



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

ÉTUDE DE TRAFICS

Débat public
2006



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



5, avenue du Coq
75 009 Paris – France
Tel. : +33 (0)1 40 16 61 00



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| AVERTISSEMENT | 11 |
| 1. INTRODUCTION A L'ÉTUDE, PROBLÈMATIQUE | 13 |
| 1.1 GENERALITES..... | 13 |
| 1.2 CONTEXTE ET OBJECTIFS | 13 |
| 1.2.1 <i>Le contexte</i> | 13 |
| 1.2.2 <i>Objectif de l'étude</i> | 15 |
| 2. PERIMETRES ET HORIZON D'ETUDE | 17 |
| 3. ANALYSE SOCIO ECONOMIQUE | 19 |
| 3.1 DEFINITION DE L' AIRE D' ETUDE..... | 19 |
| 3.2 LA POPULATION | 19 |
| 3.2.1 <i>La répartition de la population en 1999</i> | 19 |
| 3.2.2 <i>L'évolution de la population</i> | 23 |
| 3.3 L'EMPLOI | 27 |
| 3.4 ECONOMIE GENERALE (SOURCE : ANALYSES INSEE)..... | 29 |
| 3.5 LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS..... | 32 |
| 3.5.1 <i>Les équipements universitaires et scolaires</i> | 32 |
| 3.5.2 <i>Les principaux pôles de loisirs</i> | 33 |
| 3.5.3 <i>Les pôles de santé</i> | 34 |
| 3.6 LES MIGRATIONS ALTERNANTES | 35 |
| 3.6.1 <i>Domicile-Travail</i> | 35 |
| 3.6.2 <i>Domicile-Etude</i> | 35 |
| 3.7 PERSPECTIVE D'EVOLUTION DE LA ZONE : LES SCHEMAS DIRECTEURS DE POITIERS ET LIMOGES | 38 |
| 3.7.1 <i>Poitiers-Châtellerault</i> | 38 |
| 3.7.2 <i>Limoges Métropole</i> | 38 |
| 4. ANALYSE DE L'OFFRE | 41 |
| 4.1 SITUATION ACTUELLE | 41 |
| 4.1.1 <i>Offre fer</i> | 41 |
| 4.1.2 <i>Offre routière</i> | 46 |
| 4.2 LES PROJETS DE TRANSPORT POUR LA REGION LIMOUSIN..... | 47 |


| | | |
|-----------|---|------------|
| 4.2.1 | <i>La ligne Poitiers-Limoges</i> | 47 |
| 4.2.2 | <i>Le Projet POLT</i> | 50 |
| 5. | EVALUATION DE LA DEMANDE | 53 |
| 5.1 | ETAPE 1 : APPREHENDER LE CONTEXTE DU PROJET | 53 |
| 5.1.1 | <i>L'Aire de l'étude</i> | 54 |
| 5.1.2 | <i>Le zonage de l'étude et premier diagnostic des flux ferroviaires</i> | 54 |
| 5.1.3 | <i>Les segments de trafics retenus</i> | 55 |
| 5.2 | ETAPE 2 : EVALUER ET CALER LA SITUATION ACTUELLE | 57 |
| 5.2.1 | <i>La démarche de modélisation de la demande actuelle</i> | 57 |
| 5.2.2 | <i>Spécification du modèle d'estimation du trafic actuel</i> | 58 |
| 5.2.3 | <i>Le coût perçu par le voyageur (coût généralisé) et description des variables</i> | 59 |
| 5.2.4 | <i>Les résultats de l'évaluation : le trafic actuel par mode</i> | 61 |
| 5.3 | ETAPE 3 : DEFINIR LES SITUATIONS FUTURES DE REFERENCE ET DE PROJET | 67 |
| 5.3.1 | <i>La démarche de modélisation pour estimer les trafics futurs</i> | 67 |
| 5.3.2 | <i>Définition de la situation de référence</i> | 71 |
| 5.3.3 | <i>Estimation des trafics de la situation de référence</i> | 77 |
| 5.3.4 | <i>La définition de la situation de Projet</i> | 80 |
| 5.4 | ETAPE 4 : LES TRAFICS SUIVANT LES HYPOTHESES TESTEES..... | 83 |
| 5.4.1 | <i>Les résultats détaillés pour les TGV radiaux</i> | 83 |
| 5.4.2 | <i>Segment des TGV Intersecteurs</i> | 92 |
| 5.4.3 | <i>Segment des trafics « régionaux »</i> | 95 |
| 5.4.4 | <i>Synthèse des résultats des prévisions de trafics</i> | 103 |
| 5.5 | SENSIBILITE DES VARIATIONS DE TRAFICS AUX FREQUENCE ET TEMPS DE PARCOURS .. | 109 |
| 5.6 | SYNTHESE DES EVALUATIONS DE LA DEMANDE FUTURE | 113 |
| 5.6.1 | <i>Construction de dessertes mixtes et estimation des trafics</i> | 115 |
| 5.6.2 | <i>Tests de sensibilité</i> | 117 |
| 6. | CONCLUSION | 119 |
| 7. | ANNEXE 1 : SYNTHESE DES PREVISIONS POUR 8 A/R | 121 |
| | Tableau 1 : Population des départements et agglomérations en 1999 | 22 |
| | Tableau 2 : Evolution des populations sur les aires urbaines | 23 |
| | Tableau 3 : Evolution des populations sur les aires urbaines | 26 |

| | |
|---|----|
| Tableau 4 : Emploi des départements et agglomérations en 1999..... | 27 |
| Tableau 5 : Les temps de parcours sur l'axe Paris-Orléans-Toulouse..... | 43 |
| Tableau 6 : Amplitude de l'offre ferroviaire sur l'axe Paris-Orléans-Toulouse..... | 43 |
| Tableau 7 : Liaisons régional TER+GL (uniquement les liaisons directes) | 44 |
| Tableau 8 : Les trafics de l'axe Poitiers-Limoges | 48 |
| Tableau 9: Trafic actuel ferroviaire et routier..... | 61 |
| Tableau 10 : Part modale du fer sur les relations avec Limoges | 63 |
| Tableau 11 : Part modale du fer sur les relations avec Brive..... | 65 |
| Tableau 12: Part modale du fer sur les relations avec Châteauroux | 66 |
| Tableau 13 : Evolution de la population par zone | 72 |
| Tableau 14 : Croissance socio-économique par zone..... | 73 |
| Tableau 15 : Fréquences de la gamme TEOZ pour Limoges : | 74 |
| Tableau 16 : Fréquences de la gamme TEOZ pour Brive-la-Gaillarde : | 74 |
| Tableau 17 : Gains de temps offerts par la LGV Est..... | 75 |
| Tableau 18 : Hypothèse sur l'évolution des prix du train..... | 77 |
| Tableau 19 : Trafics ferroviaire et routier en référence | 78 |
| Tableau 20 : Hypothèses d'offre testées | 81 |
| Tableau 21 : Hypothèses des prix ferroviaire en projet et en référence..... | 82 |
| Tableau 22 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences - TGV Radiaux | 84 |
| Tableau 23 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences - TGV Radiaux | 84 |
| Tableau 24 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences – Axe IDF | 85 |
| Tableau 25 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences – Axe IDF | 85 |
| Tableau 26 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences- TGV Radiaux | 86 |
| Tableau 27 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences- TGV Radiaux | 86 |
| Tableau 28 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences- TGV Radiaux | 87 |
| Tableau 29 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 120 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences - TGV Radiaux | 87 |

| | |
|--|----|
| Tableau 30 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences -TGV Radiaux | 88 |
| Tableau 31 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences -TGV Radiaux | 88 |
| Tableau 32 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences - TGV Radiaux | 89 |
| Tableau 33 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences - TGV IDF | 89 |
| Tableau 34 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences-TGV Radiaux | 90 |
| Tableau 35 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences-TGV Radiaux | 90 |
| Tableau 36 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences- - TGV IDF | 91 |
| Tableau 37 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences- TGV IDF | 91 |
| Tableau 38 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges 120 minutes 2 TGV Jonction : Lille et Strasbourg | 92 |
| Tableau 39 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges 120 mn – 2 TGV Jonction : Lille et Strasbourg | 93 |
| Tableau 40 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges 130 minutes 2 TGV Jonction : Lille et Strasbourg | 93 |
| Tableau 41 : Prévisions pour Temps de parcours Paris-Limoges : 130 minutes 2 TGV Jonction : Lille et Strasbourg | 94 |
| Tableau 42 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences | 95 |
| Tableau 43 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences | 95 |
| Tableau 44 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences | 96 |
| Tableau 45 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences | 96 |
| Tableau 46 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences | 97 |
| Tableau 47 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences | 97 |

| | |
|---|-----|
| Tableau 48 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences | 98 |
| Tableau 49 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 32 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences | 98 |
| Tableau 50 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences-..... | 99 |
| Tableau 51 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences-..... | 99 |
| Tableau 52 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences | 100 |
| Tableau 53 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences | 100 |
| Tableau 54 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 8 Fréquences | 101 |
| Tableau 55 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 9 Fréquences | 101 |
| Tableau 56 : Prévisions pour Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 10 Fréquences | 102 |
| Tableau 57 : Prévisions pour Temps de parcours Poitiers - Limoges : 44 minutes Nombre de A/R par JOB : 11 Fréquences- | 102 |
| Tableau 58 : Prévisions pour Paris - Limoges : 120 mn & Poitiers - Limoges : 30 à 35 mn 8 Fréquences TGV | 103 |
| Tableau 59 : Prévisions pour Paris - Limoges : 120 mn & Poitiers - Limoges : 45 à 50 mn 8 Fréquences TGV | 103 |
| Tableau 60 : Prévisions pour Paris - Limoges : 120 mn & Poitiers - Limoges : 30 à 35 mn 9 Fréquences TGV | 104 |
| Tableau 61 : Prévisions pour Paris - Limoges : 130 mn & Poitiers - Limoges : 45 à 50 mn 9 Fréquences TGV | 104 |
| Tableau 62 : Prévisions pour Paris - Limoges : 110 mn sans arrêt à Poitiers 9 Fréquences TGV | 105 |
| Tableau 63 : Prévisions pour Paris - Limoges : 120 mn & Poitiers - Limoges : 30 à 35 mn 10 Fréquences TGV | 105 |
| Tableau 64 : Prévisions pour Paris - Limoges : 130 mn & Poitiers - Limoges : 45 à 50 mn 10 Fréquences TGV | 105 |
| Tableau 65 : Prévisions pour Paris - Limoges : 110 mn sans arrêt à Poitiers 10 Fréquences TGV | 106 |

| | |
|--|-----|
| Tableau 66 : Prévisions pour Paris - Limoges : 120 mn & Poitiers - Limoges : 30 à 35 mn 11 Fréquences TGV | 107 |
| Tableau 67 : Prévisions pour Paris - Limoges : 130 mn & Poitiers - Limoges : 45 à 50 mn 11 Fréquences TGV | 107 |
| Tableau 68 : Prévisions pour Paris - Limoges : 110 mn sans arrêt à Poitiers 11 Fréquences TGV | 108 |
| Tableau 69 : Prévisions pour Hypothèse à 8 Fréquences | 109 |
| Tableau 70 : Prévisions pour Hypothèse à 9 Fréquences | 109 |
| Tableau 71 : Prévisions pour Hypothèse à 10 Fréquences | 109 |
| Tableau 72 : Prévisions pour Hypothèse à 11 Fréquences | 109 |
| Tableau 73 : Remplissage suivant hypothèse | 111 |
| Tableau 74 : Effets d'une réduction de fréquence sur les trafics ferroviaires entre Paris et Châteauroux/Vierzon | 111 |
| Tableau 75: Réduction du potentiel des zones Sud : Cahors et Aurillac | 114 |
| Tableau 76: Option de passage « Centre » : trafics en situation de projet rapprochés des trafics en situation de référence - | 116 |
| Tableau 77: Option de passage « Nord » ou « Sud » : trafics en situation de projet rapprochés des trafics en situation de référence | 116 |
| Tableau 78: Option de passage « Centre » : composition des trafics ferroviaires additionnels résultant du projet - en millions de voyageurs annuels (deux sens confondus) à la mise en service | 117 |
| Tableau 79: Accroissement de trafics apporté par le projet : résultats synthétiques des tests de sensibilité, pour l'option de passage « Centre » - en millions de voyageurs annuels (deux sens confondus) en 2016 | 118 |
| Carte 1 : Extrait de la Carte des Infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme du CIADT du 18 décembre 2003..... | 14 |
| Carte 2 : Densités de population sur la zone d'étude en 1999..... | 20 |
| Carte 3 : Evolution démographique sur l'aire d'étude 1990-1999 | 25 |
| Carte 4 : Densité d'emplois de la zone d'étude | 28 |
| Carte 5 : Classification des départements français par l'INSEE..... | 31 |
| Carte 6 : Les flux domicile-travail dans la zone d'étude | 36 |
| Carte 7 : Les flux domicile-étude dans la zone d'étude..... | 37 |
| Carte 8 : Les infrastructures ferroviaires du Limousin | 42 |
| Carte 9 : Le TER en Limousin..... | 45 |



| | |
|---|----|
| Carte 10 : Les infrastructures routières du Limousin | 47 |
| Carte 11 : Le zonage considéré pour l'analyse du trafic..... | 54 |
| Carte 12 : Le zonage et l'aire d'étude final des trafics du projet..... | 56 |
| | |
| Figure 1 : Reconstitution du trafic actuel..... | 57 |
| Figure 2 : Modèle logit de répartition modale | 58 |
| Figure 3 : Les trafics ferroviaires en relation avec Limoges | 63 |
| Figure 4 : Les trafics ferroviaires en relation avec Brive-La Gaillarde | 65 |
| Figure 5 : La chaîne de modélisation..... | 67 |
| Figure 6 : Evolution des trafics routier et ferroviaires..... | 71 |



