en cas de renouveau du service ferroviaire pour les situations de voyages professionnels.

La structure de la partie XIX-XXèmes siècles du centre ville qui est en cours de régénération (cf. le grand projet urbain mentionné ci-dessus) contient des arguments pour renforcer le contenu d'activités en centre ville. Elle met aussi en scène de proche en proche de nouveaux sites inclus dans un tissu urbain capable de mutations pour accueillir :

- des fonctions tertiaires et/ou de production,
- des fonctions de recherche et de développement.

Néanmoins, la structure urbaine est suffisamment illisible pour qu'il faille s'employer à l'améliorer coûte que coûte dans les secteurs autour de la gare et en direction du site des nouvelles installations.

Plus généralement, des dispositions d'organisation urbaine pourraient marquer le souffle du changement d'échelle de la ville en préparation du futur. Elles semblent urbanistiquement possibles, mais ne sont pas encore mises en œuvre. Elles constituent donc autant de facultés de changement et d'adaptation.

6 CAHORS

Cahors, chef-lieu du département du Lot, est une belle ville historique incluse dans une boucle resserrée du Lot. Elle a donné naissance à une agglomération qui compte actuellement 35.000 habitants.

Dans la période récente, la ville et l'agglomération ont accueilli plusieurs implantations industrielles significatives. C'est une nouveauté pour une ville qui n'avait pas de réelle tradition industrielle et qui s'avère très compatible avec un fort développement touristique à exploiter sous différentes formes complémentaires.

6.1 UN CENTRE LOCAL DANS LA MOUVANCE DE TOULOUSE

6.1.1 Un bassin de vie de poids démographique relativement limité, tirant un léger profit du desserrement toulousain

Avec 20.000 habitants pour la commune-centre et 35.300 habitants pour son aire urbaine (Recensement général de la population de 1999), Cahors est une ville de moyenne importance dans l'armature urbaine du Sud-Ouest de la France. Cependant, en termes de population et de standards habituels, elle occupe le seuil inférieur de la catégorie des villes moyennes françaises. Son poids démographique n'en fait pas un pôle urbain de premier ordre au sein de la hiérarchie urbaine du grand Sud-Ouest. Cette dimension prend encore plus de signification lorsqu'on considère la densité de population de son bassin de vie : Cahors est la préfecture du dixième département de France le moins peuplé : avec 160.000 habitants pour 5.215 km², le Lot atteint une densité de 31 habitants/km², de loin inférieure à la moyenne nationale (110 habitants/km²). Le Tarn-et-Garonne voisin, certes un peu plus peuplé (205.000 habitants), appartient également à cette France des faibles densités (55 habitants/km²).

En outre, les autres implantations urbaines de moindre importance sont éloignées (Caussade : 41 km, Gourdon : 48 km, Figeac : 68 km), si bien que l'influence de Cahors n'est pas relayée par des centralités secondaires. Il faut au contraire plutôt voir Cahors comme un relais du système urbain toulousain, dans la mesure où elle profite un peu du desserrement de la métropole haut-garonnaise. Il s'agit d'une caractéristique importante et porteuse d'avenir pourvu que les systèmes de déplacement de Cahors vers l'extérieur économique (Toulouse certes, mais aussi le plus grand nombre de pôles régionaux alentour) s'améliorent ; c'est ce qui vient déjà de se produire récemment avec la continuité autoroutière de l'autoroute A 20 achevée en 2003. (cf.§ ci-après).

Entre les deux recensements généraux de la population de 1990 et 1999, Cahors et son Pays (le Pays de Cahors et du Sud du Lot, 63 communes, 52.000 habitants) ont connu une croissance démographique, due essentiellement au solde migratoire, originaire pour 10% de celui-ci du département de la Haute-Garonne et pour 6,5 % du département du Tarn-et-Garonne (Montauban).

Cette croissance démographique, si elle est continue depuis 1975, n'en n'est pas moins modérée : de l'ordre de 0,31 % par an entre 1990 et 1999, elle est comparable à celle du département, mais inférieure à celle de la région (0,54 %) et à celle de la France (0,40 %).

6.1.2 Une accessibilité se définissant par rapport à Toulouse

Cahors est, géographiquement, considérablement éloignée des autres centres urbains, ne serait-ce que des autres villes moyennes, la plus proche étant Montauban, distante de 60 km. Rodez est à 70 km, Agen à 90, Brive-la-Gaillarde à 100, Bergerac à 105. Les capitales régionales sont encore plus éloignées : Limoges se trouve à 195 km, Bordeaux à 210 km, Clermont-Ferrand à 270 km et Paris à presque 600 km (595). La desserte de Cahors par les réseaux de transport ne contribue encore que très peu à atténuer cet éloignement. Notons surtout que, d'une manière générale, les liaisons Est-Ouest sont très difficiles, marquées par l'absence de routes nationales et de liaisons ferroviaires.

La liaison Nord-Sud est la seule qui bénéficie d'une desserte par les réseaux d'infrastructures principaux, l'autoroute, la voie ferrée et l'avion. Toutefois, l'accès à Paris est, mis à part l'avion, difficile du fait des temps de parcours très dissuasifs encore nécessaires aujourd'hui : de 5h00 à 5h30 par la route, 5h10 dans le meilleur des cas par la voie ferrée.

En revanche, l'accès à Toulouse est facile si bien que c'est bien souvent via Toulouse que s'effectue l'accès à Cahors. Située à 110 km, Toulouse est accessible en 1h15 par l'autoroute A20 et s'avère, depuis Cahors, l'un des centres urbains les moins éloignés et surtout l'un des plus accessibles. Le train express régional met pour sa part 1h10, au point que l'accès à Paris se fait certes directement depuis Cahors mais il est aussi possible de se rendre à Toulouse pour prendre le TGV. La relative proximité toulousaine et sa situation au nord de Toulouse rendent l'aéroport international de Toulouse-Blagnac accessible par la population cadurcienne.

Le recours à l'agglomération de Brive-la-Gaillarde est minime, dans la mesure où Cahors étant quasiment située à équidistance de Brive et de Toulouse, Brive n'est pas suffisamment attractive pour rivaliser avec Toulouse. Cependant, en termes de desserte aérienne, le déplacement de l'aéroport de Brive à Souillac le rendra peut-être un peu plus attrayant qu'aujourd'hui pour les besoins de Cahors sur certaines destinations, en raison d'un effet-taille qui réduit les temps d'approche du départ des avions par rapport à un grand aéroport international en milieu périurbain comme Toulouse-Blagnac.

On notera que cette accessibilité à Toulouse est récente. La réalisation de l'A20 et l'essor d'un transport aérien rendu plus abordable au cours de cette dernière décennie ont considérablement changé la donne : ils ont permis à Cahors de passer d'une situation d'espace indépendant mais isolé à celle d'espace « métropolisé » par Toulouse au sens d'un recours facilité à un niveau de services supérieurs.

C'est dans ce contexte aussi qu'est né le réseau des villes d'Oc et du Quercy auquel adhère Cahors, mais aussi Brive-la-Gaillarde, Montauban, Souillac, Gourdon et Caussade. Il est né de la volonté de développer un schéma d'aménagement fondé sur des coopérations entre les principales villes situées le long de l'autoroute A20. Sans la réalisation de cette dernière, étant donné l'éloignement entre ces villes, ce réseau aurait été difficilement envisageable. Il vise notamment à favoriser l'émergence de projets susceptibles d'être inscrits dans les contrats de plan Etat-Région et/ou éligibles aux fonds européens de développement régional (FEDER), dans les domaines de la recherche, des échanges universitaires et des réseaux de communication. Il cherche également à travailler en complémentarité avec le réseau de villes Limousin axe majeur (Limoges, Brive-la-Gaillarde, Tulle et Guéret) rassemblé lui aussi par la desserte de l'A20. Il constitue quasiment le seul lien qu'entretient Cahors avec le Limousin.

6.1.3 Un commandement toulousain

On ajoutera que Cahors fait partie de la région Midi-Pyrénées. Par conséquent, les rapports de sujétion administrative liés à la fonction de préfecture de département et générateurs de quelques flux s'exercent prioritairement vers Toulouse, préfecture de cette région. On vise là les directions déconcentrées des principales administrations de l'Etat (Equipement, Agriculture, Finances...).

L'inclusion du département du Lot dans les périmètres d'action des délégations et antennes toulousaines des principales entreprises publiques et privées françaises et la diffusion de la presse quotidienne toulousaine à Cahors (*La Dépêche du Midi*) sont les autres marques du commandement de Toulouse sur Cahors.

6.2 LE TOURISME, « UN POTENTIEL FORT MAIS QUI RESTE ENCORE A EXPLOITER »¹⁵

6.2.1 Un patrimoine, une image, une situation

Les origines de flux touristiques à Cahors et dans son Pays sont nombreuses et variées. C'est avant tout une terre de tourisme culturel : Cahors a hérité de son passé brillant (place commerciale et financière d'importance européenne, dotée d'une université, Cahors fut entre le XIe et le XIVe siècles une des plus grandes villes de France) un très riche patrimoine architectural et urbain médiéval (17 monuments classés, 30 inscrits, 17 sites inscrits, label Ville d'Art) symbolisé par le pont Valentré et serti dans un environnement naturel remarquable (méandre du Lot fortement encaissé). Il est relayé par des musées et une activité de festivals et de salons : festival de blues, festival régional de théâtre amateur, salon du livre ancien, salon du jouet ancien. C'est également un haut-lieu du tourisme gastronomique, tant les productions agricoles locales sont de qualité : vin de Cahors, truffe, safran du Quercy, foie gras, agneau fermier du Quercy et veau sous la mère, melon du Quercy, châtaigne, chasselas de Moissac, pruneau d'Agen.... Comme Périgueux, Cahors est une ville de marché, comme Périgueux, Cahors organise des marchés de nuit l'été durant. C'est enfin une terre de tourisme vert : avec ses larges espaces non urbanisés, sa diversité paysagère, la qualité de son patrimoine bâti vernaculaire, le Pays de Cahors et plus généralement le Lot se prête à la randonnée, d'autant qu'il se situe le long d'un des Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, classés, sur le parcours français, patrimoine mondial de l'Humanité par l'Unesco.

Cependant, contrairement à Périgueux qui souffre d'un déficit d'image, Cahors possède déjà une image affirmée de terre de tourisme et du « bon vivre », fortifiée notamment par la diffusion du vin de Cahors. Le fait d'être située dans le bassin touristique Périgord-Quercy, alors que Périgueux y est légèrement extérieure, et d'en constituer un lieu-phare, contribue en outre à asseoir l'image touristique de Cahors qui est une destination à part entière et non une simple ville-étape.

6.2.2 Des projets de diversification

Avec 10,1 millions de nuitées touristiques enregistrées en 2003 dans le département et plus du quart de la fréquentation d'origine étrangère (britannique, belge et néerlandaise), le tourisme représente la principale activité économique de Cahors et du Lot. C'est donc un enjeu stratégique. Les acteurs locaux cherchent à développer le potentiel encore inexploité en diversifiant les offres et les produits, afin d'inciter les touristes à prolonger leur séjour cadurcien : diversification dans le temps, avec la recherche

d'un tourisme d'hiver en liaison avec la truffe, la châtaigne, la chasse, le vin et la pêche..., diversification de l'offre avec la recherche d'un agro-tourisme (découverte de l'agriculture et de la viticulture), diversification de l'offre encore avec la recherche d'un tourisme fluvial (le Lot est redevenu navigable sur 62 km entre Saint-Cirq-Lapopie et Luzerch près de Cahors, les berges réhabilitées, un port de plaisance réalisé) et celle d'un tourisme sportif (cheval, cyclotourisme, VTT, escalade, sports de rivière...).

Parallèlement, des travaux visant à requalifier un hébergement certes suffisant et diversifié mais quelquefois vieillissant (hôtels, locations, campings) en « hébergements de caractère » sont menés, tandis que la Ville de Cahors s'est lancée dans un programme de réhabilitation de l'espace public de son centre-ville, de régulation de la circulation et du stationnement (projet de PADD, document d'étape mars 2005) et de mise à niveau de ses équipements culturels. Plus globalement, sous l'impulsion de l'Agence lotoise de développement et des Comités régional et départemental du Tourisme, tous les acteurs touristiques locaux sont appelés à coordonner leurs actions.

6.2.3 Le patrimoine et les productions agricoles, des potentiels d'excellence encore non identifiés comme tels

Si les acteurs locaux ont saisi le potentiel en termes de développement économique et de notoriété représenté par le patrimoine et les productions agricoles de qualité, il semble, contrairement à Périgueux, qu'ils n'ont pas identifié ou pu développer des projets mettant en valeur le potentiel d'activités de commandement que peuvent générer ces filières. Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de projet visant à acquérir des activités de commandement (formation supérieure, recherche, institutions, congrès, événements) à partir des singularités et des domaines d'excellence cadurciens. L'approfondissement des effets positifs que pourrait représenter une desserte de la gare de Cahors par les TGV du réseau orienté vers Limoges, Poitiers, Paris et le réseau nord-européen est une des questions importantes soulevées par ce diagnostic.

Il faut préciser que l'enseignement supérieur est très restreint à Cahors. Il compte moins de 300 étudiants : environ 250 étudiants de BTS (dont aucun n'est spécialisé dans le tourisme ou le patrimoine), une vingtaine d'étudiants d'un Master Patrimoine de l'université Toulouse II et une trentaine inscrits en formations post-bac dans un lycée professionnel agricole, devenu plate-forme technologique chargée de transférer en direction de l'agriculture et de l'agro-alimentaire des savoir-faire utiles à son évolution. Il n'existe aucune antenne universitaire ni, Master patrimoine mis à part, de formation universitaire au sens européen du terme, tel que le définit la réforme LMD, ni d'activité de recherche reconnue à l'échelle nationale.

6.3 UNE « VILLE MOYENNE D'EQUILIBRE » DE TOULOUSE ?

6.3.1 Une agglomération d'accueil pour des implantations industrielles et tertiaires

Malgré le départ d'une antenne de l'entreprise Valéo, Cahors s'est dotée, au cours de ce dernier demi-siècle, d'implantations de quelques établissements industriels comme trois usines de construction électrique (la MAEC, Manufacture d'appareillage électrique de Cahors, 520 emplois, CRDE, Cahors réalisation développement électronique et Syléa, 340 emplois), une usine de plasturgie (ANL), des imprimeries (France Quercy, Feuille@Feuille...), une unité des laboratoires pharmaceutiques Pierre Fabre (Plantes et Médecines) et plus récemment une usine chinoise de retraitement des plastiques

¹⁵ Source : projet de Plan d'aménagement et développement durable du futur PLU, mars 2005.

(ERI). Il s'agit là d'un phénomène nouveau pour une ville n'ayant aucune tradition industrielle mais plutôt une tradition de pôle de services pour une économie à dominante agricole.

Ce sont souvent des entreprises à direction extra-locale voire extra-régionale voire même extra-nationale, dans le cadre d'ANL (belge) et d'ERI (chinoise), soucieuses de s'implanter en Midi-Pyrénées, mais en dehors de l'agglomération toulousaine ou de villes trop marquées par une industrie traditionnelle déclinante (Figeac, Mazamet, Graulhet, Carmaux, bassin de Decazeville...).

Cahors présente désormais quelques atouts pour attirer des implantations d'entreprises industrielles et surtout tertiaires : une image valorisante, une qualité de vie indéniable, un pôle tertiaire lié à sa fonction de ville-préfecture donc un minimum de services et commerces, qui plus est, encore bien regroupés en centre-ville, une mobilisation des acteurs économiques (CCI du Lot, Agence lotoise de développement, Conseil général...) et une offre de foncier d'entreprise encore disponible avec notamment la Zone d'activités du Sycala-Cahors-Sud (75 ha de disponible en 2001). Cahors n'est toutefois pas la seule à se positionner de la sorte ; Brive-la-Gaillarde et Montauban en font de même, ce qui inquiète les élus cadurciens (projet de PADD, mars 2005).

6.3.2 La dimension stratégique de la desserte par les grands réseaux de transports

Ce potentiel, ajouté aux mouvements démographiques actuels, au commandement administratif et économique toulousain, à l'expansion toulousaine et sa pénurie de foncier, offre une perspective, pour Cahors de devenir une « ville moyenne d'équilibre » de Toulouse. Dans ce contexte, des liaisons rapides et nombreuses avec Toulouse et, à un degré beaucoup moindre, avec Paris sont nécessaires pour accéder à des services de haut niveau ou à des équipements majeurs (aéroport international) dont seule une métropole régionale peut espérer bénéficier.

Le fait d'être desservie par l'autoroute A20 menant directement à Toulouse est un atout incontestable. Il est de même pour la desserte par la ligne ferroviaire menant de Paris à Toulouse, mais elle est coordonnée à une offre de qualité en temps de parcours et en fréquence.

6.4 DE L'ESPACE POUR SE DEVELOPPER

Les développements récents de l'agglomération, l'a amené à sortir de son site initial de cœur de boucle resserrée du Lot, sans pour autant sortir du site de la vallée du Lot qui fait son identité. Cette direction étant prise, l'agglomération a désormais de la place pour se développer tout en conservant les valeurs paysagères et écologiques essentielles, même si des précautions et des contraintes restent nécessaires.

Les possibilités d'accueil pourraient même être trouvées dans le site urbain central qui présente l'intérêt, pour de nouvelles installations plus tertiaires, de cumuler les trois fonctions essentielles:

- centre directionnel (chef-lieu),
- centre historique (patrimoine),
- animation et atmosphère urbaines très agréables.

La gare est située dans la boucle, près du centre directionnel et historique et près du Pont Valentré. Malgré le relief un peu contraignant, mais libérateur de trop d'obligations architecturales de proximité avec des bâtiments historiques, la gare et ses environs pourraient accueillir un net développement tertiaire de la ville, dans l'hypothèse où le critère de proximité de la gare s'avérait déterminant.

PARTIE 2-C. SYNTHÈSE

1 SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS

Plusieurs idées clés émergent des diagnostics et analyses du territoire et des aires urbaines qui le structurent. Elles identifient les dynamiques territoriales à l'œuvre dont l'évolution sera en toute vraisemblance influencée par la réalisation de la liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges.

1.1 UN TERRITOIRE RURAL, OU LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES SE CONCENTRENT DANS LES AGGLOMÉRATIONS

Le territoire se caractérise par des densités de population faibles (58% des communes comptent moins de 30 hab/km² pour une moyenne nationale de 108) et une concentration des dynamiques démographiques dans les principales aires urbaines : 45% des habitants y vivent, les populations y croissent (contrairement au reste du territoire), les populations jeunes y habitent et les personnes âgées s'y installent (proximité des services etc.). Les agglomérations les plus concernées sont Poitiers, Limoges et dans une moindre mesure Brive-la-Gaillarde. Les dynamiques sont par ailleurs plus affirmées et plus diffuses sur la partie sud du territoire, phénomène lié à l'héliotropisme et plus généralement au « méridio-tropisme »

Les distances non négligeables à l'échelle de la France entre les pôles urbains ainsi que les reliefs relativement escarpés expliquent la faible continuité de l'occupation de l'espace. Malgré un maillage routier régulier, la faible densité hors agglomération a sans doute été la cause d'un réseau TER encore peu développé même si les Régions le modernisent.

Les principales agglomérations, Limoges et Poitiers, sont des villes de taille moyenne, dont le nombre d'habitants est loin de celui des métropoles comme Toulouse, Bordeaux ou Nantes. Leur potentiel de développement est renforcé par une disponibilité foncière et une attractivité confirmée par un solde migratoire positif. Ce dernier point concerne d'ailleurs la quasi intégralité du territoire étudié où la décroissance démographique (ou la très faible croissance observée depuis 2000) s'explique par un taux de décès important dû à une population particulièrement âgée sur le territoire.

1.2 DES TERRITOIRES SPECIALISES ET DONT LES VOCATIONS SONT SOUVENT COMPLEMENTAIRES

- Les deux capitales régionales, Poitiers et Limoges, concentrent naturellement les fonctions métropolitaines supérieures du territoire ainsi que celles de la haute administration (présence des CSP+, des principaux grands équipements publics : universités, CHU, centres culturels...).
- Elles présentent néanmoins des caractéristiques bien distinctes. Poitiers s'affirme ville universitaire et de services, Limoges plus traditionnellement industrielle, siège des fleurons de l'industrie de la porcelaine et des composants électroniques (siège mondial de Legrand).
- Périgueux, Tulle et Cahors, villes préfectorales, relais administratifs et de tailles comparables, ont aussi des spécificités fortes : Tulle administrative et traditionnellement industrielle (industrie de l'armement), Périgueux et Cahors plus tournées vers le tourisme, le patrimoine culturel et la gastronomie
- Brive-la-Gaillarde, dont la grande spécificité d'être au carrefour de deux autoroutes, l'A20 et l'A89, atout l'incite à s'orienter vers des fonctions de logistique.

Plus globalement, un sud aux atouts touristiques indéniables (villes et villages historiques, sites préhistoriques, paysages...) où l'habitat est plus diffus et les agglomérations moins peuplées s'oppose à un nord à vocation plus industrielle et universitaire, structuré autour des deux capitales régionales, dont les efforts pour s'insérer dans le réseau métropolitain français se démontrent par le renforcement des deux technopôles ESTER et Futuroscope.

1.3 UN TERRITOIRE AU REGARD MULTIDIRECTIONNEL, DONT LA STRUCTURATION EST ENCORE INCERTAINE

Le territoire, géographiquement au centre de l'espace national, est entouré de régions au rayonnement puissant telles le Bassin Parisien et le Sud-ouest bordelais et toulousain, ou à forte identité comme l'Auvergne et le Massif Central.

De ce positionnement original est né le besoin d'une part de s'affirmer en tant que tel - et il existe effectivement une identité limousine - et d'autre part de se rapprocher de ses puissants voisins, de s'y identifier, de participer à leur développement.

Si l'attrait de l'Île-de-France et le rapprochement avec Paris sont partout présents, les influences plus locales et les affinités sont diverses :

- Limoges regarde vers l'ouest et la façade atlantique, vers Poitiers et La Rochelle, vers Bordeaux et Royan, lieux privilégiés des vacanciers. Des échanges avec le Centre existent, (exemple pôle de compétitivité céramiques avec le Berry) mais ils sont moins fortement exprimés et appropriés.
- Brive-la-Gaillarde et encore plus Cahors, regardent vers Toulouse. Brive revendique davantage sa situation de porte du Sud-Ouest que son appartenance limousine.
- Périgueux s'oriente vers Bordeaux.
- Tulle regarde Brive et Limoges.
- Ussel et l'est de la Corrèze s'identifie davantage à l'Auvergne et à Clermont-Ferrand

Il a été par conséquent difficile pour le Limousin et ses principaux pôles urbains de s'organiser de façon cohérente, régionale et volontaire. Aujourd'hui plusieurs réseaux de villes se chevauchent : l'Axe Majeur Limousin, le réseau Poitiers-Limoges-Angoulême-Niort-La Rochelle, le réseau de villes d'Oc et du Quercy... symbolisent l'hésitation des territoires à privilégier leur appartenance régionale ou leurs affinités culturelles.

Les infrastructures de transport structurent naturellement l'espace mais ne hiérarchisent pas les relations. L'A20 renforce l'axe Nord-Sud et rapproche Limoges, Orléans et Paris, et Brive, Cahors et Toulouse. L'A89 et la voie express RCEA (Routes Centre Europe Atlantique) constituent deux axes forts Est-Ouest. Désenclavés, les pôles urbains sont appelés aujourd'hui à choisir leurs alliés, leurs concurrents, leur aire de rayonnement, à construire des réseaux pour bénéficier de cet avantage concurrentiel.

1.4 DES TERRITOIRES EN RECHERCHE DE DYNAMIQUES D'ECONOMIE ET D'IMAGE

L'économie du Limousin est plus agricole et plus industrielle que l'économie française.

Le Limousin possède une excellente notoriété due à la porcelaine. Limoges est une marque mondiale au point qu'elle est devenue un nom commun aux États Unis.

L'image internationale est sans doute pour cette raison plus positive que l'image du Limousin en France. En France cette image est celle d'un territoire enclavé, qui a des doléances, un peu replié sur lui-même, assez récalcitrant à la modernité. Cette image, curieusement largement véhiculée par les acteurs du territoire eux-mêmes qui la contestent mais l'affirment, n'exprime qu'une part de la réalité. Le Limousin est le siège de l'une des plus grandes entreprises multinationales françaises (ce qui n'est le cas d'aucune autre ville de province à part Clermont Ferrand) mais ne le revendique jamais. Il exporte dans le monde entier ses céramiques et porcelaines et a deux pôles de compétitivité. Il est donc plusieurs fois inscrit dans la mondialisation, par Legrand et par la porcelaine.

Il se vit pourtant comme oublié, à l'écart mais cette réputation à laquelle il contribue est bien moindre que ses talents.

Le sud du territoire a une toute autre image : il revendique une appartenance au Sud Ouest à l'image très positive (gastronomie, festivité, musique, valeurs du rugby...) duquel il accole la sienne. Brive la Gaillarde revendique une et un esprit de conquête autonomie (« La grande ville de Brive c'est Brive » dit-on sur le territoire).

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX

2.1 PREMIER ENJEU : UNE OPPORTUNITÉ D'AMÉNAGEMENT ET DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE FRANÇAIS ?

La question est de savoir dans quelle mesure et à quelles conditions la LGV Poitiers Limoges renforcera son territoire d'influence, pour en faire un territoire d'accueil de populations et d'activités.

2.1.1 Les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire au regard de cet enjeu

Les forces

- Le territoire bénéficie d'un réseau d'infrastructures routières performantes et des axes tant Nord-Sud (A20) qu'Est-Ouest (A89, RCEA) à fort potentiel de développement.
- Il possède de l'espace pour l'accueil de populations nouvelles et d'activités économiques.

Les faiblesses

- Le territoire est isolé du réseau de la grande vitesse ferroviaire actuel, et exprime un sentiment d'enclavement, renforcé par l'abandon de projets ferroviaires.
- Il est relativement peu peuplé, à dominante rurale et sa population se concentre dans les principales agglomérations.
- Sa densité de fonctions métropolitaines supérieures, fonctions particulièrement consommatrices de grande vitesse ferroviaire, est faible.
- Les réseaux de coopération inter-cité actifs et efficaces, permettant un développement solidaire et organisé du territoire, y sont comparativement peu nombreux.

Les opportunités

- Les infrastructures routières (RCEA) vont être achevées. Elles sont, à l'échelle du territoire, en partie gratuites.
- Le territoire est concerné par cinq pôles de compétitivité, au premier rang desquels les pôles Céramiques et Elopsys (micro-ondes, photonique, réseaux sécurisés).
- Les réseaux de villes se mettent peu à peu en place (Limoges-Poitiers, Limousin Axe Majeur).
- L'attractivité de la façade atlantique devrait se poursuivre. Grâce à sa proximité relative de cette façade atlantique, et s'il sait s'y ancrer, il pourrait bénéficier en partie de cette attractivité.

Les menaces

- Le développement de Limoges et dans une moindre mesure de Brive-la-Gaillarde, se fait de manière isolé, sans grande diffusion sur leurs espaces avoisinants.
- Le territoire est confronté à l'effet d'aspiration de la métropole toulousaine au cœur du Sud-Ouest français et celui de la métropole bordelaise sur la façade atlantique.

2.1.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

- Quelle intégration du territoire aux réseaux nationaux et européens permettra la ligne Poitiers-Limoges ? Le territoire a-t-il et aura-t-il le potentiel suffisant pour bénéficier de cette connexion ?
- La ligne Poitiers-Limoges renforcera-t-elle l'unique système métropolitain capable de structurer la population située au Nord-Ouest du Massif Central, qui devrait atteindre 1,8 millions

d'habitants en 2030 ? Le renforcement de l'agglomération de Limoges par une desserte TGV et son rapprochement avec d'autres villes de taille similaire, telles Poitiers ou Tours, feront-ils contrepoids à l'absorption des populations par les grandes métropoles du Sud-Ouest ? Dans quelle mesure la ligne Poitiers-Limoges sera-t-elle impliquée dans le maintien d'un peuplement relativement équilibré du territoire français ?

- Ce territoire, potentiellement prêt à s'agrandir et se renforcer, pourrait à long terme constituer un espace d'accueil pour les futures populations migrantes, à la condition de présenter l'attractivité recherchée. La présence de la LGV peut-elle offrir un argument de poids pour soutenir le développement démographique, déjà en œuvre aujourd'hui, de ce territoire ?

Les « effet d'intégration », « effets organisateurs » et « effet réseau » sont particulièrement concernés par ces questions.

2.2 DEUXIEME ENJEU : UNE OPPORTUNITE POUR L'EMERGENCE D'UN BIPOLE POITIERS-LIMOGES ?

2.2.1 Les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire au regard de cet enjeu

Les forces

- Limoges et Poitiers possèdent une taille et un rayonnement relativement similaires.
- Elles ont noué des liens historiques, économiques et institutionnels : Poitiers fut le siège d'une unique académie regroupant le Poitou-Charentes et le Limousin jusque dans les années 1960 ; la CRCI est commune aux deux régions ; l'accès à la mer pour le Limousin se fait via Poitiers, la chaîne locale de France 3 est commune aux deux régions, ainsi que la CRAM et les Assedic.

Les faiblesses

- L'accessibilité entre les deux villes est difficile :
 - plus de 2h de temps de trajet en TER actuellement (gain envisagé d'une demi-heure à terme grâce à l'amélioration de la ligne existante), de nombreux arrêts ;
 - la N147 n'est pas encore à 2X2 voies et s'avère encore dangereuse.
- Le territoire interstitiel est très peu peuplé, ce qui rend l'axe Poitiers et Limoges aujourd'hui peu visible.

Les relations entre les deux villes relèvent aujourd'hui davantage de l'intention que de la réalité, même si elles ont déposées en commun une déclaration d'intention à l'appel d'offre de la DATAR à la coopération métropolitaine en 2005.

Les opportunités

- Les projets des deux agglomérations témoignent chacun d'une volonté de développer une « voie alternative à la métropolisation par la coopération¹⁶ ».
- Ces projets sont relayés par une volonté des acteurs économiques et institutionnels de travailler ensemble (source : entretiens menés par Setec Organisation).
- La mise en œuvre de projets complémentaires, comme le Zénith de Limoges et le Théâtre auditorium de Poitiers, les filières universitaires développées dans chacune des villes.

¹⁶ Communauté d'agglomération de Limoges Métropole – Contrat d'agglomération

Les menaces

- L'amélioration de la ligne ferroviaire Poitiers – Limoges actuelle a pris du retard.

En conclusion, le rapprochement Poitiers-Limoges répond à un besoin partagé de coopérer :

- pour Poitiers, pour profiter de l'appareil industriel développé de Limoges et d'une ouverture à l'Est, premier embryon d'une liaison ferroviaire Est Ouest
- pour Limoges, pour profiter de l'appareil universitaire de Poitiers, se rapprocher de l'ouest atlantique, et être moins isolée.

« La levée des contraintes de déplacements [difficiles, parfois réhabilitaires] devra permettre de valoriser les complémentarités entre ces pôles d'excellence et démarches technopolitaines¹⁷ »

La déclaration d'intention stipule que la constitution du réseau métropolitain Centre-Ouest Atlantique « est une démarche nécessaire, réaliste, qui s'inscrit dans un processus partenarial ancien, ambitieuse et innovante, opportune, ciblée, et qui nécessite une reconnaissance et un partenariat larges ».

2.2.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

- Un bipôle Poitiers-Limoges peut-il renforcer Limoges ? Poitiers ? Quelles complémentarités / coopérations peuvent se développer ? Quelle attractivité et quel gain de compétitivité pour les deux villes ?
- La mise en service de la LGV Poitiers-Limoges aura-t-elle une incidence sur les relations entre les deux villes ? En terme de temps de parcours, la RN147 à 2X2 voies ne serait-t-elle pas plus à même de favoriser la connexion ? Une liaison TER améliorée ne serait-elle pas suffisante ?
- Le rapprochement de Limoges et Poitiers ne sera-t-il pas défavorable à celui de Limoges et Brive qui connaît aujourd'hui des difficultés à se mettre en place ? Brive déjà attirée par le sud en terme de développement, ne risque-t-elle pas de tourner davantage le dos à la capitale régionale et de ne se servir de la LGV Poitiers-Limoges que comme connexion à Paris ? Quel avenir dès lors pour le Limousin ? La LGV Poitiers-Limoges présente-t-elle un risque d'implosion de la région Limousin ou plutôt une opportunité de créer un axe de développement Poitiers-Limoges-Brive, (doublon LGV / infrastructure routière rapide N147 à 2X2 voies + A20) ?

Les « effet d'intégration », « effets organisateurs », « effet mobilité » et « effet sur les activités économiques » sont particulièrement concernés par ces questions.

2.3 TROISIEME ENJEU : UN ARGUMENT DE COMPETITIVITE ET D'ATTRACTIVITE DE LIMOGES ?

2.3.1 Les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire au regard de cet enjeu

Les forces

- Le rayonnement économique de Limoges est supérieur à la moyenne de province ; il est tiré par la présence de Legrand et de Norisko et par la renommée internationale de la porcelaine.
- Limoges est le siège de Legrand, par ailleurs partie prenante de ses grands projets économiques.
- Avec ESTER, Limoges possède un technopole renommé.

¹⁷ Note d'intérêt préalable au débat public – Contribution des villes et agglomérations de Poitiers et de Limoges

- Limoges possède un centre complet de formations supérieures avec quelques domaines d'excellence.
- Les filières économiques sont génératrices d'activités de recherche et développement (R&D).

Les faiblesses

- Limoges est exposée aux crises successives de ses industries traditionnelles (chaussures porcelaine).
- Géographiquement, Limoges est isolée ; stratégiquement, aussi : elle a noué peu de relations avec les autres villes et de réseaux de coopération opérationnelle.
- Dans les représentations françaises, Limoges possède encore l'image de ville « écartée ».
- Legrand est peu revendiqué par les acteurs institutionnels locaux ; et Legrand revendique également peu son appartenance territoriale.

Les opportunités

- Nombreux projets pour renforcer les fonctions métropolitaines supérieures se font jour : pôles de compétitivité, Arts du Feu, Zénith, agrandissement du CHU, renforcement de l'aéroport Bellegarde, développement de certaines filières universitaires.
- Limoges est en train de venir un carrefour routier stratégique (A20/ RCEA à 2x2 voies).
- Le Schéma régional des TER a pour objectif de permettre un rabattement optimal vers la gare de Limoges-Bénédictins.
- Limoges organise et développe sa structure urbaine pour une population, des activités et des équipements bien supérieurs à l'état actuel.

Les menaces

- L'aire d'influence de Limoges est peu peuplée.
- L'université du Limousin est de petite taille à l'échelle européenne : quelle sera sa capacité à affronter la concurrence universitaire européenne introduite par la réforme LMD (licence, master, doctorat) ?
- Quel est l'avenir de la porcelaine ?
- Le développement de Brive-la-Gaillarde risque d'estomper l'influence limougeaude sur la Corrèze.



- Limoges est en concurrence avec Brive-la-Gaillarde pour la prééminence de la situation de carrefour et pour la situation de porte d'entrée du bassin touristique Périgord-Quercy-Sud Limousin (aéroports).

Les fleurons du commandement limougeud : Legrand, le technopôle ESTER, la porcelaine
(de gauche à droite, photos : Setec Organisation).

Le futur Zénith de Limoges (photo : Ville de Limoges / Tschumi-BTuA).



2.3.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

- La ligne Poitiers-Limoges sera-t-elle l'occasion pour Limoges de s'affirmer comme métropole moyenne ? de s'insérer dans le réseau des villes européennes ?
- Constituera-t-elle un facteur d'attractivité vis à vis des investisseurs étrangers ? des entreprises du tertiaire supérieur (particulièrement consommatrice de LGV) ?
- Sera-t-elle l'occasion de concrétiser les projets du territoire, de les dynamiser en amplifiant les mobilités (développer le tourisme urbain et le tourisme d'affaire en faisant de Limoges la cité des Arts du feu : visites d'usines, d'ateliers d'artisanat, séminaire et show room des savoir-faire, vente des produits locaux, conférences scientifiques sur les technologies développées...)
- La faiblesse de l'arrière-pays de Limoges ne constitue-t-elle pas un frein à l'intérêt de l'installation de la LGV sur le territoire ? Comment assurer un meilleur rabattement vers la gare de Limoges ?
- Le risque n'est-il pas d'accentuer l'isolement de l'agglomération ?
- L'absence de la LGV à Limoges sera-t-elle à terme nuisible au maintien de la dynamique récente que connaît son aire urbaine (démographie, économie,...)

Les « effet d'image », « effets réseau », « effet mobilité », « effet sur le tourisme » et « effet sur les activités économiques » sont particulièrement concernés par ces questions.

2.4 QUATRIEME ENJEU : UNE OPPORTUNITE D'OUVERTURE AU MONDE, DE MODERNISATION DE L'IMAGE ET DE LA PERCEPTION QUE LE TERRITOIRE A DE LUI-MEME

1.1 Les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire au regard de cet enjeu

Les forces

- Le territoire possède des valeurs identifiées, fortes, ancrées dans le passé industriel et artisanal, synonyme de qualité, de raffinement, de solidité, et qui fondent une réputation.
- Il bénéficie d'une réelle qualité de vie, symbolisée par une nature préservée, de réserves d'espaces, des produits du terroir (viande de qualité et labellisée).
- Limoges et à travers elle, le Limousin rayonnent doublement à l'international, par le biais de :
 - la porcelaine,
 - le siège mondial de Legrand
- De grands noms industriels sont implantés : Legrand, Weston, Madrange, Bernardaud.

Les faiblesses

- La présence du siège mondial de Legrand sur le territoire doit être mieux valorisée.
- L'image du territoire ne correspond pas à sa réalité : l'image est celle d'un territoire rural, isolé, économiquement peu dynamique, qui ne correspond pas aux actions de modernisation des filières industrielles, les projets d'infrastructures, le dynamisme des aires urbaines de Limoges et Brive.
- Les représentations sont marquées par l'inquiétude de la compétition. Elles témoignent d'un certain repli mais aussi d'un besoin d'ouverture.
- La localisation géographique précise du territoire est difficile (ni l'Ouest, ni le Sud Ouest, ni l'Aquitaine, ni le Massif central).

Les opportunités

- Le pôle de compétitivité céramique modernise l'image de la porcelaine, et est une réponse à la concurrence des pays d'Asie.
- Le pôle de compétitivité Elopsys est un moyen pour valoriser l'activité de Legrand sur le territoire.
- Le projet pôle d'économie du patrimoine autour des arts du feu est une opportunité pour asseoir Limoges comme destination du tourisme urbain.

Les menaces

La déception procurée par l'abandon des projets « TGV Limousin » et « POLT » a généré une frustration. Un troisième échec l'accentuerait tant le sentiment d'être exclu des réseaux est ancré dans les mentalités.

2.4.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

- La GVF suscitera-t-elle un changement dans les mentalités ? sera-t-elle l'occasion pour le territoire de prendre confiance en lui, d'être fier, de s'affirmer sur la scène nationale et internationale ? La LGV, par la modernité qu'elle véhicule, ouvrira-t-elle le territoire au monde, modifiera-t-elle sa perception de lui-même ? Ou encore cette image de modernité nuira-t-elle à l'image de territoire protégé, loin des agitations urbaines, de la pollution, des nuisances de la modernité dont il bénéficie aujourd'hui ?
- La LGV sera-t-elle l'occasion d'appuyer la communication autour des pôles de compétitivité, de diffuser cette nouvelle image de modernité que souhaitent le territoire et ses acteurs économiques ?