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 présent document constitue le rapport des études de trafics.

Il a été établi par le bureau d'étude SYSTRA, et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Ce document a été mis en forme pour être imprimé recto verso.



1. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION A L'ÉTUDE, PROBLÉMATIQUE

1.1 Généralités

Le Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse de 1992 avait répertorié et analysé une possibilité de desservir le centre de la France par une ligne grande vitesse, le « TGV Limousin ». Cette ligne passant par Orléans et s'appuyant en partie sur des aménagements de la ligne existante (Paris- Orléans- Limoges- Toulouse) avait comme objectif d'offrir des temps de parcours proches de 2h entre Limoges et Paris.

Jugé plus tard comme coûteux et à faible rentabilité, un projet alternatif d'aménagement de l'axe Paris- Toulouse, pour faire circuler des TGV pendulaires, pouvant offrir de meilleurs temps de parcours par rapport à la situation actuelle, avait alors été étudié dès 1995 (projet POLT).

Lors des études techniques menée sur le TGV Limousin, une autre possibilité avait été envisagée consistant à créer un barreau à partir de la ligne à grande vitesse Atlantique entre Paris et Bordeaux, partant de Poitiers pour rejoindre Limoges.

1.2 Contexte et Objectifs

1.2.1 Le contexte

Aujourd'hui, les pré-études fonctionnelles pour une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges se situent dans un contexte de développement de l'offre ferroviaire décidé lors du CIADT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) du 18 décembre 2003 et marqué par :

1. l'engagement de la réalisation de la LGV SEA (Sud Europe Atlantique) entre Tours et Bordeaux. Ce projet a pour objectif de réduire les temps de parcours entre Paris et les agglomérations du sud ouest de la France. Ainsi, la liaison Paris-Bordeaux serait assurée en environ 2 heures¹⁰ au lieu de 3 heures actuellement. Le projet consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de 300 km entre Tours et Bordeaux, pour y faire circuler des TGV à 300 km/h dans un premier temps. Le projet est décomposé en deux phases :
 - 2013 : mise en service de la section de ligne Angoulême/ Bordeaux
 - 2016 : mise en service de la section de ligne Tours à Nord- Angoulême
2. l'engagement de la réalisation de la ligne LGV Bordeaux- Toulouse.

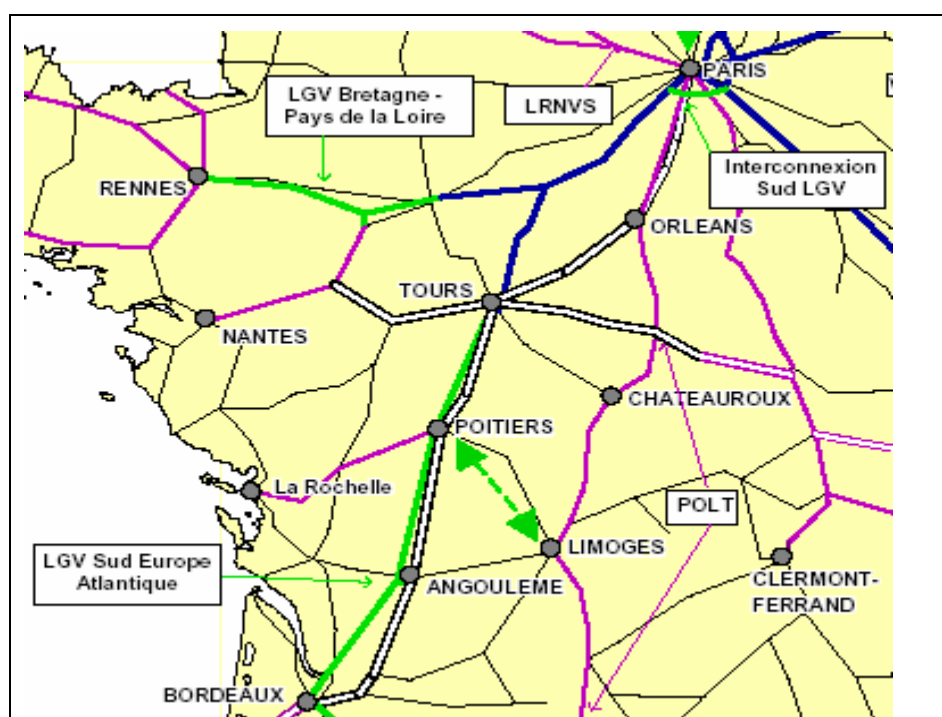
1. INTRODUCTION

- la décision d'abandon du projet « POLT », compte tenu des faibles gains de temps apportés par ce projet au regard des investissements nécessaires, ainsi que des incertitudes et des possibles inconvénients de confort liés au matériel roulant pendulaire. Cependant, l'amélioration de la ligne reste prévisible et la mise en place d'un nouveau matériel roulant TEOZ dès 2004 a offert un service de meilleure qualité que le train Corail.

La desserte de Limoges et plus largement de la Région Limousin, voire du nord de la Région Midi- Pyrénées par un barreau partant de la LGV SEA a été répertorié par le CIADT du 18 décembre 2003 comme un projet à étudier.

Ce projet offrirait une complémentarité de desserte à la LGV SEA et à la LGV Bordeaux Toulouse, en vue de gagner du temps de circulation avec les autres régions de la France et avec Paris en particulier.

Carte 1 : Extrait de la Carte des Infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme du CIADT du 18 décembre 2003



- Ligne à grande vitesse en service ou en construction
- Améliorations de grands axes existants
- Ligne à grande vitesse en projet
- Projets à étudier
- Grands itinéraires de fret
- Seine-Nord Europe
- Ports maritimes
- Autoroutes de la mer

Source : DATAR

1. INTRODUCTION

Dans la continuité du CIADT de décembre 2003, le Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer a demandé que le projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges donne lieu dès 2004 à des pré études fonctionnelles en vue d'un débat public à la fin 2006.

L'objectif de cette ligne est de mettre Limoges à deux heures de Paris.

Par ailleurs, dans le cadre du Contrat de Plan Etat - Poitou-Charentes et Etat - Limousin, ont été lancées des études d'amélioration de la ligne existante Poitiers- Limoges dans l'objectif de réduire les temps de parcours pour les TER, entre ces deux villes, à environ 1h30 contre presque 2 heures aujourd'hui. Il est prévu de renforcer l'offre de transport entre ces deux villes.

L'avant-projet d'amélioration a été validé et les études de « projet » sont en cours jusqu'en 2006. Deux phases sont prévues :

- une première phase prévoit la reprise des plans de voies en gare, la modernisation de la signalisation et du système d'exploitation et l'automatisation de 8 passages à niveaux ;
- la seconde prévoit des rectifications de courbes, un renforcement du travelage sur 30 km, un RVB, le remplacement de tabliers de ponts et l'automatisation de 11 passages à niveaux.

1.2.2 Objectif de l'étude

L'objectif de la présente étude est donc d'apporter à l'ensemble des acteurs concernés par le projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, les éléments nécessaires pour :

- aboutir à la définition et à l'évaluation de solutions répondant à l'objectif recherché et annoncé en terme de temps de parcours ;
- confirmer la complémentarité du projet CPER d'amélioration de la ligne Poitiers-Limoges, en tout cas pour ce qui est de sa première phase,
- disposer d'un dossier de pré-études fonctionnelles, telles que décrites dans l'instruction du 23 décembre 2000 sur l'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire, afin de préparer la saisine de la Commission Nationale de Débat Public.

1. INTRODUCTION

Les études se composent donc de 3 volets :

- un volet socio- économique et de prévision du marché des trafics ;
- un volet d'infrastructures : couloirs de passage, temps de parcours, estimations des coûts ;
- un volet d'analyse des enjeux environnementaux.

Ces trois volets sont au final regroupés dans une analyse des critères qui permet de synthétiser les résultats des études.

Le premier volet des études, repris dans le présent rapport, a pour objet de présenter l'analyse du contexte socio-économique et l'étude de trafic, à savoir l'analyse de l'offre et de la demande actuelles et futures.

Une première partie décrit le contexte socio-économique et une deuxième partie présente la méthodologie et les résultats des prévisions de trafics.

2. PERIMETRES ET HORIZON D'ETUDE

2. PERIMETRES ET HORIZON D'ETUDE

Trois périmètres, dépassant le seul secteur géographique de Poitiers-Limoges, seront considérés dans l'étude en fonction du thème abordé.

- ◆ Un périmètre d'investigation qui servira de base aux études de trafics ; ce périmètre prend en compte toutes les relations susceptibles d'emprunter les axes Paris / Bordeaux et Paris / Limoges et intéressées par le projet. Ce périmètre « national » est présenté plus précisément dans la partie « étude de trafics ».

Ce périmètre sera découpé selon un zonage fin, pertinent et utile par la suite pour les prévisions de trafic afin de prendre en compte l'ensemble des flux concernés par le projet.

- ◆ Un périmètre d'aménagement du territoire qui servira de base aux analyses socio-économiques. Ce périmètre « régional » doit être suffisamment large pour bien appréhender les impacts et évolutions économiques potentielles induites par la croissance de trafic dans la région. Il est défini en considérant un corridor autour des lignes ferroviaires du Limousin, de Midi-Pyrénées, de Poitou-Charentes et du Centre concernées par le projet Poitiers-Limoges. Il est établi en considérant d'une part l'offre ferroviaire et les principales OD desservies, d'autre part en respectant les divisions administratives qui facilitent le recensement des données les plus fines possibles. Il tient aussi compte des possibilités de correspondances ou de rabattement en voiture particulière (VP).

Ce périmètre, décrit plus précisément dans le paragraphe 3.1 est découpé selon un zonage communal.

- ◆ Un périmètre physique de l'étude qui servira de base aux analyses des configurations d'infrastructure et aux analyses environnementales.

L'horizon d'étude est 2014/2016 – objectif de mise en service de la LGV SEA.