- La LGV, par son nom, offrira-t-elle au territoire une meilleure visibilité géographique ? Comment en faire bénéficier l'ensemble du Limousin, Brive-la-Gaillarde ? Et permettra-t-elle l'émergence d'une identité commune, d'une cohésion, d'une solidarité ?

Les « effets d'image », « effets organisateurs », « effets sur le tourisme » sont particulièrement concernés par ces questions.

2.5 REMARQUE : POUR POITIERS, LES EFFETS HABITUELS DE LA GVF AURONT DEJA ETE PRODUITS PAR LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA)

Poitiers est déjà accessible en TGV. Elle bénéficiera de la LGV SEA. Les effets pour elle d'une LGV Poitiers Limoges se produiront donc essentiellement dans sa relation avec Limoges.

2.6 EN RESUME, HUIT QUESTIONS RELATIVES AUX EFFETS DE LA LGV POITIERS LIMOGES SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

1^{ère} question : dans une perspective d'aménagement du territoire national, si les dynamiques démographiques actuelles et la projection de 75 millions de Français en 2050 se confirmaient, le Limousin pourrait devenir une terre d'accueil de nouvelles populations puisqu'il dispose de plusieurs des atouts nécessaires : proximité de la façade atlantique, espace... La LGV Poitiers Limoges pourrait-elle, et si oui à quelles conditions, contribuer à renforcer sa capacité d'accueil ?

En d'autres termes, la LGV peut-elle être un outil d'une politique d'offre (d'accueil de population) qui se substituerait à la seule logique de réponse à la demande ?

2^{ème} question : Limoges et Poitiers marquent leur intérêt pour développer des échanges et améliorer leurs relations. Comment la LGV entre les deux villes contribuerait-elle à cette émergence d'un réseau de villes, au développement de synergies et à l'attribution de vocations respectives et complémentaires ?

3^{ème} question : Le Limousin revendique son appartenance à l'ouest atlantique. La LGV contribuerait-elle à fortifier cette appartenance ? Ouvrirait-t-elle et à quelles conditions le Limousin à d'autres territoires comme Tours et La Rochelle, voire Nantes ? Elargirait-elle le rayonnement de Limoges vers eux ?

4^{ème} question : Limoges et le Limousin se vivent encore comme un territoire oublié malgré les autoroutes et voies express en partie gratuites. Les acteurs estiment souvent que leur desserte ferroviaire est médiocre, bien que les liaisons avec Paris soient aujourd'hui - comparativement à d'autres capitales régionales - performantes. La LGV contribuerait-elle à faire évoluer ce sentiment d'enclavement, qui génère une frustration et un discours parfois revendicatif à l'égard de la communauté nationale ? Et désenclaverait-elle le territoire dans ses liaisons avec l'Ouest et l'Est ?

5^{ème} question : la LGV renforcera la métropolisation. Représente-t-elle un risque pour les territoires ruraux ? Accentuerait-elle la dépendance du territoire envers l'Île-de-France (affirmée plus que réelle,

puisque le Limousin grâce à Legrand a un rayonnement proportionnellement supérieur à d'autres régions) ?

6^{ème} question : Limoges vit dans la mondialisation mais ne le revendique guère. La LGV l'inscrirait-elle davantage, et à quelles conditions, dans les réseaux nationaux et européens ? Peut-elle donner naissance ou renforcer les relations avec d'autres territoires régionaux eux mêmes situés sur le réseau des LGV, en France comme en Europe ? Et si oui lesquels et comment ? Contribuerait-elle à « désenclaver des mentalités » selon une formule utilisée localement ?

7^{ème} question : la LGV serait-elle un argument de compétitivité et d'attractivité pour les entreprises déjà présentes sur le territoire et qui pourraient s'y implanter ?

8^{ème} question : la LGV permettrait-elle au Limousin de changer d'image et de mieux affirmer sa valeur (non d'en acquérir car le sentiment et la fierté d'appartenance sont élevés) ?

C'est à ces questions que la partie 3 ci après apporte des éclairages.

PARTIE 3 - ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE LA LGV POITIERS LIMOGES

SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Objectifs

Cette partie analyse les effets potentiels de la LGV Poitiers-Limoges sur la base du diagnostic du territoire de la partie 2. Les 8 questions posées en fin de ce diagnostic ont servi de fil conducteur à la recherche de ces effets potentiels.

Elles ont été débattues lors d'un séminaire réunissant des acteurs du territoire (Collectivités territoriales, services de l'Etat, chambres consulaires, entreprises) qui y ont exprimé leurs attentes et leurs besoins mais aussi les projets qu'ils envisagent pour déclencher ces effets.

Méthode

Les effets ont été appréhendés selon trois angles :

- **l'aménagement**, ou répartition volontaire des activités et des populations dans l'espace ;
- **le rayonnement**, ou positionnement, attractivité, influence et commandement d'un territoire dans son contexte local, national et international ;
- **le développement**, ou croissance des populations et des activités humaines d'un territoire.

Ce découpage est utile à l'analyse et à sa présentation. Evidemment les thématiques ne sauraient être isolées les unes des autres. On signalera donc parfois ces croisements pour éviter les redites de texte.

Ils ont été appréhendés par :

- la mise en perspective des effets potentiels observés ailleurs et des caractères du territoire ;
- la mise en perspective de ces effets avec les attentes du territoire, ses projets et ses stratégies afin d'examiner en quoi la LGV s'inscrivait dans ces stratégies ;

- l'intégration des grandes tendances nationales de développement.

Les effets sont présentés sous la forme de présentation synthétique des arguments de réponses aux 8 questions. Ce sont ces arguments qu'il convient désormais de mettre au débat.

PARTIE 3-A EFFETS SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Définition proposée de l'aménagement :
**répartition volontaire des activités et des
hommes dans l'espace**

Les effets d'aménagement peuvent être analysés selon trois échelles territoriales :

- nationale et européenne,
- inter-régionale,
- régionale et infra-régionale.

Les effets de la LGV Poitiers Limoges sont analysés pour chaque échelle à partir de l'organisation actuelle du territoire et des évolutions qui se dessinent d'ici aux environ de 2025¹⁸.

A l'échelle nationale et européenne sont décrits les effets ayant une répercussion sur l'intégration nationale et européenne de parties du territoire d'influence de la LGV ainsi que sur la modification de la hiérarchie urbaine française. Ces effets ne peuvent concerner que des ensembles territoriaux ayant une taille critique : aires urbaines de Limoges, Poitiers et Brive-Tulle. Seules Limoges et Brive-Tulle sont abordées dans cette partie. *L'absence de Poitiers ici tient au fait que les effets liés à la grande vitesse ferroviaire et au TGV seront surtout produits par la LGV SEA. Les effets sur Poitiers spécifiquement liés à la LGV Poitiers-Limoges sont d'ordre inter-régional. Ils sont donc abordés dans la deuxième partie.*

A l'échelle inter-régionale sont décrits les répercussions de la LGV sur les relations entre le territoire d'influence de la LGV et les territoires avoisinants. La réflexion sur le concept « d'espace Centre-Ouest Atlantique » est ici prépondérante. Elle consiste à savoir comment la LGV « Poitiers-Limoges » peut contribuer à faire du territoire qu'elle desservira, aujourd'hui soumis à une multiplicité d'influences, un espace autonome, rayonnant entre Loire et Garonne, entre Nantes et Bordeaux.

Enfin l'échelle infra-régionale concerne les répercussions de la LGV sur les équilibres internes du territoire concerné par le projet.

¹⁸ Au delà de 15-20 ans la prospective devient très aléatoire.

1 LES EFFETS AUX ECHELLES NATIONALE ET EUROPEENNE

1.1 UNE INTEGRATION DU TERRITOIRE INFLUENCE PAR LA LGV AU RESEAU NATIONAL ET EUROPEEN

La desserte du territoire concerné par la grande vitesse ferroviaire (GVF) a ici deux dimensions : l'amélioration de la liaison avec Paris et l'Île-de-France qui est une demande du territoire, et l'insertion dans le réseau européen de transports et de la grande vitesse ferroviaire.

1.1.1 La liaison avec Paris

Le territoire ne peut aujourd'hui être considéré comme vraiment enclavé dans sa relation avec Paris. Le meilleur temps de parcours ferroviaire¹⁹ entre Paris et Limoges (2h50) est comparable avec celui entre Paris et d'autres capitales régionales : Caen (1h45), Rennes (2h05), Besançon (2h32), Clermont-Ferrand (3h11)... Il correspond à celui accepté pour un aller-retour dans la journée.

En revanche, dans une vingtaine d'années, plusieurs capitales régionales auront vu leur temps de parcours par le fer sensiblement amélioré (Besançon (2h1/4), Metz (1h1/2), Strasbourg (1h50)...) Sans amélioration de sa liaison avec Paris, le territoire sera en voie d'enclavement relatif. **La LGV Poitiers-Limoges maintiendra une situation concurrentielle par rapport à d'autres capitales régionales.**

Elle facilitera considérablement les relations entre Limoges et Paris. Poitiers, desservie par le TGV depuis 1990, dispose déjà d'une relation aisée avec Paris, qui sera améliorée par la LGV Sud-Europe Atlantique (SEA). Brive rentrera dans le périmètre des 3 heures acceptable pour l'aller-retour dans la journée. Guéret avec un bon rabattement sur Limoges serait dans la même situation.

La LGV sera aussi l'occasion d'une amélioration qualitative de la relation avec Paris :

- Le confort des TGV est supérieur à celui des Corail. Les TéoZ offrent déjà une amélioration.
- Une arrivée à Paris en gare Montparnasse au lieu de la gare d'Austerlitz, comme actuellement, participera à l'amélioration des temps de parcours globaux avec le point de destination finale (car la gare Montparnasse est mieux desservie par les transports collectifs et de ce fait plus proche des centres de décisions parisiens comme La Défense, Saint Lazare Opéra, ou les ministères).

1.1.2 L'inscription dans le réseau principal de transport européen

L'Union européenne préconise un développement polycentrique²⁰ limitant la concentration de la population et de la puissance économique, politique, financière dans une seule zone dynamique. De fait, l'organisation de l'Europe est de plus en plus polycentrique. Les ressources stratégiques sont présentes sur l'ensemble du territoire dans des métropoles qui de plus en plus travaillent en partenariats. Chaque territoire est potentiellement le cœur d'un développement, à condition d'être relié aux autres par des réseaux. Les infrastructures de transport (grande vitesse et grande capacité) sont nécessaires à l'acquisition de ce statut de métropole.

Si le territoire étudié n'appartient pas au système de transport européen, il lui sera plus difficile de trouver des partenaires, d'intégrer des réseaux et d'acquies un statut métropolitain. Il a d'autant plus besoin de liaisons aisées et rapides avec le maximum de métropoles qu'il est peu peuplé et assez isolé. Pour le Limousin, ces métropoles se situeront au Nord et au Sud (relation ibérique) via Poitiers.



Le réseau européen à grande vitesse ferroviaire à l'horizon 2020-2025 (source RFF).

C'est d'abord au Nord que le Limousin devra chercher ses partenaires. Une desserte à Roissy et à Marne-la-Vallée (LGV Est européenne) connectera le territoire à d'autres réseaux, de dimension européenne. La desserte de ces gares depuis Limoges, Poitiers et Brive sera un atout. (Elle serait d'autant plus favorable que la réalisation de l'interconnexion TGV Sud Île-de-France serait réalisée).

¹⁹ Source RFF

²⁰ Développement polycentrique : renforcement d'un système équilibré de régions métropolitaines et de grappes de grandes villes.

Elle connecterait le territoire avec quelques-unes des principales villes du « cœur de l'Europe »²¹, où se concentrent les fonctions stratégiques.

- L'aéroport de Roissy est le premier « hub » aérien d'Europe, la plus importante porte d'entrée en Europe. La connexion rendrait le territoire accessible depuis n'importe quel point du monde ; ce qui est déterminant pour des entreprises multinationales.
- Roissy est aussi une gare d'interconnexion des LGV :
 - Eurostar vers Londres,
 - Thalys vers le Bénélux (principales agglomérations belges, Amsterdam et Rotterdam) et l'Allemagne rhénane (Cologne, Aix-la-Chapelle),
 - les TGV notamment Nord et Méditerranée ;
 - le futur TGV Est vers l'Est de la France, l'Allemagne rhénane (Francfort, Mannheim...) et du Sud (Stuttgart, Karlsruhe, Munich), la Suisse alémanique (Bâle, Zurich).

La LGV sera un « accélérateur de l'intégration européenne » du territoire qu'elle desservira grâce à la connexion avec les lignes intra-contininentales. Le service ferroviaire (origine-destination et fréquence des trains) sera déterminant. La LGV aurait deux effets :

- Elle fournira une réponse aux besoins de mobilité croissants à l'échelle européenne, professionnels ou de loisirs ou touristiques. La GVF devient incontournable lorsque les décideurs prospectent pour s'implanter sur un territoire ou pour y accéder. La LGV est également un critère déterminant pour les universitaires et les étudiants. L'intégration européenne si elle se poursuit accélérera cette tendance.
- Elle transformera la situation géographique du Centre Ouest Atlantique et du Limousin dans l'Europe des 25. Elle les rapprochera des centres de décisions de l'Europe du Nord.

Villes reliées au réseau LGV européen répertoriées comme accessibles en fonction du matériel roulant (horizon 2020)				
avec un Eurostar	avec un Thalys	avec un TGV rame Est	avec un TGV réseau	avec un TGV tri-courant
Londres	Bruxelles	Stuttgart	Lille	Genève
	Amsterdam	Munich	Strasbourg	Berne
	Cologne		Milan	
	Berlin		Rome / Naples	
			Madrid	

L'accessibilité figurant dans le tableau ci-contre est possible d'un point de vue technique. Elle ne préjuge en rien d'une mise en service commerciale.

Délai depuis Limoges à destination de métropoles européennes, avec correspondance en gares de Roissy-CDG TGV, de Marne-la-Vallée-Chessy ou à Lille	
Limoges-Bruxelles	4h environ
Limoges-Londres	5h1/4 environ

1.2 UN « CATALYSEUR » DU DEVELOPPEMENT POUR FAIRE DE LIMOGES UNE METROPOLE REGIONALE, A VISIBILITE EUROPEENNE ET MEME MONDIALE

Limoges est une ville qui compte en France. C'est une capitale régionale. Sa taille (aire urbaine de 230.000 habitants), quelques fleurons industriels (Legrand, leader mondial de l'appareillage électrique à basse tension, Norisko (expertise d'équipements, d'installations et d'infrastructures) et les porcelainiers), et sa fonction de capitale régionale font d'elle le principal pôle urbain entre Loire et Garonne et lui confèrent un rayonnement économique supérieur à la moyenne des villes comparables. La technopôle ESTER, quelques formations supérieures d'excellence et 5 pôles de compétitivité, lui donnent une activité tertiaire supérieure spécialisée et regroupée. Ces éléments la dotent en emplois métropolitains supérieurs, principaux utilisateurs de la GVF.

Les acteurs locaux ont conscience de ces enjeux. Limoges entend grandir. Elle se pense comme une « capitale régionale à vocation métropolitaine »²², et développe des coopérations avec d'autres villes comme Poitiers pour créer une voie alternative de métropolisation.

Limoges sans la LGV s'est engagée dans une stratégie de développement, en trois grands axes :

- renouvellement du tissu industriel grâce à une participation aux 5 pôles de compétitivité et en premier lieu le pôle céramique ;
- essor de la technopôle et des zones d'activité industrielles et commerciales spécialisées ;
- projets d'habitat souvent portés par de nouveaux acteurs de la promotion immobilière.

Déjà, elle dimensionne certains de ses projets à l'échelle d'une métropole. Ses ambitions la placent à un rang où l'absence de desserte par la grande vitesse ferroviaire la mettrait en situation de désavantage comparatif. Les conditions sont déjà réunies en partie pour que les effets prévisibles engendrés par la LGV se produisent.

Dans ce sens, la desserte de Limoges par la grande vitesse ferroviaire relève de l'aménagement du territoire national : c'est pour l'Etat lui donner les moyens de développement correspondant à ses potentialités et à ses ambitions. Cette desserte répond aussi au modèle de développement polycentrique préconisé par l'Union européenne (cf ci-dessus).

Toutefois, l'expérience montre que la grande vitesse ferroviaire est moins un outil d'aménagement du territoire qu'un « catalyseur » du développement. Par ailleurs elle profite aux villes déjà attractives ou qui en ont le potentiel. Dans la concurrence entre les territoires, la LGV améliore la position du territoire, mais elle ne donne pas un avantage décisif. Si on extrapole cette vision, Limoges ne confirmera pas son statut de métropole par la seule desserte par la grande vitesse ferroviaire. Elle devra aussi :

- renforcer son commandement, ses fonctions métropolitaines supérieures, ses coopérations ... ;
- accueillir de nouvelles populations et installations.

²¹ Cœur de l'Europe : il est géographiquement délimité par les métropoles de Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg.

²² Contrat d'agglomération de Limoges Métropole.

1.3 LES EFFETS DE LA LGV POUR BRIVE SERONT ESSENTIELLEMENT LIES A LA CAPACITE DE LA LIGNE POITIERS-LIMOGES A CAPTER LES FLUX TOURISTIQUES NATIONAUX VERS LE SUD OUEST

Brive se trouve aussi face à un enjeu d'insertion dans le réseau principal de transport européen pour des raisons liées à son ambition de devenir un centre dans le Sud-Ouest. Le diagnostic a montré :

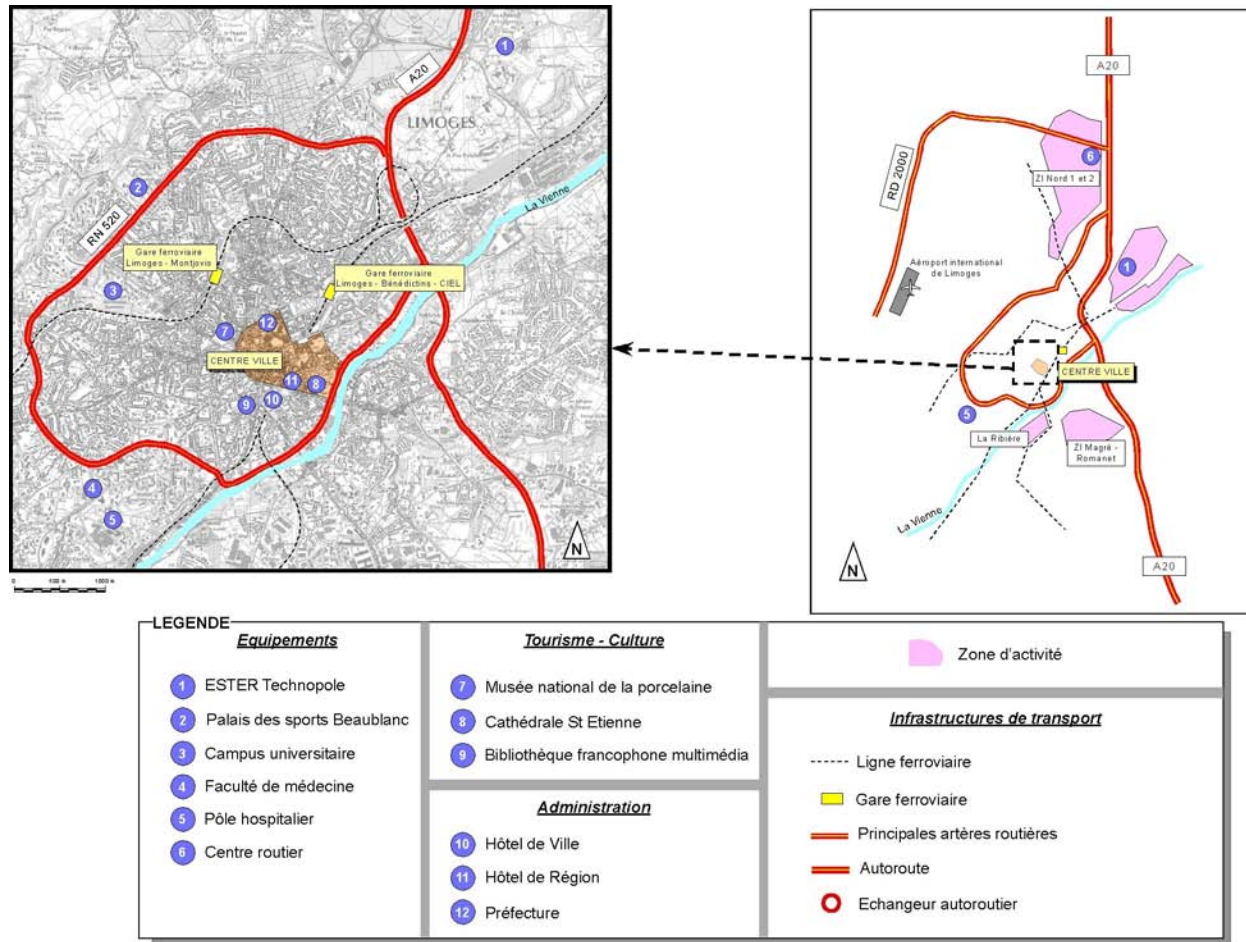
- la situation de carrefour : bientôt, Brive sera un carrefour routier important. Elle est déjà un carrefour ferroviaire, malgré un rabattement aujourd'hui peu performant. Les acteurs de Brive ont axé leur développement sur l'aménagement de zones d'activités le long des deux autoroutes ; sur ce point le TGV ne devrait pas apporter davantage d'attractivité ni de compétitivité ;
- la situation de porte d'entrée du bassin touristique et de résidences secondaires du Périgord-Quercy, et des sites touristiques corrèziens ; la LGV peut jouer un rôle ;
- une armature urbaine polycentrique, faite d'une ville-centre et de centres urbains secondaires ;
- une politique volontariste, par exemple avec la construction d'un nouvel aéroport entre Brive et Souillac.

Ces éléments mettent en valeur la capacité de Brive à changer de statut au sein de la hiérarchie urbaine française. Elle peut devenir un ensemble plus autonome qu'aujourd'hui, une ville d'équilibre entre le Massif Central et le Bassin Aquitain, et une ville regardant vers le sud-ouest. Mais il est peu probable que la LGV joue ici le rôle tenu aujourd'hui par les infrastructures routières : sa configuration Nord (pour Brive) ne la destine pas à ce rôle.

En revanche, combinée à l'aéroport, la desserte TGV peut faire de Brive la porte d'entrée du bassin touristique et de résidences secondaires du Périgord-Quercy. Ce bassin est le principal espace touristique non littoral entre Loire et Garonne. Il est aussi un espace de résidences secondaires pour les Britanniques, les Néerlandais et les Belges. La captation des flux dépendra du service et de la desserte. Par exemple à terme une desserte depuis le Royaume-Uni réduirait la différence de temps de trajet entre le train et l'avion. Celle-ci supposerait :

- une correspondance à Lille, Roissy ou à Marne-la-Vallée avec des Eurostar ; (seuls ceux-ci sont aptes à rouler à ce jour sur le réseau britannique pour des raisons techniques ;
- l'éventuelle réalisation de la LGV Sud Ile-de-France qui améliorerait encore le temps de parcours.

En affirmant la situation géographique de Brive et en faisant la porte d'entrée de bassin touristique, la LGV pourrait stimuler les relations Brive/Tulle avec les autres pôles du Périgord-Quercy : Cahors, Sarlat-la-Canéda, Périgueux et Bergerac. Cet effet est conditionné par l'engagement d'actions visant à développer le potentiel touristique (étouffer l'offre, meilleure coordination des stratégies et des actions des organismes de développement touristique), et les aménagements (parkings, hébergements...).



Consistance et localisation du commandement limougeaud (carte Setec Organisation).



2 LES EFFETS A L'ECHELLE INTER-REGIONALE

2.1 LA CONTRIBUTION A LA CONSTITUTION D'UN BIPOLE LIMOGES-POITIERS, PREMIER ELEMENT D'UN ESPACE CENTRE-OUEST ATLANTIQUE

Limoges et Poitiers coopèrent déjà dans les domaines universitaires, économiques et institutionnels.

- La coopération universitaire est concrétisée depuis 1975 par « l'association pour le développement de l'enseignement et de la recherche en Limousin - Poitou-Charentes » qui regroupe la plupart des organismes d'enseignement supérieur de Poitiers et de Limoges, ainsi que des acteurs économiques (banques, Medef...).
- La Chambre régionale de commerce et d'industrie Limousin – Poitou-Charentes fédère 10 CCI des deux régions. Plusieurs grands acteurs économiques se sont organisés à l'échelle inter-régionale (France Télécom, Crédit Agricole, Caisse régionale d'assurance maladie).
- Limoges et Poitiers se sont engagées depuis 1998 dans le réseau de villes Limoges-Poitiers ; Elles ont candidaté à l'appel de la DATAR pour la coopération métropolitaine avec les autres préfectures de Poitou-Charentes. Elles ont ainsi défini un schéma de développement commun de « voie alternative de métropolisation »²³ qui vise à ce qu'elles acquièrent ensemble les services d'une métropole.

Ces coopérations sont porteuses « d'emplois métropolitains supérieurs », les plus consommateurs de grande vitesse ferroviaire. La faible performance actuelle de la liaison « Poitiers – Limoges », routière comme ferroviaire, freine la coopération. La LGV « Poitiers-Limoges » reliera les deux capitales régionales en 35 minutes environ, soit un gain de temps et de confort considérables. L'amélioration concomitante de la RN147 offrira aussi des gains de temps et de sécurité. Cette double amélioration offrira au bipôle Limoges-Poitiers les moyens d'une étroite coopération.

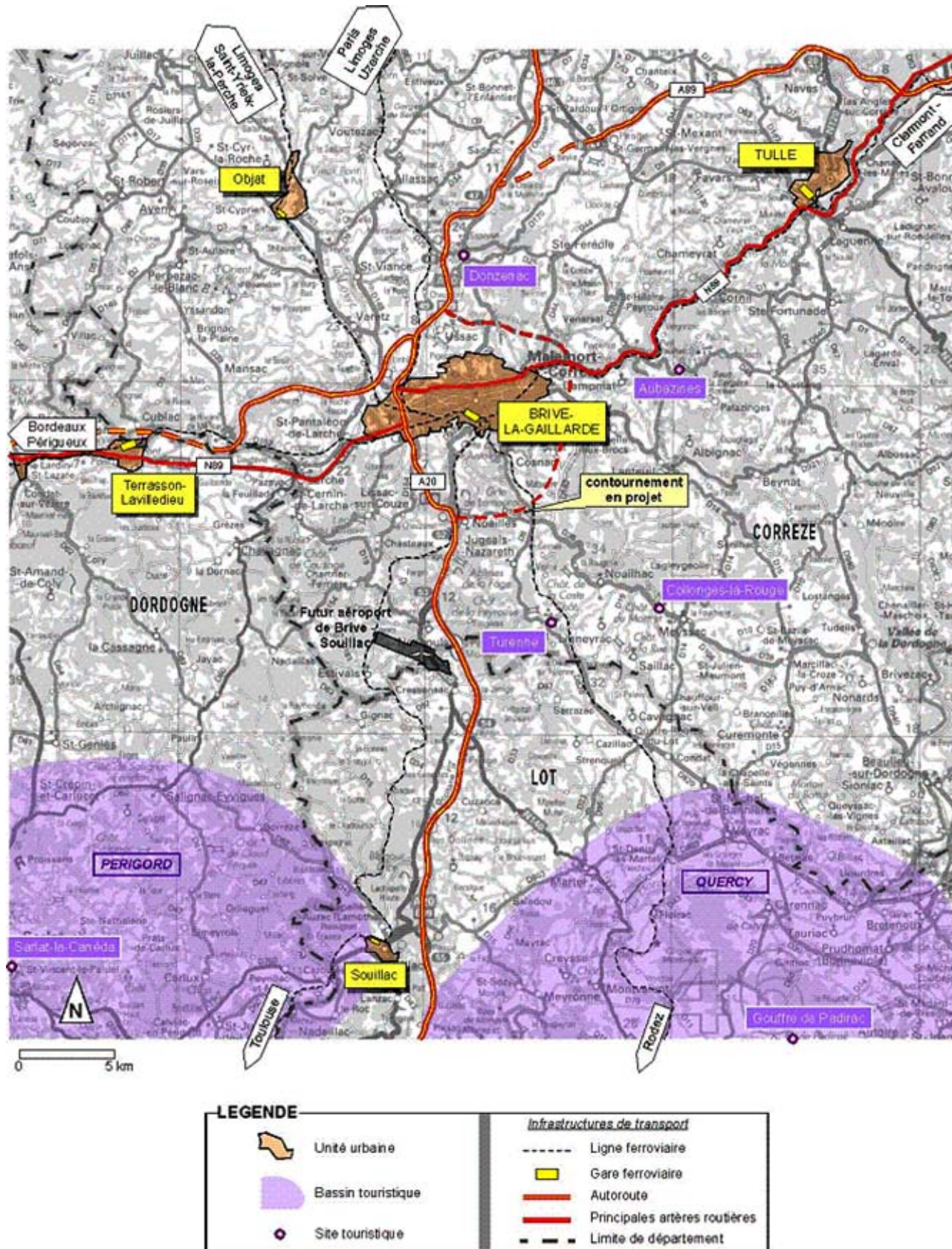
Cet effet de la LGV est conditionné par la qualité du service ferroviaire rendu, la fréquence, et l'adaptation des horaires aux populations tertiaires supérieures. Le pôle intermodal de Limoges-Bénédictins, le CIEL, et le pôle d'échanges multimodal de Poitiers, la présence des deux technopôles, à proximité immédiate du réseau constituent autant d'atouts.

Enfin ce renforcement du bipôle Limoges-Poitiers structurera l'espace Centre-Ouest Atlantique, constitué par les deux régions Limousin et Poitou-Charentes et même du Val de Loire. Cet espace a une existence géographique. Son existence politique et économique est encore juste esquissée : elle est une orientation des documents stratégiques des collectivités publiques. Une coopération entre les deux capitales régionales, leur offrant les équipements et les services d'une métropole, constituerait un facteur fondateur et organisateur d'un tel espace Centre-Ouest Atlantique.

Le développement de ces relations inscrit les régions dans un espace vaste et polycentrique qui correspond aux préconisations de l'Union européenne. L'inter-régionalité qui découlera de cette organisation en réseau sera multiple. Jean-Paul Diry²⁴ la décrit comme une « inter-régionalité à géométrie variable ».

²³ Ces facteurs seront plus détaillés dans la partie C,1 consacrée aux mobilités et aux échanges.

²⁴ Professeur à l'université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand et directeur du Centre d'études et recherches sur l'aménagement du Massif Central et des espaces ruraux. Propos tenus à l'occasion de sa contribution aux groupes de travail de « Limousin 2017 »



Les atouts de la situation géographique briviste : carrefour autoroutier, porte d'entrée du bassin touristique Périgord-Quercy, proximité de pôles urbains secondaires (carte : Setec Organisation).

- Plutôt que sur une métropole, l'espace s'organisera par le maillage de villes moyennes : Limoges et Poitiers, mais aussi Tours, La Rochelle, Angoulême, Brive-Tulle, Niort, et Guéret. L'espace Centre-Ouest Atlantique ne circonscrit pas au bipôle Poitiers-Limoges, même si le renforcement de celui-ci est indispensable.

Dans un tel contexte, la structuration de l'espace Centre-Ouest Atlantique consiste :

- à nouer le plus de relations et de coopérations entre les villes,
- et à développer une offre métropolitaine « en réseau » pour l'irriguer et le promouvoir,

démarche novatrice en France, nécessitant de proposer des solutions innovantes notamment dans le domaine des déplacements inter-urbains et des fonctions métropolitaines supérieures.

2.2 POITIERS COMME « HUB FERROVIAIRE » DU CENTRE-OUEST ATLANTIQUE

En créant un « hub » ferroviaire à Poitiers, la LGV « Poitiers-Limoges » offre une chance à cet espace. Le « hub » démultiplie l'origine / destination des trains à partir d'une ville, en établissant des correspondances rapides vers toutes les autres villes. Le hub fera de Poitiers un carrefour ferroviaire régional, par la connexion des lignes Paris-Bordeaux, Paris-La Rochelle et Paris-Brive. Il rendra accessibles entre elles, dans des temps de parcours permettant une coopération avec :

- branche nord : Tours (potentiellement les 2 LGV + la ligne classique),
- branche sud : Angoulême, Bordeaux,
- branche ouest : La Rochelle, Niort,
- branche sud-est : Limoges, Brive-la-Gaillarde/Tulle.

Le « hub » suppose une synchronisation des arrêts aux heures du matin et du soir. Il intéresse les emplois métropolitains supérieurs. Il renforcera Poitiers et accroîtra son potentiel pour le tourisme d'affaires.

Les directions du « hub »	Temps de parcours à l'horizon 2020-2025
Branche nord • Tours – Poitiers	1/2 h environ
Branche sud • Angoulême – Poitiers • Bordeaux – Poitiers	40 minutes environ 1h environ
Branche ouest • La Rochelle – Poitiers • Niort – Poitiers	1h10 environ 35 minutes environ
Branche sud-est • Limoges – Poitiers • Brive-la-Gaillarde – Poitiers	35 minutes environ 1h40 environ

Les dessertes qui pourraient constituer le « hub » TGV de Poitiers (données : RFF).

2.3 DE NOUVELLES RELATIONS AVEC TOURS

Aujourd'hui les trains Paris-Limoges mettent en relation Limoges avec Orléans, Vierzon et Châteauroux. Ces relations ne sont guère développées : Orléans, tournée vers Paris et le Val de Loire,

est à deux heures de Limoges. Châteauroux située, dans le meilleur des cas, à une heure de Limoges se tourne peu vers celle-ci sauf parfois pour l'enseignement supérieur.

Avec la LGV « Poitiers-Limoges », les trains entre Paris et Limoges passeront par Tours. Tours et Limoges seront distantes non plus de 3h11 avec deux changements actuellement dans le meilleur des cas, mais d'1h1/4 environ.

Limoges n'a actuellement que peu de liens avec Tours. Toutefois des décisions récentes vont générer des coopérations :

- Limoges et Tours sont membres du pôle de compétitivité « Sciences et systèmes de l'énergie électrique », associant Legrand (Limoges) et STMicroelectronics (Tours), ainsi que Connex et Dalkia comme entreprises, le CEA et le CNRS comme laboratoires de recherche, et l'université de Tours pour l'enseignement supérieur. Le pôle vise au développement de composants et de matériaux d'électronique de puissance.
- Une coopération entre les universités de Poitiers et de Limoges est déjà en place, mais des projets visent à y intégrer également celles d'Angers et de Tours.

Ces deux projets induiront des mobilités entre les trois agglomérations de Tours, Poitiers et Limoges, pour lesquelles une desserte en LGV sera un support indispensable.

Les pôles de compétitivité

Ils regroupent, sur un espace géographique donné, des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche publiques ou privées, engagées dans une démarche de coopération.

Leur objectif est de créer des synergies entre les différents acteurs parti-prenants à ces pôles, renforcer et développer une excellence, à l'échelle nationale au moins, dans les domaines concernés.

Ils créeront des relations avec l'international et surtout entre les différentes régions concernées. Ils intéressent surtout des emplois métropolitains supérieurs, donc consommateurs de GVF.

2.4 UNE AMELIORATION DE LA LIAISON ENTRE LIMOGES ET BORDEAUX

La LGV Poitiers-Limoges prévoit un raccordement à la LGV SEA uniquement vers le Nord, vers Tours et Paris. Pour se rendre de Limoges à Bordeaux via la LGV Poitiers-Limoges, il faudra changer de train à Poitiers. Or, même dans ce cas, la LGV Poitiers-Limoges permettra une amélioration du temps de parcours entre les capitales du Limousin et de l'Aquitaine. En fonction des scénarios (et notamment des tracés), le gain de temps varie entre 40 minutes et 1 heure environ.

Le temps de parcours entre Limoges et Bordeaux serait ainsi ramené entre 1h20 et 1h40 environ, ce qui constitue un support pour établir une collaboration. Néanmoins, Limoges et Bordeaux ne coopèrent que peu aujourd'hui. Elles développent pas non plus de projets en commun permettant d'envisager de prochaines coopérations. L'amélioration apportée par la LGV Poitiers-Limoges n'aura d'effets que si les deux aires urbaines développent des synergies génératrices de mobilités.

2.5 LA LGV « POITIERS-LIMOGES » NE DEVRAIT PAS CONFÉRER AU TERRITOIRE UNE FONCTION DE LIEN ENTRE LES GRANDS ENSEMBLES REGIONAUX FRANÇAIS

Le territoire concerné par la LGV Poitiers-Limoges est situé entre de grandes régions ; La LGV pourrait établir un lien :

- nord-sud, à l'échelle de la France, mais aussi de l'Europe occidentale (entre péninsule ibérique et Europe centrale et germanique) ;
- est-ouest, à l'échelle de la France entre l'ouest et le nord-ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Basse-Normandie) et l'est et le sud-est (Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur).

Mais ce rôle est peu probable, dans les années à venir : l'axe Paris-Poitiers-Limoges-Toulouse ne sera pas la liaison nord-sud privilégiée de la France. Ce sera plutôt Paris-Bordeaux-Toulouse. Les temps de parcours entre Poitiers et Toulouse via Limoges ne seront pas suffisamment améliorés par rapport aux temps actuels et ne généreront pas des coopérations approfondies.

<i>Itinéraire Paris – Toulouse</i>	<i>Meilleur temps de parcours actuel (2006)</i>	<i>Meilleur temps de parcours 2020-2025</i>
• Paris - Limoges - Toulouse	6h environ	5h10 environ
• Paris - Bordeaux - Toulouse	5h10 environ	3h10 environ

Pour l'itinéraire Paris-Toulouse, l'axe Paris-Bordeaux-Toulouse privilégié (données RFF).

En outre la LGV Poitiers-Limoges ne sera pas un maillon d'une liaison transversale entre l'ouest - nord-ouest et l'est - sud-est de la France :

- Certes le lien entre Limoges et Nantes sera amélioré, le temps de parcours deviendra plus attractif mais continuera de nécessiter au moins un changement à Tours ; l'amélioration dépendra donc étroitement du service ferroviaire ;
- le lien avec l'est, Clermont-Ferrand et Lyon, ne sera pas en revanche amélioré.

3 LES EFFETS A L'ECHELLE INFRA-REGIONALE

3.1 UN « CATALYSEUR » DE LA METROPOLISATION DU TERRITOIRE

La LGV « Poitiers-Limoges » renforcera probablement la « métropolisation » autour des villes-centres de Limoges, Poitiers et Brive. On a vu que la LGV était potentiellement :

- Pour Limoges, un « catalyseur » lui permettant d'acquérir un statut de métropole régionale et une visibilité à l'échelle européenne ; outre ce renforcement par les services, la LGV étendra le périmètre d'influence de Limoges : Saint-Junien, Rochechouart, voire Saint-Yrieix-la-Perche et Bellac peuvent intégrer l'aire métropolitaine et connaître de ce fait une nouvelle attractivité, d'autant plus forte que le rabattement vers Limoges sera efficace. A ce titre le rôle des Conseils Régionaux, en tant qu'Autorités organisatrices de transport (AOT) est fondamental.
- Pour Poitiers, un « catalyseur » pour renforcer sa coopération avec Limoges (bipôle lui conférant, dans certains domaines, un statut de métropole régionale, bien aidé par la constitution d'un éventuel « hub » ferroviaire à l'échelle du Centre-Ouest Atlantique).
- Pour Brive-la-Gaillarde, un « catalyseur » de son rôle d'équilibre de l'inter-région entre le Massif Central et le Bassin Aquitain. Son renforcement se répercutera sur l'ensemble polycentrique qu'elle forme avec Tulle, Objat, Terrasson-Lavilledieu et Souillac. La coopération entre les acteurs locaux et plus précisément entre Brive et Tulle est à la fois une condition de succès et le résultat de cet effet. Les effets pour Tulle rejoignent ceux pour Brive, car les deux villes se complètent

Métropolisation et recompositions spatiales

L'espace européen est l'objet d'une évolution tendant à la concentration des hommes et des activités sur des espaces constitués d'une ville à haut niveau de services, articulée à des espaces ruraux environnants attractifs. C'est ce phénomène que l'on désigne sous le vocable de « métropolisation ».