2. PERIMETRES ET HORIZON D'ETUDE



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3. ANALYSE SOCIO ECONOMIQUE

3.1 Définition de l'aire d'étude

L'analyse socio-économique porte sur l'ensemble du territoire susceptible de bénéficier de la nouvelle desserte : que se soit au niveau régional pour les liaisons intercités ou au niveau national pour les liaisons grandes distances. Six régions sont concernées en totalité ou de manière partielle :

- La région Poitou Charente avec Poitiers et le département de la Vienne, Angoulême et le département de la Charente.
- La région Limousin dans son ensemble avec le département de la Haute Vienne, la Creuse et la Corrèze comprenant le pôle principal de Limoges et les pôles secondaires de Brive la Gaillarde, Tulle et Guéret.
- La région Aquitaine avec Périgueux et le nord de la Dordogne qui est en liaison avec Limoges pour les relations avec Paris.
- La Région Midi-Pyrénées, dans sa partie nord, avec les départements du Lot et de l'Aveyron dont les capitales régionales sont respectivement Cahors et Rodez qui pourront se rabattre sur Brive.
- La Région Auvergne, à la marge, avec le département du Cantal et la ville d'Aurillac qui pourront aussi se rabattre sur Brive.
- Dans une moindre mesure, la région Centre avec le département de l'Indre et Châteauroux, le département d'Indre et Loire avec Tours. Ce dernier est présenté à titre d'information pour resituer Limoges dans un contexte plus général.

Seront analysés plus en détails les départements concernés directement par le projet, à savoir la Vienne, tous les départements de la région Limousin : Corrèze, Creuse, Haute Vienne ainsi que le nord de la Dordogne, l'Aveyron, le Lot et le Cantal. On appellera ce périmètre, la zone d'études resserrée.

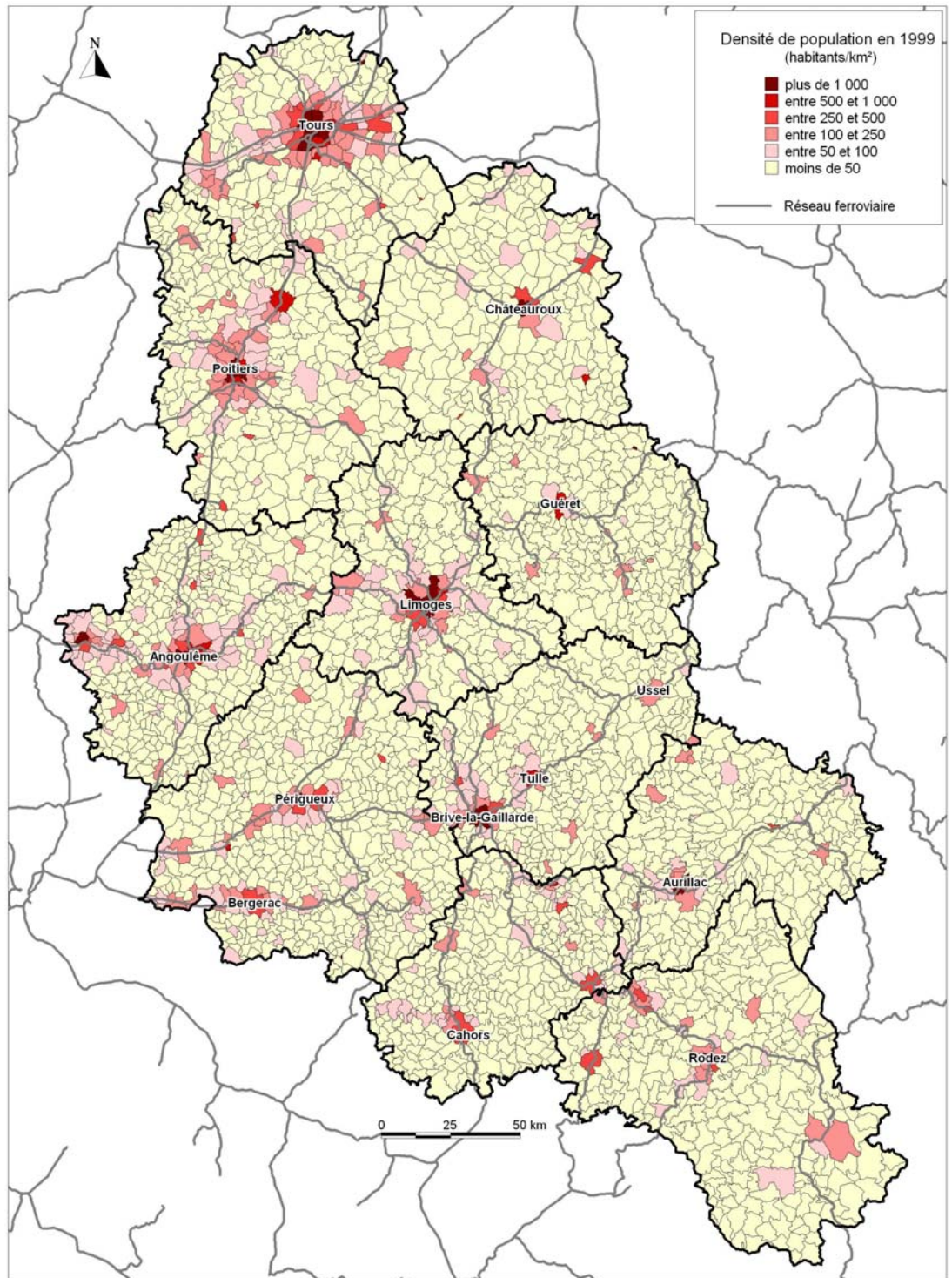
3.2 La population

3.2.1 La répartition de la population en 1999

Les départements concernés sont relativement peu peuplés par rapport aux autres départements français (630 000 habitants en moyenne), spécialement la Corrèze, le Lot, le Cantal et l'Indre qui compte moins de 250 00 habitants et plus particulièrement la Creuse qui compte moins de 150 000 habitants.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Carte 2 : Densités de population sur la zone d'étude en 1999



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

La population est concentrée dans les pôles urbains principaux de chaque département qui regroupent la plupart des activités économiques, administratives et culturelles.

Pour la Vienne, la communauté d'agglomération de Poitiers représente 123 612 habitants soit 31% de la population du département. La communauté d'agglomération de Châtelleraut représente elle 51 520 habitants, soit 13% de la population du département de la Vienne.

Les 2 pôles urbains de la Vienne, Poitiers et Châtelleraut représentent 44% de la population totale du département. Ces deux pôles urbains sont proches géographiquement mais coopèrent également d'un point de vue urbanistique et développement puisque leur schéma directeur couvre le territoire des deux agglomérations.

Cette tendance est encore plus marquée pour la communauté d'agglomération de Limoges qui avec 184 177 habitants représentent 52% de la population du département de la Haute Vienne. C'est également le cas pour Tours qui avec 257 969 habitants compte 47% de la population de l'Indre et Loire.

Pour la Creuse, la situation est moins contrastée. La communauté de communes de Guéret représente 27 193 habitants, soit 22% de la population de la Creuse. Guéret est un petit pôle urbain qui ne représente pas d'enjeu majeur en terme de population. Le reste de la population est à dominante rurale en l'absence d'autres villes d'importance dans le département.

Dans le département de la Corrèze, la capitale économique Brive la Gaillarde et son agglomération comptent 75 152 habitants ce qui représente 32% de la population totale de la Corrèze. Les deux autres villes principales de Corrèze représentent respectivement avec leur agglomération 39 586 habitants pour la préfecture, Tulle, et 13 239 pour Ussel ce qui en fait des pôles de moindre importance dans le département.

Les 3 pôles urbains : Brive, Tulle et Ussel représentent au total 55% de la population du département. Il est à noter également que les 2 villes de Brive la Gaillarde et Tulle sont proches géographiquement (distance inférieure à 30km) ce qui situe 49% de la population du département dans un périmètre assez restreint.

La communauté d'agglomération de Périgueux compte 63 470 habitants, ce qui en fait le premier pôle urbain de Dordogne. Néanmoins, la part de l'agglomération de Périgueux n'est que de 16% de la population totale du département en raison de la présence des deux autres pôles urbains de Bergerac et Sarlat mais aussi de la forte part de population rurale.

Pour les départements de l'Indre et de la Charente, la situation est plus équilibrée en raison de la plus forte part de population rurale. Les villes de Châteauroux et d'Angoulême représentent 30% et 31% de la population de leur département avec 71 105 et 102 333 habitants.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

En revanche, pour les départements du nord de Midi-Pyrénées, le Lot et l'Aveyron, on retrouve une part assez faible de la population dans les principales agglomérations que sont respectivement Cahors et Rodez. La présence d'autres pôles urbains, Figeac (agglomération de 19 000 habitants) dans le Lot, ainsi que Millau (agglomération de 27 600 habitants), Villefranche de Rouergue (16 500 habitants) dans l'Aveyron, ainsi qu'une part importante de population rurale explique cette répartition de la population.

Dans le Cantal, la population est plus concentrée et l'agglomération d'Aurillac représente près de 40 % de la population du département.

Tableau 1 : Population des départements et agglomérations en 1999

| | Population département 1999 | Agglomération Principale | Population Agglomération Principale ¹ 1999 | % de la population du département dans l'agglomération principale |
|----------------|-----------------------------|--------------------------|---|---|
| Charente | 339 628 | Angoulême | 102 333 | 30% |
| Corrèze | 232 484 | Brive la Gaillarde | 75 152 | 32% |
| | | Tulle | 39 586 | 17% |
| | | Ussel | 13 239 | 6% |
| Creuse | 124 482 | Guéret | 27 193 | 22% |
| Dordogne | 388 385 | Périgueux | 63 470 | 16% |
| Indre | 231 139 | Châteauroux | 71 105 | 31% |
| Indre et Loire | 554 003 | Tours | 257 969 | 47% |
| Vienne | 399 130 | Poitiers | 123 612 | 31% |
| | | Châtellerauld | 51 520 | 13% |
| Haute Vienne | 353 826 | Limoges | 184 177 | 52% |
| Lot | 160 197 | Cahors | 29 350 | 19 % |
| Aveyron | 263 808 | Rodez | 53 000 | 20 % |
| Cantal | 150 778 | Aurillac | 55 600 | 39 % |

Source INSEE et agglomérations

Ce sont les agglomérations principales de l'aire d'étude qui concentrent une grande partie de la population en opposition aux parties rurales faiblement peuplées qui restent néanmoins très présentes.

¹ La population des agglomérations a été calculée en fonction des découpages administratifs actuels à partir des données du recensement 1999

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.2.2 L'évolution de la population

3.2.2.1 Les pôles urbains porteurs de la croissance démographique

Tableau 2 : Evolution des populations sur les aires urbaines²

| | 1999 | 1990 | évolution |
|---------------------------|---------|---------|-----------|
| Limoges | 247 944 | 241 778 | 2,6% |
| Poitiers | 209 216 | 190 604 | 9,8% |
| Châtelleraut | 68 442 | 67 501 | 1,4% |
| Brive la Gaillarde | 89 260 | 87 812 | 1,6% |
| Tulle | 30 686 | 32 504 | -5,6% |
| Ussel | 14 259 | 14 905 | -4,3% |
| Guéret | 28 095 | 28 434 | -1,2% |
| Périgueux | 91 585 | 89 664 | 2,1% |
| Angoulême | 153 781 | 151 778 | 1,3% |
| Tours | 376 374 | 353 790 | 6,4% |
| Châteauroux | 90 573 | 91 409 | -0,9% |
| Cahors | 38 101 | 36 198 | 5,3 % |
| Rodez | 65 267 | 63 390 | 3,0 % |
| Aurillac | 56 830 | 56 986 | - 0,3 % |

Source INSEE

A l'échelle des agglomérations, on observe une croissance de la population au niveau des aires urbaines au sens INSEE du terme. Cette échelle territoriale permet d'avoir une vision de l'aire d'influence de chaque agglomération dans un contexte où ce sont souvent les périphéries qui portent la majeure partie de la croissance démographique. De plus, la constitution de communautés d'agglomérations est récente et il est difficile de les comparer avec une situation antérieure.

Les aires urbaines de Tours et de Poitiers ont connu au cours des 10 dernières années une croissance importante de leur population respectivement de 6,4% et 9,8%. Ceci en raison du dynamisme économique de ces 2 villes et de leur politique d'innovation : Futuroscope pour Poitiers.... On peut également citer l'effet TGV pour ces 2 villes qui les mets respectivement à 1 heure et 1 heure et demi de Paris.

² Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

L'aire urbaine de Limoges, si elle a connu une augmentation moindre de sa population, a néanmoins maintenu une croissance de 2,6% au cours de la dernière décennie. La politique d'innovation, la mise en place d'un technopôle et la reconversion des industries de céramiques vers des technologies de pointes dans ce domaine ont permis de maintenir l'emploi et donc la population.

Les autres villes moyennes : Périgueux, Brive, Châteleraut, Angoulême ont connu également une croissance faible comprise entre 1,3% pour Angoulême et 2,1% pour Périgueux au cours des années 90, leur permettant de maintenir voire d'augmenter légèrement leur population.

Par contre, les petites villes comme Tulle, Ussel ou Guéret ont connu un déclin démographique (-5,6%, -4,3% et -1,2%) et économique ne leur permettant pas de maintenir leur population sur place. C'est aussi le cas pour Châteauroux, avec une baisse de -0,9% qui malgré une taille plus importante n'a pas pu maintenir sa population et a connu un déclin démographique au cours des années 90.

On observe une croissance intéressante des aires urbaines du nord de Midi-Pyrénées à savoir 5 % pour Cahors et 3 % pour Rodez. Par contre, Aurillac stagne.

3.2.2.2 Une évolution contrastée entre les départements

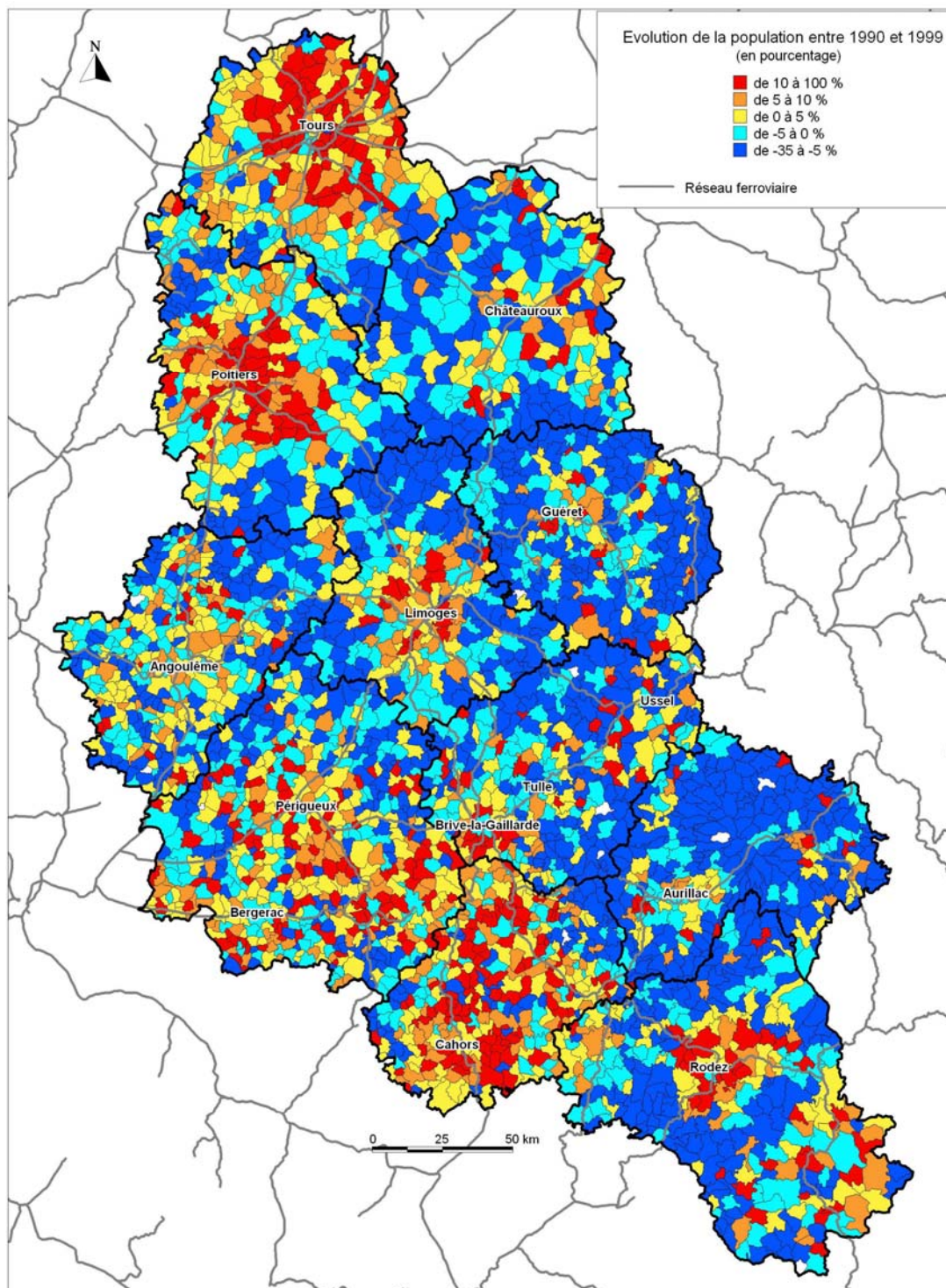
L'analyse cartographique de l'évolution de la population depuis 1990 confirme les tendances vues plus haut. Ce sont les pôles urbains et surtout leur périphérie qui profitent d'une augmentation de la population au détriment des franges rurales des départements.

Cette tendance est très prononcée en Région Limousin où les périphéries de Limoges et Brive la Gaillarde connaissent une croissance de leur population alors que le nord, le sud-ouest et sud-est de la Haute Vienne, le nord et le sud-est de la Corrèze et presque l'ensemble de la Creuse subissent des pertes de population.

Au global, la région Limousin a perdu en population avec une perte de 5% pour le Creuse en 9 ans ce qui est très important, mais aussi une perte de 2% pour la Corrèze, ce qui s'explique par une désertification des campagnes. Il n'y a que la Haute Vienne, grâce au dynamisme relatif de l'agglomération de Limoges qui a pu conserver sa population de 1990.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Carte 3 : Evolution démographique sur l'aire d'étude 1990-1999



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Les départements de l'Indre, de l'Aveyron et du Cantal connaissent également une perte de population entre -2 et - 5 %. On peut assimiler ce phénomène à la situation de la Creuse ou de la Corrèze et à la désertification des campagnes et le manque de dynamisme des villes, à nuancer cependant pour l'Aveyron puisque l'agglomération de Rodez voit sa population augmenter.

Les départements de la Charente et de la Dordogne ont à peu près stabilisé leur population ce qui s'explique par un maintien relatif des populations rurales sur place avec, en Dordogne surtout, une croissance de la population dans les petites communes rurales.

Les départements de la Vienne, de l'Indre et Loire et dans une moindre mesure du Lot, ont par contre profité du dynamisme de leur principale agglomération, Poitiers, Tours et Cahors, avec une augmentation respective de 5%, 4,6% et 3 % de la population sur ces départements.

Tableau 3 : Evolution des populations sur les aires urbaines

| Département | Population 1999 | Population 1990 | Croissance de population |
|-----------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| Charente | 339 544 | 342 123 | -0,8% |
| Corrèze | 232 484 | 237 920 | -2,3% |
| Creuse | 124 482 | 131 367 | -5,2% |
| Dordogne | 388 385 | 386 526 | 0,5% |
| Indre | 231 061 | 237 506 | -2,7% |
| Indre et Loire | 553 747 | 529 416 | 4,6% |
| Vienne | 399 130 | 380 121 | 5,0% |
| Haute Vienne | 353 826 | 353 614 | 0,1% |
| Lot | 160 197 | 155 816 | 2,8% |
| Aveyron | 263 808 | 270 141 | -2,3% |
| Cantal | 150 778 | 158 723 | -5% |

Source : INSEE

La région Limousin ainsi que les départements de l'Indre, du Cantal et de l'Aveyron ont connu un déclin démographique au cours des années 90 alors que les départements ayant des agglomérations reliées par le TGV comme l'Indre et Loire et la Vienne ont connu une progression continue durant la même période.

Les autres départements à dominante rurale : Dordogne et Charente ont pu maintenir à peu près le statu quo, excepté le Lot qui a vu sa population augmenter.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.3 L'emploi

Tableau 4 : Emploi des départements et agglomérations en 1999

| | Emploi département 1999 | Agglomération Principale | Emploi Agglomération Principale 1999 | % d'emploi du département dans l'agglomération principale | % de la population du département dans l'agglomération principale |
|----------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|---|
| Charente | 131 308 | Angoulême | 51 737 | 39% | 30% |
| Corrèze | 89 915 | Brive la Gaillarde | 33 963 | 38% | 32% |
| | | Tulle | 17 287 | 19% | 17% |
| | | Ussel | 5 909 | 7% | 6% |
| Creuse | 43 067 | Guéret | 13 321 | 31% | 22% |
| Dordogne | 137 735 | Périgueux | 31 431 | 23% | 16% |
| Indre | 88 058 | Châteauroux | 36 765 | 42% | 31% |
| Indre et Loire | 213 599 | Tours | 123 441 | 58% | 47% |
| Vienne | 152 732 | Poitiers | 67 339 | 44% | 31% |
| | | Châtelleraut | 22 183 | 15% | 13% |
| Haute Vienne | 138 228 | Limoges | 89 998 | 65% | 52% |
| Lot | 59 609 | Cahors | 27 950 | 49 % | 19 % |
| Aveyron | 103 632 | Rodez | 29 090 | 28 % | 20 % |
| Cantal | 57 461 | Aurillac | 25 200 | 43 % | 39 % |

Source INSEE

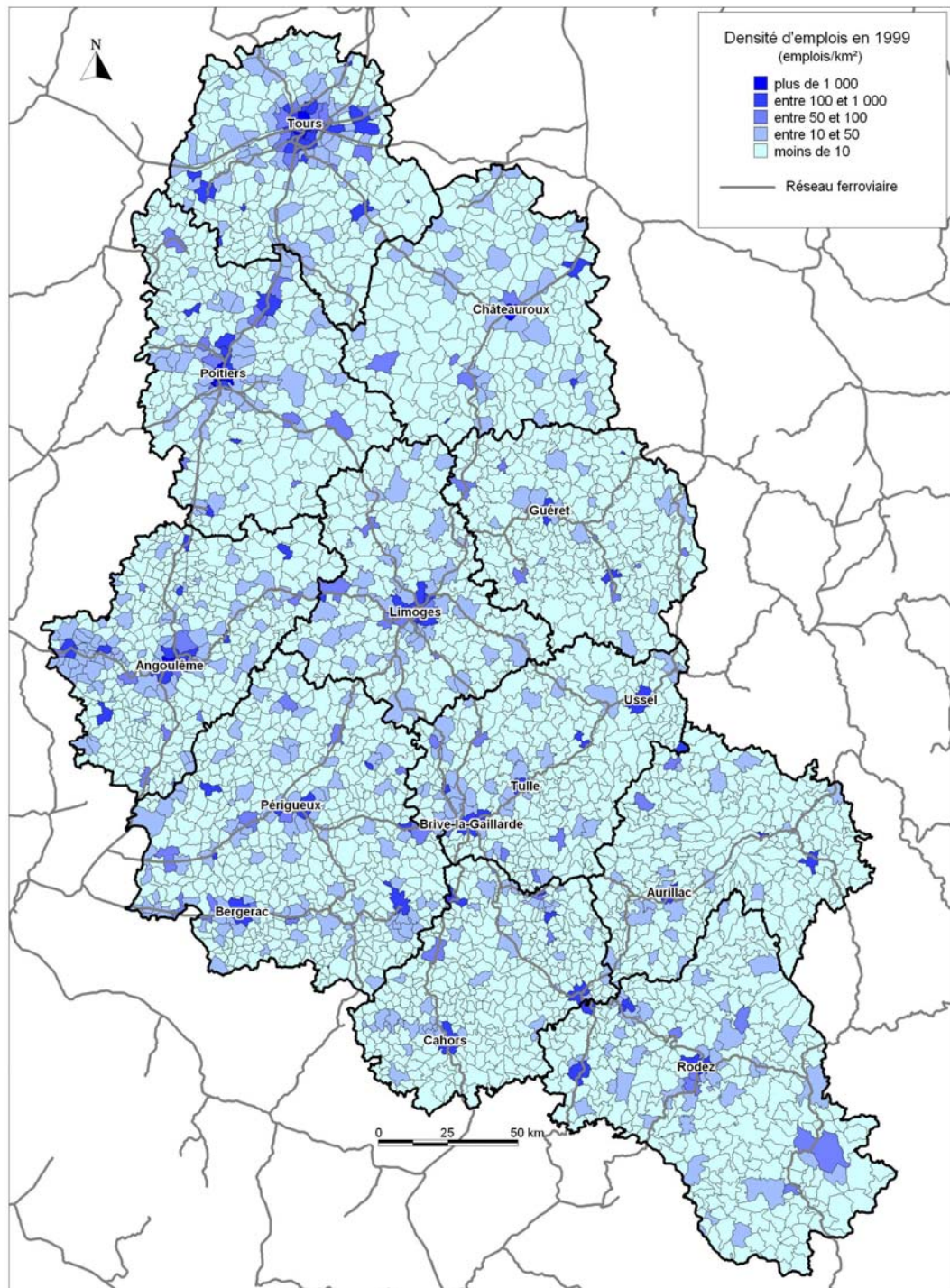
La tendance de la concentration dans les principales agglomérations est encore plus marquée pour les emplois.