Ses traductions spatiales modifient profondément les relations sub-régionales. Désormais, le territoire ne se divise plus entre les villes et les zones rurales, mais entre, d'une part les espaces sous influence urbaine, qui correspondent peu ou prou à la définition d'« aire urbaine »²⁵ donnée par l'Insee, et d'autre part les espaces ruraux.

Au sein de ces espaces sous influence urbaine, on distingue la ville, « centre de services », et les espaces ruraux proches de plus en plus attractifs qui absorbent l'essentiel des flux migratoires positifs.

La métropole est l'ensemble de l'espace concerné. Ainsi, la ville étend son rayonnement sur des ensembles de plus en plus vastes.

²⁵ Aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (continuité urbaine et 5.000 emplois) et par une couronne périurbaine. Cette dernière est formée de communes rurales ou d'unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celle-ci.

3.2 L'INFLUENCE DE GUERET SUR L'ESPACE CREUSOIS

3.2.1 La métropolisation et son renforcement sont pour le Limousin une nécessité

Le renforcement des fonctions supérieures de Limoges, de Poitiers et de Brive-Tulle, dans la concurrence entre territoires, serviront l'ensemble de la région. L'absence de métropole et des services liés marginaliserait le Limousin par rapport aux espaces attractifs européens ou de proximité.

3.2.2 Pour l'est du Limousin, un besoin de polarisation sur Guéret

Le Limousin est toutefois marqué par un déséquilibre est-ouest (ligne La Souterraine – Argentat). Au Limousin occidental plus jeune et qui compte 4 des 6 aires urbaines²⁶ de la région, s'oppose un Limousin oriental à la population vieillie, peu dense (25 habitants au km²) et sans grande ville. Quasiment toute la Creuse appartient au Limousin oriental. Les espaces mieux desservis gagneront en compétitivité. Dans les conditions actuelles de rabattement ferroviaire et routier de Guéret et Ussel vers Limoges ou Brive, la Creuse toutefois risque de moins bénéficier de ce gain.

Cependant, le Limousin oriental a aussi des atouts de développement. Il reste, malgré la baisse de sa population, un espace attractif. Son solde migratoire est positif, y compris dans les zones les moins peuplées du plateau de Millevaches. Si la perspective d'une France de 75 millions d'habitants en 2050 et si l'attrait pour les espaces les plus ruraux (cf la Lozère) se confirmaient, la LGV peut accompagner cette redynamisation, à condition que rabattement ferroviaire et routier soit amélioré.

Le principal point d'enjeu se situe à Guéret. Même sans réduction du temps de parcours avec Limoges, la LGV mettra la préfecture creusoise à 3 heures de Paris, soit un trajet plus court que la route. Une amélioration du rabattement vers Limoges (correspondance en gare de Limoges, travaux sur la voie) rendra la ville et le Limousin oriental plus accessibles :

- elle améliorerait la position relative de Guéret au sein du Limousin, et donc son attractivité ;
- elle améliorerait les temps d'accès à la partie nord du plateau de Millevaches, pour peu que la rupture de charge soit bien gérée ;
- elle rapprocherait Guéret de Limoges et de ses services métropolitains et fera d'elle un relais de l'influence limougeaude.

Ces facteurs accroîtront la polarisation de la Creuse sur Guéret et donc la diffusion de services sur des territoires qui en sont écartés. Il en naîtra une meilleure cohésion du Limousin autour de Limoges.

La production de ces effets sera fonction de la gouvernance, notamment de la coopération Guéret Limoges, voire du renforcement du réseau de villes Limousin Axe Majeur.

3.3 POUR CAHORS, UN EFFET LIMITE AU TOURISME

Cahors pour sa part se vit dans la mouvance toulousaine. Sa taille ne lui permet pas de concentrer un grand nombre de fonctions de commandement. Elle envisage plus facilement des rabattements vers Toulouse que vers Brive.

Le principal enjeu pour Cahors est le tourisme mais aussi le commandement du bassin du Périgord-Quercy. Comme l'a souligné le diagnostic, Périgueux et Cahors sont en concurrence sur ce point entre elles et avec Brive qui dispose de la situation géographique la plus centrale. La LGV « Poitiers-Limoges », surtout si elle est relayée par un rabattement efficace vers le futur aéroport de Brive-Souillac, offrira des conditions favorables pour consacrer Brive comme porte d'entrée du bassin Périgord-Quercy.

Dès lors, la principale opportunité sur le plan touristique que constitue une desserte TGV depuis Paris et la dorsale européenne réside dans la possibilité de monter des dessertes ponctuelles liées aux événements culturels animant Périgueux et Cahors, sur le modèle des trains thématiques Eurostar qui commencent à voir le jour. Toutefois, selon les dessertes a priori possibles, seule Cahors pourrait disposer d'une liaison directe avec Paris. Ces liaisons seront améliorées d'1 heure avec Paris, ramenant temps de parcours à 4h10 environ



Le patrimoine architectural (cathédrale Saint-Etienne et pont Valentré) et les productions agricoles (truffe, vin de cahors), élément de l'attractivité touristique de Cahors (photos : Ville de Cahors).

NB. Le potentiel touristique et culturel de Périgueux, s'il tient ses promesses, pourrait justifier lui aussi une desserte ponctuelle via Limoges, moyennant un changement de train.

²⁶ Aires urbaines du Limousin occidental : Limoges, Brive-la-Gaillarde, Tulle et Saint-Junien.

PARTIE 3-B – LES EFFETS SUR LE RAYONNEMENT

Définition proposée du rayonnement :
**Positionnement, influence et commandement
d'un territoire sur son environnement local,
national et international.**

La LGV renforcera la conscience et la confiance des acteurs locaux dans leurs atouts, et un sentiment de reconnaissance. « *Le risque majeur que court le Limousin est certainement de ne pas croire suffisamment en lui même. Il s'agit d'accroître la confiance des Limousins en eux-mêmes et en leur région.* » indiquaient Robert Savy, président de la région et Michel Diefenbacher, préfet de région dans le rapport « Limousin 2017 ». Le diagnostic souligne une certaine contradiction entre fierté et inquiétude, entre attachement au terroir et besoin de prendre conscience de ses atouts, entre une expression assez négative de sa situation et une réalité bien plus positive. Le sentiment d'exclusion est prégnant, mais le retard de développement, confirmé certes par des rangs nationaux parfois peu encourageants de dynamisme économique et démographique, est loin de contenir toute la réalité. Le territoire véhicule de lui même une image assez négative, alors que ses atouts sont nombreux : son solde migratoire est positif, il possède des valeurs économiques fortes et, grâce à la porcelaine ou à Legrand, un rayonnement supérieur à celui que sa taille lui vaudrait. Il est bien doté en infrastructures notamment autoroutières... Le diagnostic reprenait une formule utilisée par des acteurs du territoire « Nous devons désenclaver les mentalités ».

Ce besoin vaut pour le Limousin (et encore pas pour Brive) mais pas pour Poitiers.

Dans ce contexte, l'attente du territoire porte sur la modernité véhiculée par la LGV. Etre desservi par la LGV c'est être moderne, reconnu (élu parmi l'ensemble des territoires français), c'est établir un lien avec l'extérieur. La reconnaissance par les autorités nationales de l'intérêt stratégique de desservir Limoges, d'investir pour valoriser ses talents est fondamental. La portée médiatique de la construction d'une LGV renforce cette reconnaissance. Elle marquerait que :

- les ressources locales sont bien réelles, valables sur la scène nationale et européenne ;
- le Limousin est une région qui compte et non pas une région « abandonnée » ;
- le territoire d'influence de la LGV a un « avenir » (et n'est pas simplement une région oubliée, en déclin) : construirait-on un équipement de cette importance pour un territoire sans avenir ?

L'effet de l'arrivée de la LGV sur l'état d'esprit et la culture du Limousin pourrait donc être :

- contribuer à la valorisation des atouts du territoires ;
- les placer dans une situation de challenge, les inciter à montrer qu'ils sont à la hauteur de cet investissement ;
- les inscrire dans la compétition mondiale ; aujourd'hui, la porcelaine, Legrand, l'université, Norisco, les ZA de Brive, les pôles de compétitivité... sont totalement insérés dans la mondialisation ; mais le territoire exprime une méfiance envers cette compétition que la LGV pourrait contribuer à réduire, puisque en elle-même elle le mettrait au cœur des réseaux européens et non seulement français.

Des nuances et des conditions sont naturellement à apporter. Les études sur les LGV et les analyses ci-dessus ont montré que la GVF renforçait la métropolisation. Les effets d'image différeront selon les territoires.

Limoges est la principale intéressée par cette nouvelle desserte : sa desserte est la principale raison du projet. **L'effet sur les mentalités des territoires alentours dépend de leur degré d'identification à Limoges.** Or le diagnostic indique d'une part un certain éclatement des départements de la région ;

d'autre part une certaine faiblesse des relations de Limoges avec d'autres départements : on a vu que Brive ne s'identifiait pas à Limoges ; Cahors et Périgueux encore moins.

Le cas de Brive est singulier : elle véhicule une image conquérante. Le besoin de modernité et de dynamisme est donc moins profond, même si la LGV la véhiculera. Cependant même pour Brive, l'effet ne sera partagé et visible sur les images que si les acteurs s'unissent et conçoivent ensemble un projet porteur, fédérateur et impliquant.

Des projets non réalisés seraient d'autant plus néfastes sur cette représentation souvent négative que le territoire a de lui même, qu'il exprime souvent des doutes voire des réticences (*le mot de « scepticisme »*). Ces réticences s'expliquent notamment par des projets ferroviaires successifs non réalisés. La presse régionale contribue à ce scepticisme. Seules des mesures concrètes dans des délais proches la feront évoluer.

Enfin dernière nuance : il est possible qu'à l'horizon de réalisation du projet, l'image de modernité portée par la LGV se soit estompée au profit d'une image de normalité. Cette éventualité limiterait d'autant cette évolution des mentalités.

2 LA LGV ET L'OUVERTURE AU MONDE, LA LGV ET L'IMAGE DU TERRITOIRE

2.1 LA LGV AMELIORERA LA VISIBILITE DU TERRITOIRE ET SON OUVERTURE

Limoges, Brive, Tulle, la région Limousin ont besoin aujourd'hui d'améliorer leur visibilité et leur positionnement : pas vraiment à l'Ouest, on ne les situe pas non plus au Centre ou dans le Massif Central. Elles constituent le Limousin, région un peu à part des grands courants de transport, même si les nouvelles infrastructures routières (A20, A89 et RCEA) modifient cette situation. Leur **localisation sur le réseau des lignes à grande vitesse**, l'apparition du nom des villes sur les supports d'information voyageurs de la SNCF renforceront cette visibilité avec la notoriété des villes desservies.

De plus les trains classiques arrivent à Paris Austerlitz, gare moins bien desservie par les transports en commun que les autres gares parisiennes, notamment vers les centres de décision (La Défense, Haussmann – Saint-Lazare, 7^{ème} arrondissement pour l'administration...), et qui n'a pas fait l'objet d'une rénovation récente. Les TGV eux arriveront **gare Montparnasse**, d'une part plus accessible et plus « moderne », et d'autre part, lieu de départ des trains vers l'Atlantique.

Cette arrivée gare Montparnasse serait un atout formidable pour l'ancrage du Limousin dans l'Ouest atlantique ; car la gare parisienne de Limoges serait la même que celle de Nantes ou de Bordeaux.

Desservi par un TGV partant de Montparnasse, le territoire bénéficiera d'une synergie d'image. Il se verra rattaché à l'ouest atlantique et son image sera modernisée ; son accessibilité sera améliorée par la LGV et par la gare de départ. Le territoire s'inscrira dans la continuité de Tours et Poitiers. Il sera géographiquement mieux positionnée.

A nouveau, l'effet d'image se restreindra aux villes dont le nom apparaît sur les supports d'information (cartes et plans, panneaux dynamiques des gares, annonces sonores pour les correspondances).

L'effet sera d'autant plus fort que des **rabattements** simples **vers les centres de décisions, les grandes gares, les pôles multimodaux (type aéroport CDG)**. Car dans ce cas, les noms de Limoges, ou de Brive-la-Gaillarde, apparaîtront également dans ces pôles d'échanges ou centres d'affaire où se concentrent la grande partie des utilisateurs des lignes à grande vitesse. L'insertion dans les grands réseaux de transport en sera d'autant plus visible (convergence des réseaux à grande vitesse à Roissy-Charles de Gaulle, Montparnasse...).

2.2 LA LGV PEUT VEHICULER UNE IMAGE SPECIFIQUE DU TERRITOIRE

En plus de véhiculer cette image de modernité, d'inclusion dans le territoire national, de réseau, d'ouverture au monde, qui vaudrait pour de nombreux territoires, la LGV peut véhiculer une autre image plus spécifiquement liée à des qualités propres. Par exemple au travers du nom des gares ou de la ligne, de l'habillage des trains etc.

3 LA LGV ET L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

La LGV renforcera l'attractivité du territoire pour les cadres et les emplois métropolitains supérieurs, les étudiants, les touristes d'affaire, les personnes ayant des revenus élevés

3.1 LE COMMANDEMENT DE POITIERS ET LIMOGES

Limoges et Poitiers commandent un territoire. Cette fonction est liée à leur statut de capitale régionale et à leur taille démographique et économique, à leurs domaines d'excellence propres : pour Limoges filières industrielles (céramiques, micro-ondes, génétique pour l'agro- et la bio-industrie, traitement de l'eau et des déchets...), Legrand et Norisko, organismes d'enseignement supérieur et ESTER. Et pour Poitiers recherche et université, complétées par les deux technopôles du Biopôle et du Futuroscope, celui-ci accueillant en outre des organismes d'envergure nationale (ENSMA, CNED, CNDP, LPI)²⁷.

<i>Directions-délégations régionales de divers établissements publics – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
EDF-GDF	Limoges	Limousin
RFF	Orléans	-
France Télécom - Wanadoo	Limoges	Limousin et Poitou Charentes
Impôts	Bordeaux	-
<i>Directions-délégations régionales de divers établissements bancaires – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
Crédit Agricole	Limoges	Limousin
Caisse des Dépôts – Caisse d'Epargne	Limoges	Limousin
<i>Directions-délégations régionales de divers groupes de BTP - services – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
Générale des Eaux (Véolia)	Toulouse	-
GTM	Bordeaux	-
<i>Presse régionale – lieu d'implantation du siège social des quotidiens d'information du Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
<i>Le Populaire du Centre</i>	Limoges	Haute-Vienne

**Quelques indicateurs du commandement régional de Limoges,
lié à son statut de préfecture de région et à sa taille démographique.**

Ce commandement est incomplet pour que Limoges ou Poitiers prétendent au statut de métropole. Le tableau ci-dessus rend compte d'une sujétion à des pôles urbains extérieurs, principalement Bordeaux et Toulouse, pour certaines fonctions. Leur présence est d'ailleurs fragile puisque certains emplois métropolitains supérieurs de Limoges l'ont récemment quittée. Une telle évolution nécessite de préciser les facteurs d'attractivité d'un territoire.

3.2 FACTEURS D'ATTRACTIVITE D'UN TERRITOIRE ET EFFETS D'UNE LGV

L'attractivité du territoire résulte d'un ensemble de facteurs coordonnés.

En premier lieu, la cible : les facteurs d'attractivité diffèrent selon que l'on s'adresse à des entreprises de recherche et développement, des centres de décision, des activités de production, des activités de logistique, des activités du tertiaire, du tertiaire supérieur, des populations...

La qualité des infrastructures, la desserte ferroviaire ou l'accessibilité à Paris par LGV figurent régulièrement parmi les critères d'attractivité des territoires cités par l'AFII, la DATAR ou des cabinets d'étude pour l'implantation de certaines entreprises de production, surtout du tertiaire supérieur. Pour les entreprises logistiques, les critères d'implantation sont la proximité des marchés, le coût du foncier, la qualité des infrastructures. La LGV n'agira pas de manière directe sur ces dernières activités.

D'autres critères, pour attirer entreprises, investisseurs, cadres supérieurs importent : le marché, la qualité de la main d'œuvre, la croissance de la population, l'investissement dans la recherche et le développement, l'environnement administratif, les coûts salariaux / le niveau des salaires, la qualité, la densité et le faible coûts des infrastructures, l'accueil.

La gouvernance par les acteurs du territoire sur ces questions conditionne l'amélioration de l'attractivité : c'est ce travail qu'on appelle habituellement « valorisation du territoire ». La LGV apparaît comme un facteur second. Elle renforcera l'attractivité du territoire desservi selon :

- **la capacité des acteurs à définir « une stratégie de rayonnement »** : quel rayonnement ? (économique ? universitaire ? culturel et artistique ? choix d'une thématique transversale ?). Par exemple, la LGV aura peu d'incidence sur le choix de Brive d'accueillir des activités logistiques, activités qui ne consomment pas de grande vitesse ferroviaire.
- **la capacité des acteurs à s'appuyer sur leurs atouts et les facteurs accélérateurs du rayonnement**. La LGV est un de ces facteurs car elle s'adresse aux cadres et aux emplois supérieurs, aux étudiants, aux touristes d'affaire, aux personnes ayant des revenus élevés.
- **la capacité des acteurs à identifier les complémentarités entre les territoires**, à mutualiser compétences et moyens (en évitant la dispersion et la redondance de projets dans des territoires voisins). La LGV favorise cette distribution de vocations, car elle rapproche sensiblement les territoires et améliore leur accessibilité.
- **L'amplitude de la communication** sur les projets engagés et la stratégie adoptée.

²⁷ ENSMA : Ecole nationale supérieure de mécanique et d'aréotechnique ; CNED : Centre national d'enseignement à distance ; LPI : Lycée pilote innovant.

Il est nécessaire que les projets soient portés et imaginés par les acteurs. Des atouts de rayonnement du territoire (et en particulier de Limoges) pourraient bénéficier de la LGV.

<i>Rayonnement économique</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Siège mondial de Legrand à Limoges, mise en place du pôle Elopsys	La LGV encouragerait les déplacements et échanges entre siège et établissements, entre siège et centres de décisions nationaux, européens et internationaux. Le siège de Legrand devient plus accessible. Sa délocalisation serait moins un risque car l'attractivité serait plus forte. La compétitivité est meilleure. Les formations (5000 par an) sont plus aisées.
Implantation historique de l'industrie de la porcelaine et de la céramique à Limoges – pôle de compétitivité de la Céramique – présence de l'ENSCI (localisation du pôle et de l'école sur le site d'ESTER)	La LGV renforcerait la modernité nouvelle et recherchée de l'industrie de la porcelaine. Des liaisons rapides entre la gare de Limoges et ESTER ou les ateliers de fabrication de la porcelaine participeraient à la stratégie mise en place par les acteurs de ce secteur.
Des zones d'activités vastes, accessibles avec du foncier disponible	La LGV serait l'occasion de cibler les entreprises de ces espaces (quartier d'affaires ? sociétés de services aux entreprises ? activités à forte valeur ajoutée ?) et les services à mettre en place (liaisons gare/ZA, offre territoriale globale...)