Ainsi, le pourcentage d'emploi dans les agglomérations principales par rapport aux emplois du département est toujours supérieur au pourcentage de la population présente dans les agglomérations.

De manière encore plus accentuée que pour la population, l'emploi est concentré dans les principaux pôles urbains de la zone d'étude.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Carte 4 : Densité d'emplois de la zone d'étude



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.4 Economie générale (source : analyses INSEE)

Ce chapitre se concentre sur l'aire d'étude resserrée (Limousin, Lot, Aveyron, Cantal).

La Région Limousin possède le deuxième plus faible PIB régional de la France métropolitaine (le plus faible étant celui de la Corse). Depuis 1990, sa part dans le PIB national diminue légèrement pour rester autour de 1%.

Avec 20 592 euros par habitant, la Région possède le 7^{ème} plus faible PIB par habitant du territoire national.

L'activité économique de la région Limousin est structurée par 3 secteurs :

- Le secteur industriel, dominé par deux sous-secteurs :
 - L'industrie de l'équipement électrique et électronique est le premier secteur industriel, il représente 18% de l'effectif industriel régional.
 - L'industrie mécanique, le travail des métaux et l'industrie automobile est le 2^{ème} secteur industriel avec 12 % de l'effectif industriel régional.
- La filière bois
- Le secteur agricole et agroalimentaire

En 2000, le Limousin compte 18 800 exploitations agricoles³ soit environ 10 000 de moins qu'au précédent recensement agricole de 1988. Pourtant, l'emprise de l'agriculture sur le territoire régional n'a guère faibli. L'agrandissement des structures et l'amélioration de la productivité ont permis au secteur de maintenir sa place.

Ainsi, l'agriculture est l'activité dominante des espaces traversés par la ligne Poitiers-Limoges.

Le Lot est aussi un département fortement agricole : 40% de la surface totale du département est cultivée (50% en Midi-Pyrénées); en 2001 on dénombrait 6 963 exploitations agricoles sur 219 432 hectares de superficie agricole utile. Le département se caractérise par des productions très diversifiées, réparties pour une forte moitié en productions animales, le reste en productions végétales. Cette diversité s'accompagne d'une orientation marquée vers les productions de qualité (20 AOC et labels).

L'agro-alimentaire a une part importante dans l'économie lotoise – 50 % du chiffre d'affaires et 30 % de la valeur ajoutée de l'industrie locale.

³ Source INSEE, recensement général agricole 2000

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Le secteur industriel, est composé d'un tissu diversifié de petites et moyennes entreprises industrielles réparties sur 7 bassins d'emplois (1241 établissements au 31/12/2001). Elles sont essentiellement concentrées dans 3 branches dominantes : la mécanique, l'agro-alimentaire, la construction électrique et électronique.

De par sa superficie de 873.512 hectares, *l'Aveyron* est l'un des plus grands départements de France. Il occupe le cinquième rang national. Il offre une densité de 30 habitants au km². Malgré un solde migratoire positif, l'Aveyron a perdu en dix ans 6333 habitants. La population vieillit.

Le socle de l'économie demeure l'agriculture (avec 12,57 % des actifs). L'activité agricole se trouve très largement orientée vers l'élevage. Plus d'une exploitation sur deux est spécialisée dans l'élevage bovin.

Pour le secteur industriel, si une grande partie de l'économie demeure liée aux industries agroalimentaires (un tiers du chiffre d'affaires réalisé dans la région Midi-Pyrénées) avec des activités tournées, entre autres, vers la transformation des produits carnés (charcuteries salaisonneries) et les fabrications de spécialités (aligot, tripous, ...), des secteurs innovants connaissent un développement important :

- ➔ La fabrication d'équipements automobiles.
- ➔ La fonderie, le travail des métaux et la mécanique de précision, en sous-traitance pour les secteurs automobiles et aéronautiques.
- ➔ Les nouvelles technologies sont également bien représentées dans les domaines de l'électronique, des faisceaux hertziens, des murs d'image.

L'agglomération de Rodez est devenue un véritable pôle d'ancrage économique, pour le département comme pour l'ensemble du sud Massif Central. Rodez se situe parmi les villes de France de moins de 50.000 habitants les plus favorables aux entreprises. Des entreprises d'envergure nationale et internationales y ont élu leur siège social.

L'économie du *Cantal*, traditionnellement agricole, connaît une diminution de l'emploi dans le secteur primaire qui s'est accélérée depuis la fin des années 80 ; pour autant l'agriculture n'en demeure pas moins un secteur économique essentiel employant près d'un actif sur cinq (21%), avec deux orientations principales : le lait et les bovins maigres. L'industrie cantalienne, bien que ne représentant que 12 % de la population active, comporte des secteurs très dynamiques : parachimie, plasturgie, industrie agroalimentaire, bois-ameublement, textile.

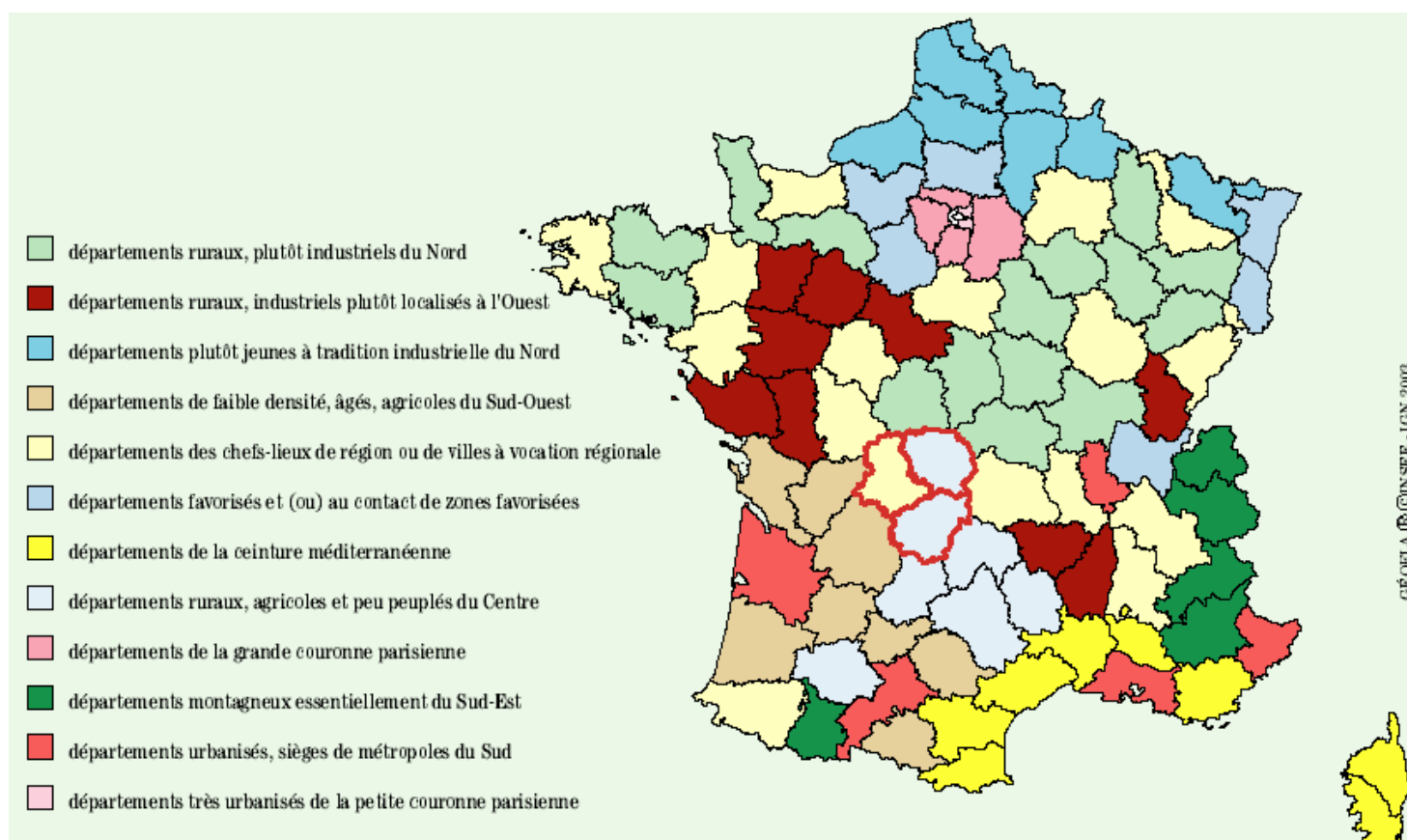
Comme dans les autres départements, les activités tertiaires se sont développées, surtout les services aux particuliers, traduisant la montée en puissance d'une économie de services.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Le Cantal possède le 3^{ème} plus faible PIB par habitant des départements français métropolitain, 15 900 euros par habitant, du même ordre de grandeur que le PIB de la Creuse, le plus faible de France. La moyenne française est de 23 700 euros (valeur 2000). Le Lot offre un PIB légèrement plus élevé, de 16800 euros par habitant qui le place en 15^{ème} position des PIB départementaux les plus faibles et l'Aveyron un PIB de 18 100 euros par habitant qui le classe en 25^{ème} position des PIB les lus faibles.

L'Insee classe L'Aveyron, le Lot et le Cantal au même titre que la Creuse et la Corrèze dans les départements ruraux, agricoles et peu peuplés du Centre de la France.

Carte 5 : Classification des départements français par l'INSEE



Source : INSEE

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.5 Les pôles générateurs de déplacements

3.5.1 Les équipements universitaires et scolaires

⇒ L'université de Limoges

L'université de Limoges possède son siège à Limoges mais elle rayonne dans l'ensemble de la région Limousin avec des antennes à La Souterraine, Ahun, Meymac, Egletons, Tulle et Brive.

⇒ L'université de Poitiers

L'université de Poitiers compte près de 24 000 étudiants. Elle rayonne sur l'ensemble de la région Poitou Charente avec des antennes à Châtelleraut pour la Vienne, Niort avec le pôle universitaire Niortais, Angoulême et La Rochelle pour le reste de la région.

⇒ L'université de Périgueux

Le pôle universitaire de Périgueux représente au total environ 2000 étudiants dont environ 1000 universitaires.

⇒ L'université de Rodez

A Rodez, se trouve l'un des sites du centre universitaire de formation et de recherche du Nord-Est de Midi-Pyrénées. Il est rattaché aux Universités Toulousaines. Son siège est à Albi. Les autres sites sont Castres et Figeac.

⇒ L'université de Cahors

Cahors accueille une annexe de l'Université de Toulouse II.

⇒ L'université d'Aurillac

Aurillac accueille une annexe de l'IUT de Clermont-Ferrand.

Poitiers, malgré une population moindre que celle de Limoges, s'avère être le pôle universitaire majeur sur l'aire d'étude resserrée. Limoges possède néanmoins un pôle universitaire d'importance qui rayonne sur la région Limousin.