<i>Rayonnement touristique et culturel</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Pôle d'économie du Patrimoine (les Arts du Feu) à Limoges	Corrélée avec la forte notoriété de l'industrie de la porcelaine et des émaux à Limoges, la LGV pourrait être l'occasion de développer le tourisme urbain sur le thème des Arts du Feu
Projet de Zénith à Limoges , avec construction d'un complexe hôtelier à proximité Projet de Théâtre auditorium à Poitiers Le Futuroscope de Poitiers	La LGV favorise le tourisme de courte durée. Apporte un supplément de clientèle à l'occasion d'un spectacle / concert d'envergure. Nécessité d'une offre d'hébergement de qualité. La LGV serait l'occasion de développer une offre complémentaire entre Poitiers et Limoges : offre de courts séjours
Proximité de Brive-la-Gaillarde de résidences secondaires et de lieux touristiques classés	La desserte de Brive par le TGV renforcerait l'image positive des territoires alentours, l'idée de leur accessibilité. A condition que la proximité de Brive avec les sites recherchés serait bien identifiée (communication, rabattement par TER ou car...)

<i>Rayonnement universitaire</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Poitiers, ville universitaire Formations d'excellence et spécialisations universitaires à Limoges Renforcement en projet des centres de transfert technologiques Dynamiques technopolitaines à Poitiers et Limoges (ESTER, Futuroscope)	La LGV participerait à l'attractivité et à la modernité des formations proposées. Elle constituerait un atout pour les étudiants ou jeunes chercheurs, mobiles. Elle participerait à l'élargissement du périmètre d'origine des étudiants (aujourd'hui cantonné aux régions voisines). Une politique complémentaire d'accueil des étudiants serait nécessaire (logements, restaurants/bars, offre culturelle adaptée...) : Poitiers présente à ce sujet un bon potentiel. Suivant la volonté des acteurs, la LGV pourrait faciliter des projets de complémentarité des cursus entre Poitiers et Limoges.

Ces tableaux sont loin d'être exhaustifs. Ils illustrent davantage le type de réflexion que les acteurs pourront mener d'ici la construction de la LGV pour construire un projet.



Le Futuroscope, élément de la dynamique technopolitaine de Poitiers.

PARTIE 3-C – LES EFFETS SUR LE DEVELOPPEMENT

Définition proposée du développement :
croissance à long terme des populations et des
activités humaines d'un territoire

Au-delà de sa dimension économique, sociale, culturelle, spatiale et durable, le développement est un **processus de transformation** et de **croissance à long terme**.

L'arrivée de la LGV sur le territoire constituerait une ressource pour le territoire. Le développement qu'elle induira dépendra de la gouvernance, c'est-à-dire de la capacité des acteurs à s'en saisir et à l'adapter à leurs besoins tout en tenant compte de leurs valeurs, de leurs particularités, de l'historique de leurs relations et de leurs projets de coopération.

La notion de gouvernance a déjà été évoquée dans les deux premières parties et certains aspects du développement déjà traités.

Le sujet de cette troisième partie est celui du développement sous des angles davantage liés aux individus, à leurs initiatives. Il vise à montrer l'influence possible de la LGV dans ce « contexte culturel » :

1. **les effets sur les mobilités**, l'effet de la LGV sur les mobilités des profils socio-économiques type CSP+ et étudiants dont la présence et les activités participent à l'attractivité d'un territoire
2. **les effets sur le tourisme.**
3. **les effets sur les installations économiques**

1 L'ACCROISSEMENT DES MOBILITES ET LA COMPETITIVITE

1.1 LA MOBILITE ET LES EFFETS DES LGV SUR L'ACCROISSEMENT DES DEPLACEMENTS

La notion de mobilité synthétise les multiples paramètres d'un système de déplacement et de transport. Elle traduit la propension à voyager des habitants d'une zone donnée. Elle peut concerner une population particulière, définie par ses caractéristiques sociales, économiques ou par son implantation géographique. Elle peut être décomposée selon les modes, les motifs de déplacement, les périodes (semaine / week-end, par exemple) etc.

La propension à voyager dépend de l'offre de transport et de ses améliorations (ou dégradations) et de facteurs sociaux (CSP, âge...).

L'offre de transport se caractérise par plusieurs facteurs :

- la mise en réseaux ou l'intermodalité qu'elle permet (une offre de transport est relative à celle des autres modes de transport),
- le coût et tarifs en vigueur, la politique commerciale,
- les services connexes. On peut par exemple penser, dans le cas de l'offre ferroviaire, à l'accessibilité ou à la capacité de parking de la gare.

La demande dépend :

- des caractères socio-économiques de la population,
- des origines/destinations véritables,
- des motifs et les fréquences requises de déplacement,
- de l'offre.

Les études menées sur l'effet des LGV retiennent que :

- l'accroissement des mobilités concerne surtout **les populations déjà mobiles** ;
- il est **proportionnel à la durée du trajet** ;
- il peut s'expliquer par du report modal (même si la part du train reste toujours seconde par rapport à celle du routier).

Le diagnostic indique que les populations mobiles habitent les aires urbaines, et majoritairement les agglomérations de Limoges et Poitiers. Une grande partie des effets sur les mobilités à Poitiers résultera de la mise en service de la LGV SEA.

1.2 VILLES ET LIAISONS INTER-CITES CONCERNEES PAR UN ACCROISSEMENT POTENTIEL DES MOBILITES

Villes qui seront situées entre 1h - 1h1/2 environ et 3h1/2 environ de Limoges sur les hypothèses d'un « Limoges-Poitiers » en 35 - 40 minutes environ et d'une connexion directe aux villes citées :

Villes déjà situées entre 1h - 1h1/2 et 3h environ de Limoges, dont la durée du trajet bénéficiera d'une réduction de temps avec l'arrivée du TGV (meilleur temps de parcours)	Villes nouvellement situées entre 1h - 1h1/2 et 3h1/2 de Limoges avec l'arrivée du TGV (meilleur temps de parcours)
Poitiers (2h environ à 35-40 minutes env.)	Tours (1h env.)
Bordeaux (2h20 env. à 1h20 env. – 1h40 env.)	Aéroport CDG (entre 2h40 env. et 3h env.)
Paris (2h50 env. à 2h env.)	Lille (3h3/4 env.)
	Nantes (3h env.) (meilleur des cas - avec correspondance à Saint-Pierre-des-Corps)

Le gain de temps sera très visible pour la liaison Poitiers-Limoges, la durée du trajet passant de 2 heures environ actuellement à 40 minutes environ maximum.

Les liaisons qui verront a priori un accroissement substantiel des mobilités (grâce à des reports modaux dus à des gains de temps) sont celles situées sur le réseau déjà existant de GVF (Tours, Paris, aéroport Roissy-CDG) et de part et d'autre du tronçon Poitiers-Limoges.

On retiendra en particulier les liaisons suivantes :

Les liaisons avec Paris et l'Île-de-France :

- **Paris - Limoges**: c'est sur cette liaison que les croissances du trafic devraient être les plus importantes (source étude SYSTRA) : suivant les scénarios de fréquence et de durée du trajet, on compterait une hausse du nombre de voyageurs comprise entre 400.000 et 500.000 voyageurs : soit des croissances comprises entre 25 et 30%. Cette croissance des mobilités profitera à l'économie supérieure du territoire et à sa compétitivité.

Limoges gagne en proximité (réduction du temps de trajet de 30%). Cependant la durée actuelle de 2h50 environ n'est pas dissuasive. La connexion à l'aéroport Roissy CDG pourrait apporter un avantage décisif sur la liaison actuelle Limoges-Paris gare d'Austerlitz. puisqu'elle permettrait une ouverture du territoire à l'international.

- **Paris – Brive-la-Gaillarde** : un gain de temps réel puisque la ligne Poitiers-Limoges place Brive à 3h environ de Paris.

Certains facteurs pourraient freiner le développement des mobilités sur cette liaison : la concurrence de l'aérien (avec l'ouverture d'un aéroport à Brive), le nombre moindre d'activités du tertiaire supérieur (très consommatrices de LGV), ...

Des mesures d'accompagnement seront nécessaires pour le développement des mobilités:

- service ferroviaire rendu : possibilité de liaisons directes ou à très faible nombre d'arrêts afin que la durée du voyage soit le plus près possible des 3 heures ;
- accessibilité de la gare, aujourd'hui difficile (située en cul-de-sac, parking de taille réduite...).

- **Paris – Cahors**

Un développement des mobilités freinée par une durée du trajet d'environ 4h en liaison directe, soit une durée encore moyennement compétitive par rapport à d'autres modes de transport.

Les liaisons inter-cités :

Les gains de voyageurs sur les axes interrégionaux et régionaux (entre Limoges/Brive/Cahors et Poitiers) devraient se situer aux environs de 100 000 voyageurs (source Etude Systra). Les liaisons inter-cités en jeu sont :

- **Poitiers – Limoges**

La très forte diminution du temps de trajet, les complémentarités potentielles et les similitudes socio-économiques des deux villes contribuent à la croissance des mobilités. Il s'agit d'une opportunité à saisir par les acteurs du territoire.

- **Poitiers – Brive-la-Gaillarde**

Le trafic actuel sur cette liaison est très faible : 2000 voyageurs en 2002. Ce nombre devrait rester faible, d'autant que les deux villes n'envisagent pas de travailler ensemble.

Pour les trois liaisons suivantes, le gain de temps combiné aux caractéristiques des populations des villes citées paraît intéressant à signaler :

- **Limoges – Tours** : possibilité d'une liaison directe. Tours est une ville universitaire. Une coopération Limoges-Poitiers-Tours est envisageable.

- **Limoges – Nantes** : le développement des mobilités semble moins évident, pour deux raisons :

- le temps du trajet serait de trois heures environ dans le meilleur des cas, en raison notamment de la mauvaise liaison Poitiers-Nantes (changement nécessaire)
- le peu de projets de coordination de Nantes avec Poitiers et Limoges. La stratégie de Nantes s'oriente sur le renforcement de sa situation littorale et du pôle Nantes – Saint-Nazaire.

- **Limoges – Toulouse** : le temps du trajet Limoges-Toulouse par train ne sera pas réduit avec l'achèvement des LGV SEA, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges. Mais le développement des pôles de compétitivité communs aux régions Limousin et Midi-Pyrénées (pôles Elopsys, cancer_bio-santé, Via méca, viandes et produits carnés), généreront des coopérations. La volonté politique sera nécessaire car il n'existe aujourd'hui ni réels projets communs, ni appartenance à un réseau de villes communs.

Quelques opportunités de développement inter-cités

En terme d'accroissement des mobilités, on retiendra les liaisons suivantes :

- **Limoges – Paris / Limoges – Roissy CDG**

- **Poitiers – Limoges**

- **Limoges – Tours**, voire Limoges-Poitiers-Tours-Angers

En effet ces trois liaisons concernent des agglomérations où se concentrent :

- des activités du tertiaire supérieur (technopôles, pôles de compétitivité, haute administration, pôles santé, laboratoires de recherche...)
- des étudiants (universités, grandes écoles, Tours et Poitiers sont en particulier des villes de renommée universitaire).

- des foyers à revenus élevés (les zones d'emplois de Limoges et Poitiers occupent, avec celle de Bordeaux, les premiers rangs du quart Sud-Ouest en terme de revenu moyen par unité de consommation)

Le diagnostic a souligné la part élevée des pensions/retraites dans les revenus déclarés dans le Limousin et dans la zone d'emploi de Limoges (respectivement 30.1% et 26.9% pour une moyenne de province de 24.4%). Le nombre élevé de retraités peut constituer une opportunité en terme d'augmentation des mobilités.

2 LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET L'EMPLOI

La LGV peut favoriser les implantations d'activités liées au tertiaire supérieur dans les principales agglomérations.

2.1 EFFETS OBSERVES DES LGV SUR LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET SUR L'EMPLOI

C'est au chemin de fer que l'on attribue souvent l'origine de l'essor industriel de la seconde moitié du XIXème siècle. Aux Etats-Unis la révolution industrielle va de pair, par exemple, avec la croissance du réseau ferré²⁸. Pour autant l'impact sur le développement économique des territoires n'est pas systématique et se vérifie différemment selon les secteurs d'activités. De manière schématique, on peut dire qu'une économie bénéficiera d'une infrastructure si elle en est utilisatrice. Par exemple, une économie de production de matières premières serait très peu bénéficiaire d'une LGV.

Les liens entre infrastructure de transport et développement économique peuvent être examinés au regard de trois caractéristiques : nouvelles embauches, croissance de l'activité et installation de nouvelles entreprises dans la zone.

Le lien entre service grande vitesse et installation de nouvelles entreprises est peu immédiat

Les études sur les effets des LGV convergent pour souligner les délais longs des répercussions des LGV sur les dynamiques économiques locales. Ainsi, en dépit d'une forte augmentation du trafic et d'une transformation des mobilités des voyageurs, Valérie Mannone, auteur de « *L'impact régional du TGV Sud-Est* », montre que le TGV n'a induit au moment de l'étude (en 1996 soit 15 ans après l'ouverture de la ligne) aucune transformation majeure dans les dynamiques économiques et spatiales des villes abordées (notamment Marseille, Avignon et Valence) ; à l'exception de quelques secteurs comme le tertiaire supérieur. Il y a peu de chance que ce principe soit différent sur le territoire desservi par la LGV Poitiers-Limoges.

Les effets les plus forts portent sur les secteurs du tertiaire supérieur

Les territoires déjà fortement urbanisés ayant une volonté d'attirer de nouvelles entreprises de haute technologie ou du secteur Etudes-conseil-assistance (ECA) ont utilisé l'argument supplémentaire de la grande vitesse. Le succès d'Euromed à Marseille illustre, bien que le nombre d'emplois directement imputables à la LGV soit assez faible (1.000 environ selon Euromed pour 450.000 emplois dans l'aire urbaine)

A Nantes des entreprises des secteurs de la haute technologie et ECA ont élargi leur marché vers Paris, tout en gardant leurs sièges sociaux en Loire Atlantique. L'étude « *Nantes, 7 ans après* » précise par exemple que sur les 4.091 établissements du tertiaire supérieur répertoriés dans l'agglomération nantaise en 1996, 40.2% avaient moins de sept ans, date de la mise en service du TGV Atlantique.

Dans le même esprit, Valérie Mannone révèle une sensibilité des activités du tertiaire supérieur aux conditions de transport et plus particulièrement aux moyens de transport rapides et souples.

²⁸ La première liaison transcontinentale New-York-San Francisco, qui s'achève en 1869, réduit ce trajet de six mois à une semaine, mais ouvre aussi des débouchés à l'Ouest, où les compagnies de chemin de fer sont autorisées à distribuer des terres de colonisation le long des nouvelles voies, et accélère par là même l'industrialisation du Nord-Est.

En favorisant la spécialisation économique des territoires, grâce notamment à des coopérations intercités, la LGV peut renforcer leur visibilité et donc leur attractivité économique

Sur le territoire, les coopérations et les partenariats sont encore hésitants, le système métropolitain peu structuré. Cette situation limite les capacités d'entraînement des deux agglomérations sur les territoires alentours. La LGV pourrait en favoriser la spécialisation et la complémentarité. Cet effet a été abordé dans le chapitre sur l'image et dans celui sur la structuration d'un système métropolitain inter-régional.

2.2 CERTAINS TERRITOIRES POURRAIENT BENEFICIER DE LA LGV EN TERMES D'INSTALLATIONS ECONOMIQUES

Compte tenu des caractéristiques économiques, le territoire le plus à même de bénéficier potentiellement de l'arrivée de la grande vitesse en termes d'installations économiques est celui de **l'agglomération limougeaude**. **Brive-la-Gaillarde** et **Tulle** présentent des potentiels (présence de tertiaire supérieur, larges zones d'activité, prix du foncier compétitif...). Mais leurs stratégies et leurs profils ne sont pas aujourd'hui orientées vers l'accueil d'activités liées à la GVF. Elles peuvent évoluer.

L'échéance est à ce jour trop lointaine pour affirmer que des entreprises s'implanteront dans ces villes comme suite à l'arrivée du TGV. En revanche, des pistes (sur l'aménagement du territoire et les choix stratégiques de développement économique) peuvent être suggérées.

La gare

La gare joue le rôle de « *porte d'entrée* » au réseau ; c'est par elle que le gain d'accessibilité et de notoriété se trouve accru. Les décideurs économiques font leur choix d'implantation en fonction d'un grand nombre de paramètres, parmi lesquels, pour les entreprises nationales et les PME, la proximité d'une gare. Pour les entreprises internationales, cet argument est moins important que la présence d'un aéroport. Les gares principales existantes sont très bon état. Par ailleurs la gare de Limoges-Bénédictins, de style Art-Déco, est l'une des gares françaises les plus emblématiques d'un point de vue architectural.

Des disponibilités foncières



C'est l'enjeu majeur ; si les territoires veulent bénéficier d'un éventuel effet « *attraction des activités économiques* », ils devront proposer du foncier notamment de bureaux. Or rares sont les communes en disposant immédiatement. Limoges s'est organisée pour en mettre à disposition. Une réflexion et une anticipation sur ce sujet seront essentielles. Les entreprises concernées sont plutôt des secteurs haute technologie et tertiaire supérieur, et préfèrent s'implanter dans les métropoles. C'est en ce sens que la GVF renforce la

métropolisation. La disponibilité foncière est nécessaire mais non suffisante.

Des projets liés aux avantages comparatifs et aux savoir faire du territoire

La LGV peut accompagner les projets des territoires ; elle ne peut les provoquer. Elle peut donc accompagner certains projets économiques, par exemple le développement du technopôle ESTER et des activités R&D liées à la céramique.

Le développement d'expertises sectorielles

Pour attirer des entreprises de manière pérenne, l'excellence sectorielle est un atout majeur des territoires, *a fortiori* dans le secteur du tertiaire. Les retombées en terme d'installations économiques seront moins liées aux scénarios choisis pour la LGV qu'aux capacités des acteurs locaux à développer des pôles d'excellence sur leur territoire.

Filières économiques d'excellence en Limousin:

- **l'électricité / l'électronique** : 36 % des effectifs industriels du Limousin, secteur porté par **LEGRAND (Limoges)**, leader mondial, plus de 3000 salariés en Haute-Vienne, et soutenu par l'IRCOM (Institut de recherche en communications optiques et micro-ondes), le CR3E (centre régional d'essais en électronique et électromagnétisme), le CREAPE (Centre de recherche en électromagnétisme sur les antennes à pointage électronique, l'ENSIL (ENS d'ingénieurs de Limoges). Autre entreprise phare : **SICAME (Pompador)**, **Photonis (composants électroniques, Brive)**
- **la céramique et la porcelaine** : près de 2200 emplois en Limousin dont 1500 à Limoges (crise de la porcelaine -17% des effectifs de 2001 à 2003 :), 66 millions d'euros de chiffres d'affaires des porcelainiers limougeaud en 2004, dont plus de 50 % réalisés à l'exportation. **Entreprises phares : Bernardaud, Haviland, Royal Limoges**, Au total, Limoges compte une douzaine de manufactures de porcelaines. Celles-ci sont soutenues par le Centre Européen de la Céramique et relayées par le Pôle d'Economie du Patrimoine (Arts du Feu).
- **l'agroalimentaire** (qui trouve ses racines dans l'élevage limousin, mais qui concerne également toute l'activité de transformation) : l'agriculture en Limousin représente 4% du PIB (3% en France), 85% des exploitations sont dédiés à l'élevage, soutenu par le **Pôle de Lanaud** (amélioration génétique de la race limousine), Entreprise phare : **Madrange (1008 salariés - Feytiat)**, **Covilim (commerce de gros en viande -Limoges)**
- **le bois papier carton** : 3200 salariés en Limousin dont 80% en Haute Vienne, sylviculture, papeterie et transformations traditionnelles plus artisanales (sciages, menuiseries, meubles). Entreprise phare : **International Paper (Saillat, 800 salariés)**, **Smurfit Limousin (Saint-Junien)**, **Allard Emballages (Brive, 490 salariés)**, **Isoroy (Ussel)**
- **l'environnement** : pôle de compétence : Office International de l'eau.

3 LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

La LGV développera le tourisme de courts séjours, urbain, d'affaires, de résidences secondaires ou d'hébergements non marchands.

3.1 EFFETS OBSERVES ET TYPES DE TOURISME CONCERNES PAR CES EFFETS

Les effets observés des LGV portent sur **le tourisme de courts séjours**. L'accessibilité d'un site est moins déterminante pour les longs séjours, et le véhicule personnel est largement utilisé pour les longs séjours en France.

Le tourisme de courts séjours est le plus souvent :

- un **tourisme en résidences secondaires ou en hébergement non marchands** (familles, amis...),
- un **tourisme d'affaires**,
- un **tourisme urbain** (les grandes agglomérations sont les lieux où les départs en week-end sont les plus importants (source UMR Espaces – Université de Nice).

Les effets des LGV sur le tourisme s'observent avant tout **dans les agglomérations** :

- les LGV desservent en priorité les grandes agglomérations ;
- elles impactent en priorité les sites majeurs ;
- plus le territoire de destination est urbain, plus on utilise les moyens de transports collectifs (un week-end dans une ville desservie en TC ne nécessite pas d'y venir en voiture) ;
- l'offre touristique d'hébergement se concentre en milieu urbain.

Deux effets peuvent se produire :

- **un effet immédiat** : accroissement du nombre de touristes venant passer le week-end sur les sites accessibles en TGV ;
- **un effet second** : développement de résidences secondaires dans des zones situées à proximité d'une gare TGV.

Deux remarques pour nuancer l'ampleur de ces effets :

- les ruptures de charge constituent un obstacle : les résidences secondaires sont souvent éloignées des gares et nécessitent de disposer d'un véhicule. Le gain de temps permis par la LGV peut s'annuler par le coût du taxi ou par le temps nécessaire pour rejoindre sa résidence (par car,...)
- le nombre de visiteurs utilisant le train reste relativement marginal.

3.2 OPPORTUNITES ET RISQUES POUR LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

Si l'on s'en réfère aux enseignements cités ci-avant, les opportunités suivantes

3.2.1 Développement du tourisme d'affaires à Limoges

Le tourisme d'affaires recouvre 4 secteurs :

- les congrès et les conventions d'entreprises,
- les foires et les salons,
- les « incentives », séminaires et réunions d'entreprises
- les voyages d'affaires individuels.

Le secteur est en croissance : le nombre de séjours professionnels a augmenté de 57,4% de 2003 à 2004 (source : Sofres). La clientèle d'affaire actuelle se tourne vers des **destinations facilement accessibles** et qui possèdent une **hôtellerie haut de gamme de grande capacité**. Ce tourisme est très rémunérateur par séjour et par client : un touriste d'affaire dépense 2,5 à 3 fois plus qu'un touriste de loisir et ce type de tourisme représenterait 10 % des entrées touristiques françaises.

Le document réalisé par le conseil général de **Corrèze**, « Photographie du tourisme et perspectives de développement », ne mentionne pas le tourisme d'affaires. Le tourisme de courts séjours (week-end) en Corrèze s'élève à seulement 3%. Les perspectives de développement concernent en priorité le tourisme de nature ou itinérant, les clientèles de proximité, étrangères et familiales.

Les effets en terme de tourisme d'affaires sur le territoire concerneront donc quasi-exclusivement Limoges, où se concentrent les dynamiques économiques de la région et qui présente des atouts ou des potentiels dans ce secteur.

Atouts de Limoges pour accueillir une clientèle d'affaires	Points à améliorer pour développer le tourisme d'affaires à Limoges
Technopole ESTER (salles à la disposition des entreprises pour des réunions...) Présence du siège Legrand Projet de Zénith (avec complexe hôtelier et centre de congrès) Pôle Economie Patrimoine (Limoges, Cité des arts du feu) Parc des expositions (grand hall de 10000 m ²)	Développer l'offre d'hébergement haut de gamme (seulement 1 hôtel 4 étoiles et 9 hôtels 3 étoiles à ce jour) Développer l'offre d'hébergement spécialisé (hôtels proposant un service « affaire » avec salle de réunions, ...)

Le développement du tourisme d'affaires à Limoges est difficile à prévoir compte tenu des multiples incertitudes sur l'efficacité d'infrastructures encore à l'état de projet (zénith...). Sans une stratégie soutenue pour le développement de ce secteur d'activité et une volonté (ou du moins un besoin) des grands acteurs économiques du territoire (type Legrand ou Norisko, ou les porcelainiers...), l'effet de la LGV sera peu visible en terme de flux.

En outre des effets négatifs on été parfois constatés dans d'autres villes : la réduction du nombre de nuitées dès lors qu'un aller-retour dans la journée depuis les bassins de population émetteurs (Ile-de-France) devient possible, une nuit à l'hôtel sur place ne se justifiant plus.

3.2.2 Développement du tourisme urbain à Limoges

Le tourisme urbain de loisirs se caractérise par

- des temps de séjours courts (2 à 4 nuits),
- un hébergement non marchand (famille...)
- des activités culturelles (visites de musées, monuments, sites), de repos ou de promenade
- clientèle majoritaire : étudiants et retraités

Atouts de Limoges pour le tourisme de loisirs	Points à améliorer pour développer le tourisme de loisirs à Limoges
Equipements culturels : Grand Théâtre, cinq centres culturels, deux grands musées Patrimoine architectural et historique (jardins de l'évêché, cathédrale Saint-Etienne...) Manifestation type festival de la Francophonie Ville classée 5 ^e ville de France en ce qui concerne la qualité de vie Positionnement comme ville des arts du feu (porcelaine, vitrail, émail)	Politique de valorisation des sites, d'embellissement des accès Communication

Limoges n'est pas à ce jour une ville très touristique à l'image du Limousin, région la moins fréquentée en hôtellerie en France en 2000 (source SRDT Limousin).

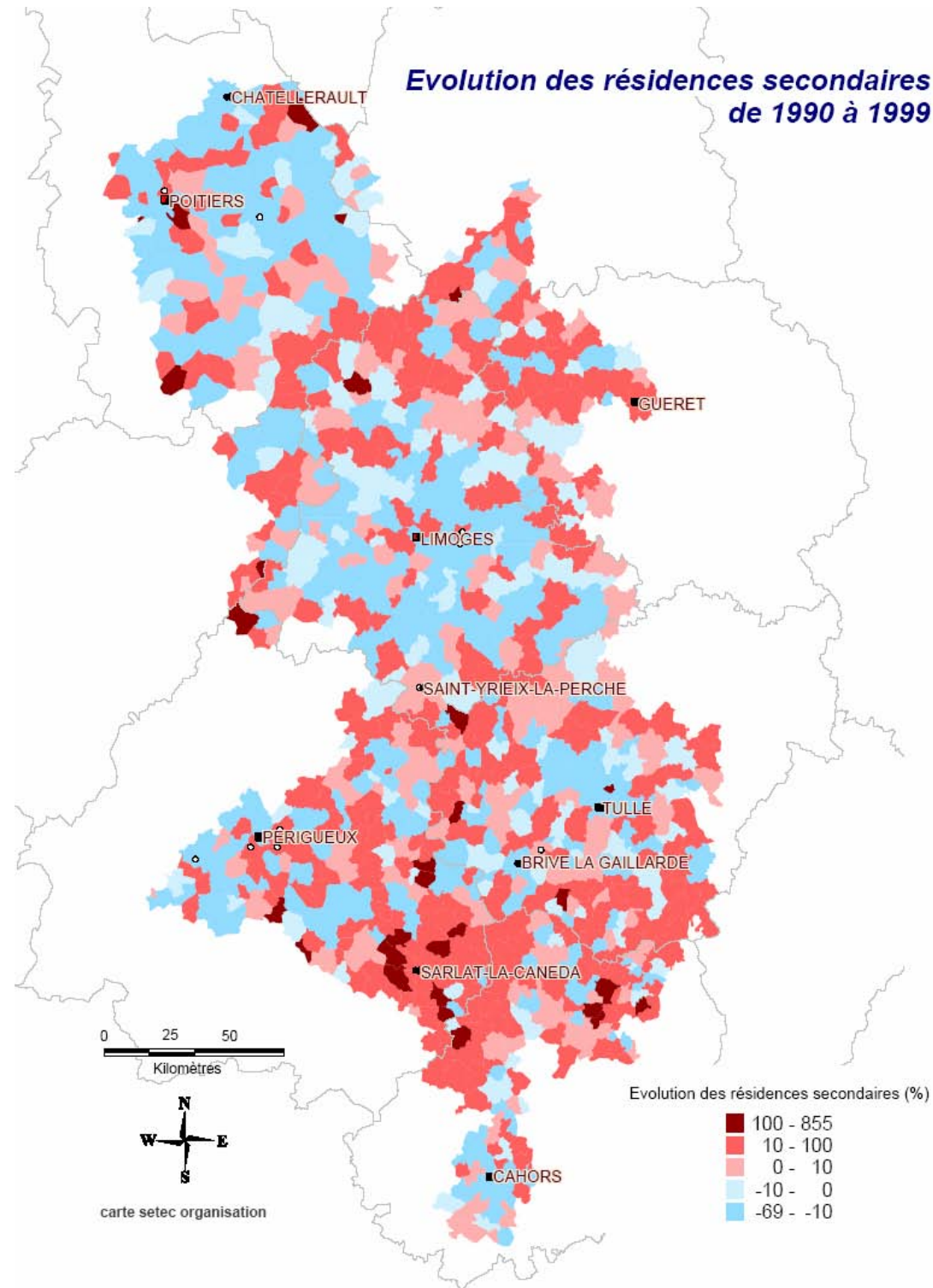


Quelques-uns des attraits limougeaux en matière de tourisme urbain (photos Ville de Limoges et Setec Organisation).

- la cathédrale Saint-Etienne,
- le four à porcelaine des Casseaux,
- la cour du Temple,
- le Musée national de la porcelaine Adrien-Dubouché,
- un vitrail de Francis Chigot.



3.2.3 Développement du tourisme de résidences secondaires à proximité de Brive-la-Gaillarde / Tulle



Le nombre de résidences secondaires sur le territoire est resté stable de 1990 à 1999, environ 74 300, avec cependant une hausse des prix de vente (près de 8% dans le Limousin de 2002 à 2003, source : Century 21). Les résidences secondaires se concentrent autour de Sarlat-la-Caneda, dans le Périgord

et le Quercy. Les croissances concernent le sud du territoire (de Saint-Yrieix-la-Perche à Cahors) ainsi que l'ouest de la Creuse et le nord de la Haute-Vienne. En revanche, le nombre de résidences secondaires a baissé dans l'agglomération de Limoges.

L'arrivée de la LGV à Limoges, en rendant le territoire plus accessible, pourrait inverser cette tendance. Cependant le territoire aujourd'hui le plus attractif en terme de résidences secondaires se situe davantage à proximité de Brive et Périgueux.

Deux risques/ sujets de réflexion sont à approfondir pour mesurer la probabilité de ce développement

- La LGV ne risque-t-elle pas de nuire à l'image de territoire protégé que recherche le touriste en quête d'espace, de calme ?
- Pour le marché touristique anglais de résidences secondaires, la LGV Poitiers-Limoges ne subit-elle pas la concurrence de l'avion ? Peut-elle permettre la diversification des résidents (il peut devenir intéressant pour des franciliens par exemple de posséder une résidence secondaire, Limoges étant située à terme à 2h de Paris)

Le développement du marché des résidences secondaires à l'occasion de l'arrivée de la LGV ne se fera qu'à **certaines conditions** (mesures d'accompagnement) et notamment une **politique de rabattement par vers les zones prisées par les résidents secondaires** depuis les gares TGV.

Remarques générales

Globalement, il ne faut pas s'attendre à une croissance spectaculaire du nombre de touristes qui arriveront par le train ; en revanche la LGV accompagnera l'effet d'image si les efforts de préservation et de valorisation du patrimoine naturel, architectural et culturel sont maintenus par les collectivités : image de qualité, de beauté des sites (cf Lot, Ardèche, Perche, Lozère...). Parce que le territoire apparaîtra plus proche grâce à la LGV, on s'y rendra plus facilement, même si c'est en voiture !

Le Pôle d'économie du patrimoine prend ici toute sa valeur.

Une valorisation des atouts sera évidemment nécessaire pour que cet effet se produise. La LGV ici comme ailleurs en terme de développement est accompagnatrice.

PARTIE 3-D - SYNTHÈSE

La présente analyse prospective tente d'apporter des réponses aux huit questions posées par le diagnostic de la partie 2 ci-dessus.

1^{ère} question : dans une perspective d'aménagement du territoire national, si les dynamiques démographiques actuelles et la projection de 75 millions de Français en 2050 se confirmaient, le Limousin pourrait devenir une terre d'accueil de nouvelles populations puisqu'il dispose de plusieurs atouts nécessaires : proximité de la façade atlantique, espace... La LGV Poitiers Limoges pourrait-elle, et si oui à quelles conditions, contribuer à renforcer sa capacité d'accueil ?

En d'autres termes, la LGV peut-elle être un outil d'une politique d'offre (d'accueil de population) qui se substituerait à la seule logique de réponse à la demande ?

La LGV peut être un atout de l'attractivité du territoire auprès de populations plutôt aisées. **Limoges, en se renforçant, assoira sa position de capitale régionale.** Pour l'heure, son influence se limite souvent à la Haute-Vienne, et Limoges se voit concurrencée par les métropoles des régions voisines comme Bordeaux, Toulouse voire Paris. Avec son nouveau positionnement, elle pourra nouer des partenariats avantageux avec les villes voisines, notamment Poitiers, qui se situerait désormais à moins de 40 minutes.

Limoges est une ville attractive. Les territoires du périmètre d'influence de la LGV ont des soldes migratoires positifs, et depuis 1999 ils connaissent une croissance de leurs populations, ce qui est un renversement. La LGV, si ce phénomène se confirme, jouera son rôle d'amplificateur ; elle sera un des facteurs de l'attractivité démographique.

Les projets de Limoges ont la mesure de ceux d'une capitale régionale ambitieuse (Ester, Pôle d'économie du patrimoine...). La LGV, là aussi jouera un rôle d'amplificateur, à condition d'être relayée par d'autres facteurs. En outre, la LGV modifiera l'image de Limoges, ce qui renforcera également son attractivité.

Cependant la LGV ne suffira pas à cette attractivité qui sera aussi le résultat de politiques d'offres (logement, foncier pour les entreprises...). Brive par exemple a adopté avec un certain succès cette logique.

Enfin la LGV n'est pas un projet pour une institution (la Ville et la Communauté d'agglomération de Limoges), mais pour un territoire sur lequel vivent des hommes et où sont implantées des activités. L'attractivité du territoire desservi par cette LGV est aussi liée à la présence de Legrand, de Norisko, de la porcelaine... Pour ces fleurons de l'industrie, elle sera un facteur de compétitivité. Là se pose néanmoins la question d'une gouvernance collective ; car aujourd'hui entreprises et collectivités s'ignorent ; et l'attractivité de l'un ne rejaillit pas sur l'autre. La LGV – comme projet – peut être l'occasion d'une évolution de cette gouvernance.

2^{ème} et 3^{ème} questions : Limoges et Poitiers marquent leur intérêt pour développer des échanges et améliorer leurs relations. Comment la LGV entre les deux villes contribuerait-elle à cette émergence d'un réseau de villes, au développement de synergies et à l'attribution de vocations respectives et complémentaires ?

Et au delà de Poitiers, le Limousin revendique son appartenance à l'ouest atlantique. La LGV contribuerait-elle à fortifier cette appartenance ? Ouvrirait-t-elle et à quelles conditions le Limousin à

d'autres territoires comme Tours et La Rochelle, voire Nantes ? Elargirait-elle le rayonnement de Limoges vers eux ?

La possibilité de voir un espace « Centre-Ouest Atlantique » se développer, contrepoids aux grandes métropoles (Paris / Toulouse / Bordeaux), organisé autour de villes moyennes, coopérantes et reliées de façon efficace, stimulé par un bipôle Poitiers-Limoges, est tout à fait possible. Cet espace sera d'abord centré sur les coopérations entre des fonctions supérieures, universitaires, de recherche, d'administration... L'ouverture de Limoges vers Tours serait une nouveauté. Les trois villes ensemble représentent près de 75 000 étudiants, séparés à terme les uns des autres par 1 heure de trajet.

La LGV améliorera considérablement les relations de Limoges avec Poitiers et Tours c'est à dire avec le Centre-Ouest atlantique mais moins avec Nantes ou Bordeaux c'est à dire avec la façade atlantique.

L'arrivée à la gare Montparnasse, les doubles rames (vers Bordeaux et vers Limoges) au départ de Paris **l'accrocheront dans les représentations à cet ouest atlantique**, ce qui au moins pour Limoges est une ambition stratégique et un besoin d'image.

Brive qui se positionne comme une porte d'entrée du Sud ouest aura moins besoin de cette évolution d'image.

Un centre de correspondance organisé à Poitiers permettrait à 7 villes du territoire (Tours, Poitiers, Limoges, Brive, Niort, La Rochelle, Angoulême) d'établir des relations avec des déplacements possibles entre elles sur la 1/2 journée. La condition est que ce hub soit bien organisé, c'est à dire que des connexions soient envisageables par des rabattements efficaces des TER vers les TGV et des connexions entre TGV.

En revanche, les temps de parcours et les ruptures de charge ne permettront sans doute pas l'extension de cet espace jusqu'à Nantes ou même Angers. C'est donc bien un espace Centre Ouest qui naîtra.

A très long terme, la LGV Poitiers-Limoges pourrait être le premier tronçon d'une relation ferroviaire améliorée entre Nantes et Lyon. Poitiers deviendrait ainsi un carrefour ferroviaire d'envergure nationale.

4ème question : *Limoges et le Limousin se vivent encore comme un territoire oublié malgré les autoroutes et voies express en partie gratuites. Les acteurs estiment souvent que leur desserte ferroviaire est médiocre, bien que les liaisons avec Paris soient aujourd'hui - comparativement à d'autres capitales régionales - performantes. La LGV contribuerait-elle à faire évoluer ce sentiment d'enclavement, qui génère une frustration et un discours parfois revendicatif à l'égard de la communauté nationale ? Et désenclaverait-elle le territoire dans ses liaisons avec l'Ouest et l'Est ?*

La LGV constituera un outil essentiel de désenclavement, aux côtés des RCEA, A20 et A89, et des aéroports (au moins vers le Nord et l'Ouest). En inscrivant mieux le territoire dans l'ouest atlantique, elle l'identifiera mieux, et devrait réduire son sentiment d'être à l'écart de la communauté nationale.

Elle fera entrer Limoges et Brive dans le club des villes desservies par le TGV. Limoges notamment accédera au statut de ville européenne, puisque le réseau auquel elle appartiendra est européen. Elle pourrait contribuer par ce biais à une évolution des représentations que le territoire a de lui même, donner de la fierté, ou plus exactement une occasion d'exprimer une fierté qui aujourd'hui existe mais qui est peu manifeste.

La LGV n'améliorera pas les relations – au demeurant modestes – entre le territoire desservi et l'Est (Clermont-Ferrand et Lyon).

5ème question : *la LGV renforcera la métropolisation. Représente-t-elle un risque pour les territoires ruraux ? Et accentuerait-elle la dépendance du territoire envers l'Île-de-France (affirmée plus que réelle, puisque le Limousin grâce à Legrand a un rayonnement proportionnellement supérieur à d'autres régions) ?*

La LGV – comme c'est le cas partout ailleurs – **renforcera effectivement Limoges**. Limoges « aspire » déjà une partie des activités et des populations des territoires qui l'entourent, même si ce phénomène est moins net qu'à Toulouse par exemple. Ces territoires peuvent en réalité profiter de la LGV, par une amélioration de la compétitivité de leurs relations avec le reste de la France ; et parce que les fonctions métropolitaines se renforçant à Limoges seront plus proches et disponibles pour eux. Les populations sur ces territoires plutôt rurales, peu nombreuses, et les emplois plutôt agricoles ou administratifs (préfecture à Guéret par exemple), sont peu sensibles à l'aspiration métropolitaine. Le risque est donc limité.