Les autres pôles universitaires de l'aire d'étude resserrée ne sont que des antennes comme Périgueux qui accueille un nombre limité d'étudiants.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.5.2 Les principaux pôles de loisirs

Le Futuroscope est le principal équipement touristique de la zone resserrée d'étude. Il est desservi par le TGV, l'avion et l'autoroute et juxtapose les caractéristiques d'un parc d'attraction doté d'un complexe hôtelier à celles d'un centre d'activité économique, de recherche, de formation dont l'organisation est basée sur les mêmes principes qu'un technopôle.

Avec plus de 1,25 millions de visiteurs en 2003, le parc accueille deux types de clientèle : une clientèle touristique classique de type familial et une clientèle d'affaire nationale ou internationale. Même si la fréquentation est en baisse par rapport au milieu des années 90 où le parc avait connu des pics de fréquentation à 2,8 millions en 1995, le Futuroscope reste le troisième parc d'attraction français.

D'autres sites ont profités de l'impulsion du Futuroscope pour ouvrir : la Cité de l'Écrit et des Métiers du Livre à Montmorillon, la Vallée des Singes à Romagne, les Géants du Ciel dans le cadre du Château des Evêques à Chauvigny, l'Île aux Serpents à la Trimouille, la Cité des tanneurs....

La région Limousin possède des atouts touristiques assez différents. Ses points forts sont sa qualité environnementale et paysagère de ses espaces faiblement peuplés qui lui confère un potentiel d'accueil pour les activités sportives ou de loisirs mais également le patrimoine et le petit patrimoine rural qui font la richesse du Limousin. Il s'agit donc d'un tourisme plus diffus.

En terme de fréquentation, on compte pour l'année 2002, plus de 413 000 visiteurs accueillis dans les hôtels du Limousin (*source CCI*).

Périgueux est la capitale du Périgord qui est une région touristique très développée. La ville possède un important patrimoine gallo romain et médiéval avec notamment le musée Vesunna construit récemment par l'architecte Jean Nouvel mais aussi la cathédrale Saint Front connue pour son architecture romano byzantine. Le nord de la Dordogne comme le Limousin est également propice au tourisme vert. Néanmoins, le centre touristique du Périgord se situe autour de la ville de Sarlat et la vallée de la Dordogne assez éloignée de la ville de Périgueux et dont l'accès se fait plutôt par Bordeaux via Bergerac et la vallée de la Dordogne.

Le département du Lot possède aussi une forte activité touristique marquée par un patrimoine naturel et culturel exceptionnel et s'est doté de structures d'accueil importantes. Le département compte plus de 420 sites protégés et monuments historiques (des bastides (12) et villages de caractère, des villes d'art et d'Histoire, des grottes et gouffres de grande notoriété : Padirac, Pech-Merle, 17 châteaux classés ...) le tiers de ceux de la région Midi-Pyrénées qui compte huit départements. Fort de ces atouts, le Lot s'appuie avec détermination sur ce potentiel : le chiffre d'affaires du tourisme lotois croît

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

régulièrement au point de représenter, avec l'agriculture et l'industrie, le 3ème secteur clé du développement lotois.

Le Cantal département possède enfin un potentiel touristique important avec les Monts du Cantal. Le département est doté du plus grand domaine skiable du Massif Central avec la station du Lioran.

Son patrimoine culturel possède de multiples facettes : la forte influence de l'art roman dans la région, les nombreux châteaux en parfait état de conservation, le festival international du Théâtre de Rue d'Aurillac, une gastronomie riche de traditions.

Outre le Futuroscope à Poitiers, il n'y a pas d'équipement d'envergure sur la zone resserrée d'étude. La région Limousin en particulier est plus orientée vers le tourisme vert donc diffus.

3.5.3 Les pôles de santé

Les pôles de santé majeurs se concentrent dans les deux métropoles régionales de Limoges et Poitiers.

⇒ Le CHU de Limoges

Le CHU de Limoges comporte 4 hôpitaux : L'hôpital Dupuytren, L'hôpital du Cluzeau, L'hôpital Jean Rebeyrol, L'hôpital Docteur Chastaingt.

Ces 4 hôpitaux ont une capacité de 2116 lits.

En comparaison, le CHU de Clermont Ferrand ne comporte que 1994 lits pour une agglomération de 260 000 habitants.

⇒ Le CHU de Poitiers

Le CHU de Poitiers comporte 2 hôpitaux dont la capacité est de 1631 lits.

Si le CHU de Poitiers est de moindre envergure que celui de Limoges, il demeure un centre hospitalier de référence pour la région Poitou Charente.

Les CHU de Poitiers et Limoges sont les 2 grands centres hospitaliers de l'aire d'étude resserrée. Ce sont deux pôles hospitaliers majeurs qui rayonnent sur leur région respective.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.6 Les migrations alternantes

3.6.1 Domicile-Travail

L'analyse des migrations alternantes domicile-travail sur la zone montre une concentration des flux sur les pôles urbains. Ceci se justifie par la concentration des emplois dans les centres urbains.

On remarque également que chaque département concentre ses flux vers l'agglomération principale. C'est également vrai pour la région Limousin dont la quasi totalité des flux reste à l'intérieur du périmètre régional.

Les échanges de département à département sont très faibles en raison des grandes distances qui les séparent, on remarque néanmoins un flux de déplacements entre Brive et Limoges qui est le flux intercity le plus important avec 254 allers-retours/jour.

On note que les agglomérations de Poitiers et Châtelleraut ont des échanges très importants ce qui s'explique par leur politique de développement urbain et économique commune.

Les flux interdépartementaux sont ensuite inférieurs à 100 allers-retours quotidiens. Il en existe entre les autres villes de la zone : Poitiers-Limoges, Tours-Poitiers, Poitiers-Angoulême, Châteauroux-Limoges, Tulle-limoges.

Les migrations alternantes sont par contre négligeables (<50 allers retours/jour) pour les liaisons Limoges-Périgueux, Limoges-Angoulême.

3.6.2 Domicile-Etude

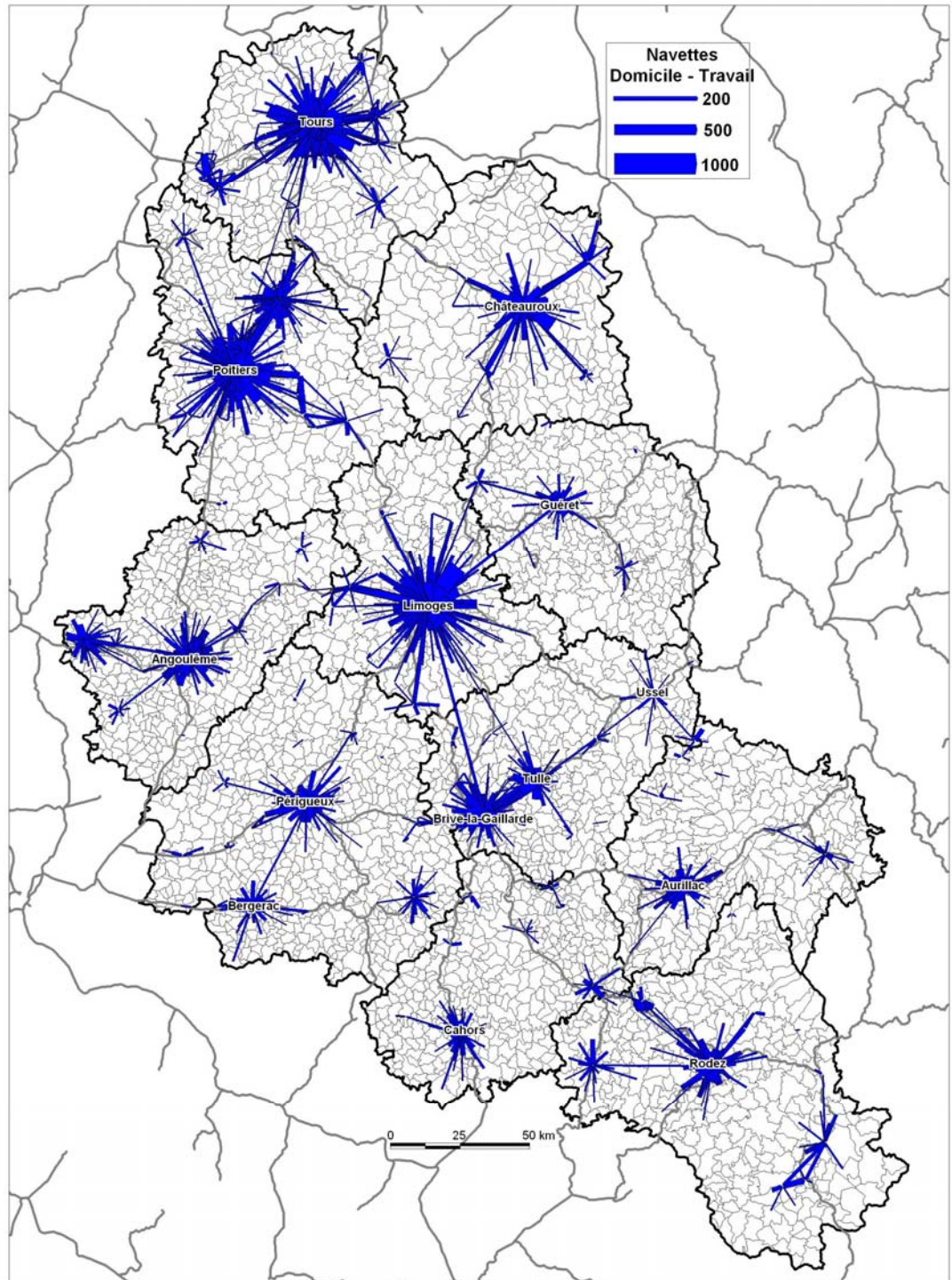
Comme pour les flux domicile-travail, les échanges sont concentrés autour des pôles urbains avec quelques liaisons intercity un peu plus importantes pour les liaisons suivantes : Limoges-Brive la Gaillarde qui reste la liaison intercity la plus dense, Poitiers-Angoulême, Tours-Poitiers, Limoges-Guéret.

La quasi totalité des flux est interne aux départements et à la région, en particulier pour la région Limousin.

Les migrations alternantes sont concentrées à l'intérieur de chaque département sur l'agglomération principale. Les échanges intercity sont assez faibles en comparaison.

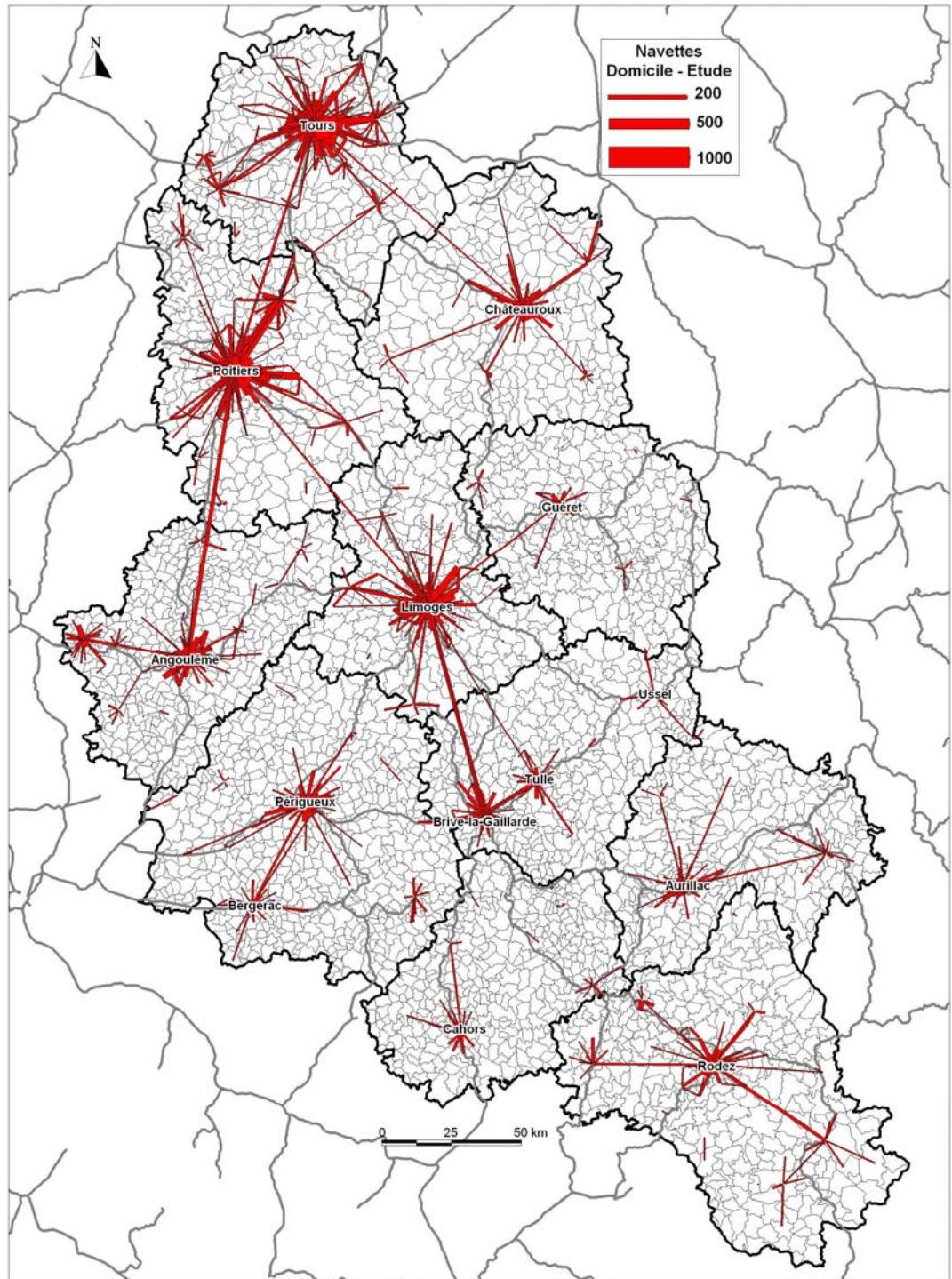
3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Carte 6 : Les flux domicile-travail dans la zone d'étude



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Carte 7 : Les flux domicile-étude dans la zone d'étude



3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

3.7 Perspective d'évolution de la zone : les schémas directeurs de Poitiers et Limoges

3.7.1 Poitiers-Châtelleraut

Il existe un schéma directeur réalisé du syndicat mixte d'aménagement du seuil du Poitou. Ce syndicat comporte 19 communes regroupant les communes de l'agglomération de Poitiers, celle de Châtelleraut et la communauté de commune de Valvert. Le territoire concerné par les premières études est plus vaste puisqu'il concerne 54 communes.

Le schéma directeur a été révisé en juin 2000. Il fixe les objectifs en matière d'aménagement de ce territoire qui est pensé comme un, les 2 agglomérations de Poitiers et Châtelleraut ayant pris l'option de penser leur développement en synergie.

Les objectifs sont de continuer à maintenir une croissance démographique sur le territoire du seuil du Poitou, au minimum celle tendancielle de 0,4% et dans une hypothèse haute, une croissance de 0,9% par an représentant respectivement 11 000 et 26 000 habitants supplémentaires d'ici 2015 pour l'ensemble du territoire du Seuil du Poitou.

Les transports font également partie des priorités mises en avant, notamment des projets routiers de contournement et de liaison entre les 2 agglomérations. Mais le schéma directeur propose également une densification des liaisons fer entre les deux villes.

Enfin, le schéma directeur veut affirmer les rôles complémentaires des deux agglomérations : Poitiers comme le pôle tertiaire du Seuil du Poitou et affirmer la tradition industrielle de Châtelleraut.

3.7.2 Limoges Métropole

Le Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération de Limoges (S.I.E.P.A.L) qui regroupe 24 communes de l'agglomération de Limoges a approuvé son schéma directeur en 1998.

Le schéma directeur est en cours de révision pour se mettre en conformité avec la loi S.R.U. Néanmoins, les grandes orientations devraient rester les mêmes.

Le schéma directeur affirme la politique d'innovation de l'agglomération de Limoges et confirme son rôle de premier pôle régional facteur de développement économique et de croissance démographique.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE



Ceci en préconisant entre autres, le développement du technopôle et le développement du concept de fertilisation croisée en réunissant sur un même site : industrie de pointe, chercheurs, école d'ingénieurs de manière à favoriser les partenariats.

Le schéma directeur met également l'accent sur le développement des axes de communication routiers et ferroviaires de manière à redonner à l'agglomération de Limoges son rôle de carrefour.

Du point de vue démographique et de l'emploi, le schéma directeur retient l'hypothèse d'une croissance modérée et table sur une augmentation de 13 000 habitants et 10 000 emplois en 20 ans.

3. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE



4. ANALYSE DE L'OFFRE

4. ANALYSE DE L'OFFRE

4.1 Situation actuelle

4.1.1 Offre fer

⇒ Les infrastructures

La région Limousin est assez dense du point de vue des lignes ferroviaires. Cependant, la plupart des lignes sont des voies uniques non électrifiées.

La seule voie double électrifiée traversant le territoire est la ligne Paris-Orléans-Limoges-Brive-Toulouse.

Les autres voies sont des voies non électrifiées qui permettent des liaisons avec les autres régions :

- Limoges-Poitiers
- Limoges-Angoulême
- Limoges-Périgieux
- Brive-Périgieux
- Brive-Clermont Ferrand
- Saint Sulpice de Laurière-Montluçon

Il existe également des voies uniques non électrifiées qui n'ont qu'une vocation de desserte interne à la région Limousin :

- Limoges-Meymac
- Nexon-Brive
- Deux voies en impasse pour desservir Bourganeuf et Felletin.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Carte 8 : Les infrastructures ferroviaires du Limousin



La ligne Poitiers-Limoges relie les deux régions Limousin et Poitou-Charentes. Longue de 139 km, elle est raccordée à l'axe ferroviaire Paris-Bordeaux au droit de la bifurcation de Saint-Benoît, au sud de Poitiers et à l'axe Paris-Orléans-limoges-Toulouse en gare de Limoges.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

⇒ Grandes Lignes

La ville de Limoges et la région Limousin sont principalement desservies par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Cette ligne, outre Limoges, dessert Châteauroux et Brive la Gaillarde en direct.

C'est la liaison Limoges-Paris qui a la fréquence la plus élevée avec 14 allers retours/jour directs, viens ensuite la liaison Châteauroux-Paris avec 10 allers retours/jour en directe et 13 au total, avec une correspondance. La liaison Brive-Paris est également conséquente avec 9 allers retours directs par jour. La liaison Paris-Cahors est assurée par 5 trains directs par jour et 5 trains en correspondance (à Brive, Toulouse, Montauban ou Orléans).

Les temps de parcours sont les suivants :

Tableau 5 : Les temps de parcours sur l'axe Paris-Orléans-Toulouse

| | Meilleur temps de parcours | Temps de parcours moyens |
|---------------------|----------------------------|--------------------------|
| Paris - Châteauroux | 1h51 | 2h10 |
| Paris - Limoges | 2h48 | 3h10 |
| Paris - Brive | 3h59 | 4h09 |
| Paris-Cahors | 5h12 (train direct) | 5h55 |

L'amplitude sur cette ligne est importante avec le premier train arrivant avant 9 h à Paris et le dernier arrivant à 21h40:

Tableau 6 : Amplitude de l'offre ferroviaire sur l'axe Paris-Orléans-Toulouse

| | Horaire premier train vers Paris | Horaire dernier train vers Paris (hors train de nuit) |
|-------------|----------------------------------|---|
| Brive | 4h39 | 17h24 |
| Limoges | 5h47 | 18h29 |
| Châteauroux | 6h51 | 19h38 |
| Paris | 8h48 | 21h40 |

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Il y a également une bonne desserte Paris-Périgieux avec 15 allers retours/jour mais qui passent soit par Libourne ou Bordeaux, soit par Limoges. Il n'y a que 2 allers retours directs par jour et 8 allers retours par Limoges, les autres liaisons s'effectuant par Libourne ou Bordeaux.

Les autres liaisons vers le Limousin, Paris-Guéret et Paris-Tulle ne peuvent se faire en direct mais sont néanmoins assez fréquentes avec 6,5 allers retours/jour.

La liaison Paris-Rodez est assurée par un aller-retour direct de jour et par 5 fréquences avec une correspondance (à Brive ou Toulouse). La liaison Paris-Aurillac est aussi assurée par 1 aller-retour direct par jour et par 8 fréquences avec une correspondance (à Brive, Neussargues, Figeac ou Clermont-Ferrand).

Le projet d'offre TEOZ, qui concerne l'axe Paris-Orléans-Toulouse est plus longuement défini dans la partie suivant « Evaluation de la demande ».

⇒ Liaisons régionales

Seules les liaisons qui concernent la future amélioration d'infrastructure ont été observées : les liaisons à l'intérieur de la région Limousin et les liaisons vers Poitiers, Angoulême, Châteauroux, Périgieux et Bordeaux.

Tableau 7 : Liaisons régional TER+GL (uniquement les liaisons directes)

| Liaisons | Nombre d'AR | Temps de parcours moyen | Coût |
|---------------------|-------------|-------------------------|---------|
| Limoges Poitiers | 3,5 | 2h07 | 18,30 € |
| Limoges Angoulême | 5 | 1h56 | 15,90 € |
| Limoges Périgieux | 13 | 1h09 | 13,60 € |
| Limoges Brive | 15 | 1h12 | 13,60 € |
| Limoges Tulle (car) | 10 | 1h35 | 16,30 € |
| Limoges Ussel | 5 | 1h45 | 15,20 € |
| Limoges Felletin | 4,5 | 1h56 | 13,90 € |
| Limoges Guéret | 6 | 1h08 | 11,30 € |
| Limoges Châteauroux | 14 | 1h16 | 18,00 € |

Source SNCF

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Carte 9 : Le TER en Limousin



Les liaisons à partir de Limoges sont surtout denses vers les villes de Brive et Châteauroux qui sont sur la même ligne Paris-Orléans-Toulouse que Limoges. L'offre TER ne fait donc que compléter l'offre Grandes Lignes.

Les liaisons avec Périgueux sont également très nombreuses : 12 allers retours/jour. Cette densité de liaisons remplit différents objectifs : permettre un complémentarité de l'offre TER Périgueux-Limoges et grande ligne vers Paris et assurer la desserte de proximité entre Limoges et Périgueux.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Les autres liaisons entre Limoges et Poitiers et Angoulême sont beaucoup moins fréquentes avec 3 et 4 allers retours/jour. Ceci en raison de la faiblesse de la demande mais aussi en raison de l'insuffisance de capacité des voies (voie unique et non électrifiée).

Il existe également des liaisons avec les autres préfectures et grandes villes de la région Limousin : Guéret, Ussel, Tulle mais ces relations sont peu fréquentes.

4.1.2 Offre routière

Parallèlement à la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges, la RN 147 relie les deux capitales régionales. Il s'agit d'une 2 voies de 7 m de large avec des accotements plus ou moins stabilisés. Le trafic moyen enregistré sur cette route est de 9000 véh par jour avec un pourcentage de poids lourds de 20 %. Le profil en long qui suit le terrain naturel fait apparaître de nombreux points hauts qui limitent la visibilité et donc les dépassements.

Cette nationale très accidentogène a comptabilisé 244 accidents entre 1995 et 2000 faisant 35 tués, 93 blessés graves et 321 blessés légers. Les secteurs les plus sensibles sont Berneuil et l'est de Bellac.