Par ailleurs, des rabattements efficaces par les TER et des accès routiers aisés à la gare de Limoges seront des conditions nécessaires pour que ces territoires profitent de la LGV.

La LGV contribuera au renforcement de l'espace urbain Brive / Tulle ; elle facilitera l'émergence d'un espace intermédiaire, porte limousine sur le sud-ouest français, au cœur d'un territoire recherché pour sa qualité de vie, ses paysages, sa gastronomie, devenant légitime pour organiser des coopérations avec des villes comme Cahors, Sarlat, Périgueux... Cette fonction de porte d'entrée est l'enjeu essentiel de la LGV pour Brive, qui par ailleurs valorise aujourd'hui sa position de carrefour A89-A20 par des activités logistiques, peu consommatrices de déplacements ferroviaires à grande vitesse.

6ème question : *Limoges vit dans la mondialisation mais ne le revendique guère. La LGV l'inscrirait-elle davantage, et à quelles conditions, dans les réseaux nationaux et européens ? Peut-elle donner naissance ou renforcer les relations avec d'autres territoires régionaux eux mêmes situés sur le réseau des LGV, en France comme en Europe ? Et si oui lesquels et comment ? Contribuerait-elle à « désenclaver des mentalités » selon une formule utilisée localement ?*

La LGV ouvrira le territoire à l'international.

D'une part, elle lui donnera le statut de territoire du réseau européen de la grande vitesse ferroviaire, aux côtés de grandes métropoles européennes. Il sera accessible par ce réseau depuis n'importe quel point de ce territoire européen (ce qui ne signifie naturellement pas que des accès existeront !). C'est un changement de statut. La création d'un hub ferroviaire à Roissy ou à Marne la Vallée multiplierait pour le territoire desservi les occasions de relations avec des villes qu'aujourd'hui il ignore.

D'autre part, la desserte de Roissy le mettra en relation avec la plus grande porte d'entrée intercontinentale de l'Europe. Et, en plus d'être une plate-forme aéroportuaire, Roissy est un lieu d'échanges (salons, foires, réunions...), auquel le territoire sera relié.

7ème question : *la LGV serait-elle un argument de compétitivité et d'attractivité pour les entreprises déjà présentes sur le territoire et celles qui pourraient s'y implanter ?*

Les expériences antérieures montrent que les LGV sont rarement la cause directe du choix d'implantation d'une entreprise sur un territoire. Il n'y a pas de raison d'imaginer que cette situation ne se reproduise pas pour le territoire desservi par la LGV Poitiers Limoges. En revanche, elle peut avoir plusieurs effets :

- maintenir des activités supérieures sur le territoire ; on pense naturellement au siège de Legarnd ou de Norisko à Limoges ; sans la LGV, compte-tenu du coût de plus en plus élevé du facteur temps dans les déplacements et de l'internationalisation de ces entreprises, le risque d'une délocalisation du siège de ces entreprises ne peut pas être occulté. La LGV serait alors un argument pour le maintien ;
- offrir une vitrine plus performante à certaines activités traditionnelles ; on pense notamment à la porcelaine, qui a du mal aujourd'hui à communiquer sur sa dimension haute technologie ; la LGV pourrait être une occasion d'associer la porcelaine et la technologie, par le truchement de l'image ;
- le pari des pôles de compétitivité qui repose notamment sur des liaisons aisées inter régionales ;
- indirectement par l'amélioration de l'image du territoire ;
- enfin le tourisme sera renforcé à Limoges dans sa dimension urbaine et patrimoniale (court séjours, thématique culturelle...) et dans sa dimension d'affaires (show-room d'entreprises, salle de congrès...) et à Brive comme porte d'entrée du sud-ouest ; la LGV vient tout à fait appuyer des projets comme le Pôle d'économie du patrimoine de Limoges.

8ème question : *La LGV permettrait-elle au Limousin de changer d'image et de mieux affirmer sa valeur (non d'en acquérir car le sentiment et la fierté d'appartenance sont élevés) ?*

C'est certainement l'un des effets potentiels les plus forts de la LGV, et qui découle de tous les points précédents. Changement d'image d'une part par son rattachement à l'ouest atlantique, et donc par une meilleure identification géographique, par la brisure de l'isolement dans les représentations.

Mais aussi changement d'image par l'acquisition du statut de ville européenne de la grande vitesse, c'est à dire d'un territoire desservi non seulement parce qu'il est sur la ligne, mais qui mérite une ligne et a les capacités de la valoriser.

La modernité ne sera en revanche sans doute pas un argument de la LGV à la mise en service de la ligne. En revanche l'absence de grande vitesse ferroviaire pourrait véhiculer l'image négative d'un territoire un peu désuet.

Et enfin changement d'image par la fierté que donne la LGV et le changement qu'elle opérera dans la représentation d'elle-même qu'exprime une partie du territoire. Ce point est certainement moins valable pour Brive-la-Gaillarde que l'on peut qualifier de « bien nommée », que pour Limoges et le nord du territoire dont la réputation est moindre que les talents.

LEXIQUE

Sigles :

CPER : Contrat de Plan Etat-Région
SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
CRCI : Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
AFII : Agence Française pour les Investissements Internationaux
NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
PME/PMI : Petites et Moyennes Entreprises/ Petites et Moyennes Industries
CSP+ : catégories socioprofessionnelles supérieures
LGV : Ligne à Grande Vitesse Ferroviaire
GVF : Grande Vitesse Ferroviaire
TGV : Train à Grande Vitesse
LGV SEA : ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique
A20 : autoroute 20,
RN147 : route nationale 147
RCEA : Route Centre Europe Atlantique

Définitions :

Zonages d'étude (définitions INSEE°)

Unité urbaine :

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité de l'habitat. Une unité urbaine est un ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement* ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population. Dans cette zone bâtie, les constructions sont séparées de leurs voisines par 200 mètres au plus.

Pôle urbain :

Un pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

Aire urbaine :

Une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par une couronne périurbaine. Cette dernière est formée de communes rurales (au sens du découpage en unités urbaines) ou d'unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Appareil productif (définitions INSEE)

• Création d'entreprises :

Elle se matérialise par l'immatriculation de l'unité au répertoire SIRENE.

Elle correspond à la création du premier établissement économiquement actif. Le concept de création d'entreprises est pris au sens large ; il inclut tous les mouvements donnant lieu à une prise d'activité :

- création pure (ou création ex nihilo) : création d'un établissement économiquement actif jusqu'alors inexistant, ayant pour conséquence l'exploitation de nouveaux moyens de production ;
- reprise : unité légale qui reprend totalement ou partiellement, l'activité d'un ou plusieurs établissements économiques d'une autre unité légale ;
- réactivation : c'est le fait pour une entreprise qui avait cessé son activité de la reprendre. Ce mouvement concerne surtout les personnes physiques, en particulier des artisans et des commerçants.

Les statistiques sur la création d'entreprises concernent l'ensemble des secteurs marchands du champ ICS (industrie, commerce et services) (hors secteur des services financiers).

• Taux de création : Rapport du nombre de créations d'entreprises d'une année au stock d'entreprises au 31 décembre de l'année précédente. C'est un indicateur de renouvellement du système productif.

Revenu (définitions INSEE)

• unité de consommation

Système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage, et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC).

Pour comparer le niveau de vie des ménages, on ne peut s'en tenir à la consommation par personne. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Lorsque plusieurs personnes vivent ensemble, il n'est pas nécessaire de multiplier tous les biens de consommation (en particulier, les biens de consommation durables) par le nombre de personnes pour garder le même niveau de vie.

Aussi, pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation à l'aide d'une échelle d'équivalence. L'échelle actuellement la plus utilisée (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante :

- 1 UC pour le premier adulte du ménage ;
- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Revenu imposable :

Le revenu imposable comprend l'ensemble des revenus, bénéfiques et gains de toute sorte, perçus par le contribuable, ainsi que par les membres de son foyer fiscal quelle qu'en soit la source, française ou étrangère.

C'est un revenu annuel net et global :

- le contribuable est imposable chaque année ;
- les revenus perçus peuvent provenir d'une seule catégorie de revenus ou de plusieurs (revenus catégoriels) ;
- les revenus sont diminués des dépenses effectuées en vue de l'acquisition ou de la conservation du revenu (la décote de 10% et l'abattement de 20% pour les salaires par exemple) ;
- les revenus sont diminués des déficits générés au titre des impositions précédentes.

Hormis les plus-values à long terme qui sont taxées à un taux proportionnel d'imposition, les autres revenus sont imposés au barème progressif de l'impôt sur le revenu

LES SOURCES UTILISEES

Les sources utilisées dans ce document sont :

A) Documents stratégiques et de planification

- Schéma directeur de l'agglomération de Limoges, SIEPAL (Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Limoges), avril 1998.
- Contrat d'agglomération de Limoges Métropole 2003-2006, Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, octobre 2003
- Projet de Plan d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme, Ville de Limoges, janvier 2005
- Un réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique, Appel à coopération métropolitaine – déclaration d'intention, Agglomérations de Poitiers, Niort, Angoulême et la Rochelle, mai 2005.
- Contrat de Plan Etat-Région Limousin et complément de programmation, Région Limousin, 2000
- Contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes, Région Poitou-Charentes, 2000
- Document Unique de Programmation de la région Limousin, Région Limousin, Préfecture du Limousin, 2000
- Document Unique de Programmation de la région Poitou-Charentes, Région Poitou-Charentes, Préfecture de Poitou-Charentes
- Rapport général de prospective territoriale « Limousin 2017 », Région Limousin, Préfecture de la région Limousin,
- Projet d'agglomération de la Communauté d'agglomération de Poitiers
- Schéma Régional de Développement du Tourisme, Observatoire Régional du Tourisme du Limousin
- Elaborer une stratégie pour le développement économique du Limousin, Lancement de la concertation : appels à contributions, avril 2005
- « Réseaux de ville, réseaux de vie », Club National des Réseaux de Ville dans Etudes et Documents, Cahier n° 2, La Gazette des Communes, des Départements et des Régions, novembre 2001
- « Poitiers, capitale solidaire », Projet de Développement Durable et Agenda 21 de la Communauté d'agglomération de Poitiers, Communauté d'agglomération de Poitiers, juin 2002
- Schéma de développement commercial de la Corrèze, Conseil Général de la Corrèze, 2004
- Schéma de développement commercial de la Haute-Vienne, Conseil Général de la Haute Vienne, novembre 2004
- Plan d'aménagement et de développement durable, Ville de Brive-la-Gaillarde, juillet 2004
- Projet d'aménagement et de développement durable, Plan local d'urbanisme, Ville de Cahors, mars 2005
- Schéma directeur du Pays de Brive, Pays de Brive, novembre 2000
- Plan d'Occupation des Sols de la commune de Cahors, Plan de zonage et rapport de présentation, Ville de Cahors, 1998
- Plan d'Occupation des Sols de la commune de Tulle, Commune de Tulle, juin 1999
- Ville de Limoges : Diagnostic territorial, Ville de Limoges, Groupe Sycomore, juin 2004
- Révision du POS et élaboration du PLU : Diagnostic, Document d'étape, Communauté de communes du Pays de Cahors
- Contrat de Pays, Communauté de communes du Pays de Cahors et du Sud du Lot, mars 2001
- Projet d'agglomération 2005-2015, Communauté d'agglomération périgourdine, novembre 2004
- Charte Urbaine de Brive-la-Gaillarde, Ville de Brive-la-Gaillarde, 2001
- Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Région, Préfecture de la région Limousin, 2005
- Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Département, Préfecture de la Corrèze, 2005

- Des dynamiques pour le développement industriel régional : des repères pour demain, une ambition pour le Poitou-Charentes, CESR Poitou-Charentes, septembre 2001
- Fiche de synthèse sur le projet de pôle de compétitivité Céramique, Pôle Européen de la céramique, 2005
- Aire 198, un réseau d'agglomérations : ses enjeux, ses missions, juillet 2004
- Etude du secteur Porcelaine en Limousin, Région Limousin, Préfecture de la Haute Vienne et de la région Limousin, Sofred, juin 2005
-

B) Articles et ouvrages généraux

- Limoges, dossier « villes » n° 1656, Le Point, 10 juin 2004
- Brive-la-Gaillarde, dossier « villes » n° 1677, Le Point, 04 novembre 2004
- Poitiers, dossier « villes » n° 1567, Le Point, 27 septembre 2002
- Cahors, dossier « villes » n° 1651, Le Point, 06 mai 2004
- Périgueux, dossier « villes » n° 1537, Le Point, 01 mars 2002
- Guide Bleu Limousin, 2003.
- « Le Limousin enrayer la baisse de sa population », Les Echos, 04/03/2005
- « Attractivité : 25 villes passées au crible », L'atlas des régions, les Echos, Hors-série du 15 novembre 2004
- « Où vit-on le mieux en France ? Cent villes au banc d'essai » Le Point, n° 1689, 27 janvier 2005
- « Les créateurs d'entreprise en Limousin », Etude focal n° 3, mars 2004
- « Potentiel de main-d'œuvre en diminution à l'horizon 2015 en Limousin », Etude focal n° 04, INSEE Limousin, mai 2004
- « La baisse de la population semble enrayée », Etude focal n° 12, INSEE Limousin, janvier 2005
- « La population âgée en Limousin », Les dossiers de l'INSEE n°4, INSEE Limousin, mai 2005
- « La fonction publique en Limousin : près d'un quart des emplois », Etude focal n° 09, INSEE Limousin, octobre 2004
- « L'économie limousine est influente au-delà de la région », Etude focal n° 13, INSEE Limousin, février 2005
- « L'année économique et sociale 2004 », Les dossiers de l'INSEE n°5, INSEE Limousin, mai 2005
- « Poitiers, première ville étudiante de France, Etude Décimal n° 235, INSEE Poitou-Charentes, septembre 2003
- Le Grand atlas des entreprises 2005, Enjeux Les Echos, Hors-série, novembre 2004
- Projections démographiques pour la France, ses régions et ses départements à l'horizon 2030, Données Sociales 2003-2004, INSEE
- Tabul, Année 2003-2004, Université de Limoges, 2004
- Lettre d'information n°1, Observatoire des territoires et des transports entre Poitiers et Limoges, octobre 2004
-

C) Sources et études statistiques

- INSEE, Recensements généraux de la population 1982, 1990, 1999
- INSEE, Inventaire communal 1998
- INSEE Limousin, étude « focal » n°13 sur les entreprises limousines, février 2005
- Chiffres clés 2003 du tourisme limousin, Observatoire Régional du Tourisme Limousin, 2004
- Fichiers Réseau Equipement en Limousin (REEL), Direction Régionale de l'Equipement du Limousin, 2000

- Schéma Directeur Routier National, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 2001
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Vienne, 2005
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Haute-Vienne, 2005
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Corrèze, 2004
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Creuse, 2004
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Dordogne, 2004
- Recensement de la circulation sur le réseau routier national, Direction Régionale de l'Equipement du Limousin, 2003
- Fichiers info de la CRCI Limousin-Poitou-Charentes
- « Bilan économique de la Haute-Vienne 2003 », Actions Limoges Haute Vienne, CCI de Limoges et de la Haute Vienne, juin 2004
- Fichiers info de la Direction Régionale du Commerce Extérieur de la Région Limousin
- Enquête de clientèle Buzz remis aux passagers anglais empruntant le vol Limoges/Stansted, Aéroport International de Limoges, Buzz

D) Sitographie

- www.ville-limoges.fr : site de la ville de Limoges
- www.arcea.asso.fr : site de l'association pour le Route Centre-Europe Atlantique
- www.reseaux-de-villes.org : site du club national des réseaux de villes
- www.unilim.fr : site de l'université de Limoges
- www.haute-vienne.equipement.gouv.fr : site de la direction départementale de l'Equipement de la Haute-Vienne
- www.sncf.com : site de la SNCF
- www.infolot.net : site de l'Agence Lotoise de Développement
- www.cr-limousin.fr : Site du Conseil régional du Limousin
- www.cr-poitou-charentes.fr : Site du Conseil Régional Poitou-Charentes
- www.insee.fr : site de l'INSEE
- www.reseaux-de-ville.org, Site du Club National des Réseaux de Villes
- www.limousin-poitou-charentes.cci.fr : Site de la CRCI Limousin- Poitou-Charentes
- www.tulle-ussel.cci.fr : site de la CCI de Tulle-Ussel
- www.dordogne.cci.fr : site de la CCI de la Dordogne
- www.limoges.cci.fr : site de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne
- www.poitiers.cci.fr : site de la CCI de Poitiers et de la Vienne
- www.lot.cci.fr : site de la CCI du Lot
- www.tourisme-creuse.com : site du Comité Départemental du Tourisme de la Creuse
- www.cesr-poitou-charentes.fr : site du Conseil Economique et Social de la région Poitou-Charentes
- www.agglo-poitiers.fr : site de la Communauté d'agglomération de Poitiers
- www.paysdecahors.fr : site de la communauté de Communes du Pays de ce Cahors
- www.cerameurop.com : site du Pôle Européen de la Céramique
- www.ot-poitiers.fr : site de l'Office de tourisme de Poitiers
- www.tourismelimoges.com : site de l'Office de Tourisme de Limoges
- www.brive-tourisme.com : site de l'Office de Tourisme Brive-la-Gaillarde :
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/tulle.htm : site de l'Office de tourisme de Tulle
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/cahors.htm : site de l'Office de tourisme de Cahors
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/perigueux.htm : site de l'Office de tourisme de Périgueux
- www.correze.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Corrèze

- www.haute-vienne.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Haute-Vienne
- www.vienne.pref.gouv.fr/ - site de la préfecture de la Vienne
- www.poitou-charentes.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la région Poitou-Charentes
- www.lot.pref.gouv.fr : site de la préfecture du Lot
- www.dordogne.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Dordogne
- www.brive.net : site de la ville de Brive
- www.mairie-cahors.fr : site de la ville de Cahors
- www.mairie-poitiers.fr : site de la ville de Poitiers
- www.ville-perigueux.fr : site de la ville de Périgueux
- www.ville-tulle.fr : site de la ville de Tulle
- www.cc-pays-de-tulle.fr : site de la communauté de communes du Pays de Tulle
- www.agglo-perigueux.fr : site de la communauté d'agglomération de Périgueux
- www.cabrive.net : site de la communauté d'agglomération de Brive
- www.perso.wanadoo.fr/daniel.beldio/limoges_metropole.htm: site de la communauté d'agglomération de Limoges Métropole
- www.limousin.equipement.gouv.fr : site de la DRE du Limousin
- www.poitou-charentes.equipement.gouv.fr : site de la DRE de Poitou-Charentes
- www.lot.equipement.gouv.fr : site de la DDE du Lot
- www.correze.equipement.gouv.fr : site de la DDE de la Corrèze
- www.dordogne.equipement.gouv.fr : site de la DDE de la Dordogne

E) Entretiens

- Etat : M. Rollon Mouchel-Blaisot, SGAR, M. Alain Bourion, DRE
- Région Limousin : M. André Pamboutzoglou – Vice Président ; M. Dominique Ceaux, DGA Aménagement, Jacques Gangler, directeur transports
- Conseil général de Corrèze : M. Marc Chatel, DGA infrastructures, développement local et économique
- Université de Limoges, Daniel Poumérully, Secrétaire général
- Agglomération de Brive : M. Pierre Gretha, directeur général des services
- CRCI Limousin-Poitou Charentes : MM. Philippe Charlet, Directeur, et Jean Paul Olivier, Directeur du développement économique
- Legrand : M. Claude Lelievre, Travel Manager
- Pôle européen de la céramique : M. Vincent Collins, chef de projet
- Réseau de villes Limoges-Poitiers et « réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique » : Dominique Royou, responsable des réseaux et Xavier Hurteau, chargé de mission.
- Union des fabricants de porcelaine : M. Raynaud, Président