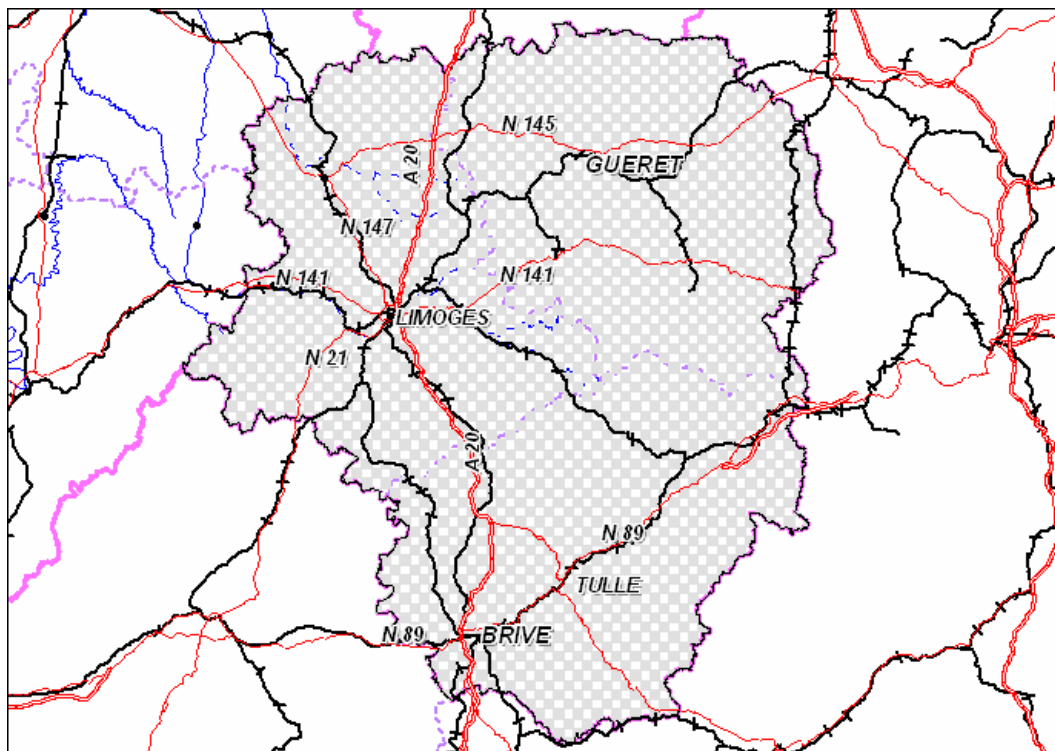
Il existe un projet d'amélioration de la RN 147 qui devrait être mise à deux fois deux voies, améliorant ainsi à la fois la sécurité de la voirie et les temps de parcours entre Poitiers et Limoges.

Sur les axes secondaires (routes départementales), les trafics sont plus faibles, atteignant 3000 véhicules par jour sur la RD 675 (entre le Dorat et Bellac) ou 1800 véhicules par jour sur la RD 54 (entre Montmorillon et le Dorat). A noter les trafics de la RD 727, un peu plus élevés avec 4500 véhicules par jour entre Lussac et Montmorillon.

Pour les liaisons nationales, le train est en concurrence directe avec la route sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, concurrence encore renforcée par l'ouverture de l'autoroute A20, gratuite au sud de Vierzon.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Carte 10 : Les infrastructures routières du Limousin



4.2 Les projets de transport pour la région Limousin

4.2.1 La ligne Poitiers-Limoges

Ce projet est décrit plus précisément dans le rapport Infrastructures

Le projet de modernisation de la ligne Poitiers-Limoges est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 entre les Régions Charente et Limousin et l'Etat.

Ce projet a pour objectif d'améliorer les dessertes sur cet axe, à savoir :

- Ramener le temps de parcours Poitiers/Limoges à 1 h 30 mn (au lieu de 2 h 03 mn) avec 4 arrêts intermédiaires à Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Le Dorat et Bellac.
- Renforcer l'offre de transport entre Poitiers et Limoges (multiplication par 2,5 du nombre de liaisons journalières).

4. ANALYSE DE L'OFFRE

Pour ce faire, le projet prévoit :

- Une réfection partielle de la voie unique.
- Une modernisation de la signalisation (commande centralisée).
- Une automatisation de plusieurs passages à niveaux.

Du matériel moderne plus performant et plus confortable sera utilisé sur l'axe.

Les études socio-économiques menées en 2002 sur ce projet de modernisation ont conclu aux résultats suivants :

- En 2000, le nombre de voyageurs sur l'axe ferroviaire est par relation :

Tableau 8 : Les trafics de l'axe Poitiers-Limoges

| | Voyages (redressés) | Distance moyenne | Voyxkm |
|-------------------------|---------------------|------------------|------------|
| Poitiers - Limoges | 19 000 | 139 km | 2 710 000 |
| Poitiers - Lussac | 26 000 | 48,4 km | 1 246 000 |
| Poitiers - Montmorillon | | | |
| Limoges – Nantiat | 56 000 | 39,8 km | 2 220 000 |
| Limoges - Bellac | | | |
| Limoges -Le Dorat | | | |
| Autres relations | 73 000 | 90,2 km | 6 552 000 |
| Total Général | 174 000 | 73,3 km | 12 726 000 |

- Sur l'axe, les seuls flux un peu importants en dehors des flux internes sont :
Lussac- Paris : 24 800 voyages tous modes par an en 1999
Montmorillon – Paris : 34 300 voyages tous modes par an en 1999
Lussac – Tours/Angers/Nantes : 34 000 voyages tous modes par an en 1999
Montmorillon – Tours/Angers/Nantes : 47 000 voyages tous modes par an en 1999
Ces flux restent négligeables par rapport aux flux Poitiers-Limoges (321 000 voyages tous modes par an en 1999)
- Les flux tous modes sont estimés augmenter de 2,1 % par an (taux de croissance annuel de la mobilité).

4. ANALYSE DE L'OFFRE

- Les données ferroviaires ont été redressées en considérant un coefficient de passage de +12 % pour tenir compte des gratuits, des fraudeurs et des relations en transit qui ne sont pas comptabilisées par Aristote.
- Les flux VP entre Poitiers et Limoges sont estimés à 835 par jour en 1999 (TMJA) et 879 tous modes.
- La part de marché du fer sur la liaison Poitiers-Limoges est calculée à 5,9 %, en 2000, et de 4,5 % sur l'ensemble de l'axe.
- Entre 1995 et 2000, la part de marché du fer sur l'axe n'a cessé de diminuer pour passer de 4,9 % à 4,5 %. Cet effet résulte d'une stagnation des voyages par train et d'une augmentation de la mobilité tous modes.
- L'analyse conclut que si aucune amélioration n'est apportée à l'axe Poitiers-Limoges, cette tendance d'érosion de la part de marché du fer risque de se prolonger. En extrapolant cette tendance, la part de marché du fer serait de 3,9 % en 2005. Ainsi sur la liaison Poitiers-Limoges, le nombre de voyages attendus en 2005 est de 18 800 (contre 19 500 en 2000). La part du rail sur cette liaison serait alors de 5,2 %.
- Les aménagements prévus permettront un gain de temps de 29 mn entre Poitiers et Limoges (23 mn en raison des aménagements et 6 mn pour des suppressions d'arrêts). Le meilleur temps de parcours entre Poitiers et Limoge passerait à 1h34. le temps moyen serait de 1h37 dans les deux sens.
- 15 circulations par sens (10 de bout en bout et 5 partielles) sont prévues. Aujourd'hui la liaison Poitiers-Limoges est assurée par 3 allers et 4 retours (+ 1 AR Limoges-Le Dorat et 1 AR Poitiers-Bellac). L'offre en situation de projet est :
 - 10 allers et 11 retours Poitiers-Limoges
 - 2 allers-retours Limoges-Le Dorat
 - 3 allers et 2 retours Poitiers-le Dorat
- Les variations de temps de parcours et de fréquence ont pour impact une augmentation de la clientèle qui atteindra 344 000 voyageurs par an sur l'axe et 51 000 sur la relation Limoges-Poitiers. C'est d'ailleurs cette relation qui enregistre la plus forte croissance de trafic. La part de marché du train passe à 8 % sur l'axe et à 14,1 % sur la relation Poitiers-Limoges.

Les dessertes voyageurs intermédiaires entre Poitiers et Limoges sont peu importantes et ne justifient pas a priori d'arrêt de trains à grande vitesse.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

4.2.2 Le Projet POLT

Ce projet n'est plus d'actualité suite au CIADT du 23 décembre 2004 mais est cependant présenté ici à titre d'information.

Les éléments rapportés ici sont extraits du rapport final de l'Avant-Projet Détaillé du projet POLT (avril 2003).

Ce projet, mené en partenariat entre l'Etat, les trois Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées, RFF et la SNCF, avait pour objectif d'améliorer l'offre ferroviaire sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Cette amélioration passait par l'utilisation de matériel TGV Pendulaire, le relèvement des vitesses et l'adaptation correspondante de l'infrastructure ferroviaire. Des liaisons directes avec Roissy Charles de Gaulle pouvaient ainsi être offertes.

Les objectifs de temps de parcours étaient d'environ 2h30 entre Paris et Limoges, soit presque 20 mn de moins que le meilleur temps actuel (5h20 sur la liaison Paris-Toulouse). Les TGV rouleraient à une vitesse maximale de 220 km/h.

Le montant du projet était estimé à 310 M€ aux CE 2002 (242 aux CE 1998 – site Internet RFF), dont

- 38,2 M€ (CE 2002) pour les travaux de pendularisation sur les 6 rames TGV Atlantique,
- 123,5 M€(CE 2002) pour l'achat de matériel Duplex que la LGV Atlantique,
- -34,1 M€(CE 2002) d'économie sur le renouvellement du matériel Corail,
- 20,5 M€(CE 2002) pour les ateliers de maintenance

Les montants des travaux d'infrastructure étaient estimés entre 62,2 et 66,7 M€(source Etude APD), y compris maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre (Reprise de courbes.- Adaptation de la caténaire et de la signalisation.- Aménagement des ouvrages d'art : résistance dynamique des ponts-rails et protection anti-renversement des véhicules sur la voie dans le cas des ponts-routes.- Amélioration de la sécurité en traversée de gare, notamment à l'aide de passerelles.- Suppression de 36 passages à niveau (dont 29 dans l'Indre)).

4. ANALYSE DE L'OFFRE

L'offre proposée, un JOB (Jour Ouvrable de Base, par exemple mardi hors vacances et jours fériés), était la suivante :

| | Offre actuelle (nov 2002) | Offre POLT |
|-------------|---------------------------|----------------------|
| Limoges | 12,5 AR | 12,5 AR dont 5 TGV |
| Brive | 9 AR | 9 AR dont 5 TGV |
| Châteauroux | 10 AR | 11,5 AR dont 3,5 TGV |

Auxquels il convient d'ajouter :

- Un AR Brive/Limoges/Châteauroux – Aéroport Charles De Gaulle (CDG).

L'offre de transport n'est pas particulièrement étoffée par contre les gains de temps ne sont pas négligeables :

Le meilleur temps de Paris passerait de 2h46 (service 2002) à 2h30 sur Limoges et de 3h47 à 3h24 sur Brive.

La mise en service du projet était prévue pour l'hiver 2006/2007.

Les trafics avaient été estimés en considérant les hypothèses suivantes :

- Un taux annuel de croissance du trafic de 1% entre 2001 et 2007, fixé en fonction de l'évolution constatée sur l'axe ces dernières années et particulièrement depuis 2000, date de refonte de l'offre sur la desserte Paris-Limoges-Toulouse ; cette progression est cohérente avec les hypothèses macro-économique.
- Pour les échanges avec CDG, la croissance au fil de l'eau est considérée plus dynamique ; les voyages en train étant en général effectués en correspondance avec un vol aérien, le taux de croissance retenu pour ces flux est celui de la fréquentation de l'aéroport CDG, soit environ 5% par an.
- Les hypothèses sur l'évolution de l'environnement économique sont celles du scénario médian des études menées dans le cadre de l'élaboration des schémas de service ; le taux de croissance tendancielle du PIB est de 2,3 % et celui de la consommation finale des ménages est de 2,5 %.

L'étude ne fournit pas de détail de trafics selon les différentes origines/destinations. Nous ne pouvons pas notamment isoler l'impact du projet sur les trafics entre Paris et Limoges ou Paris et Brive.

L'augmentation du trafic est de 5,3 % sur l'ensemble de l'axe, de 6,4 % entre Paris et le nord de Limoges (y compris Limoges) et 1 % entre Paris et le sud de Limoges.

4. ANALYSE DE L'OFFRE

