

### 1.2.2 Un réseau routier développé pour une offre améliorée

- UN PROGRAMME AUTOROUTIER QUI FAVORISE L'ACCESSIBILITÉ DU CENTRE-OUEST

Le développement des infrastructures autoroutières desservant les territoires de Poitou-Charentes et du Limousin a fortement contribué à leur accessibilité. Cette amélioration se poursuit avec la mise en service progressive de projets d'envergure nationale et européenne, comme la future Route Centre Europe Atlantique (RCEA) et l'A89.

La carte ci-dessous présente la configuration du réseau routier sur le territoire du Centre-Ouest, les principaux projets d'aménagement et les trafics enregistrés sur certaines sections du réseau.



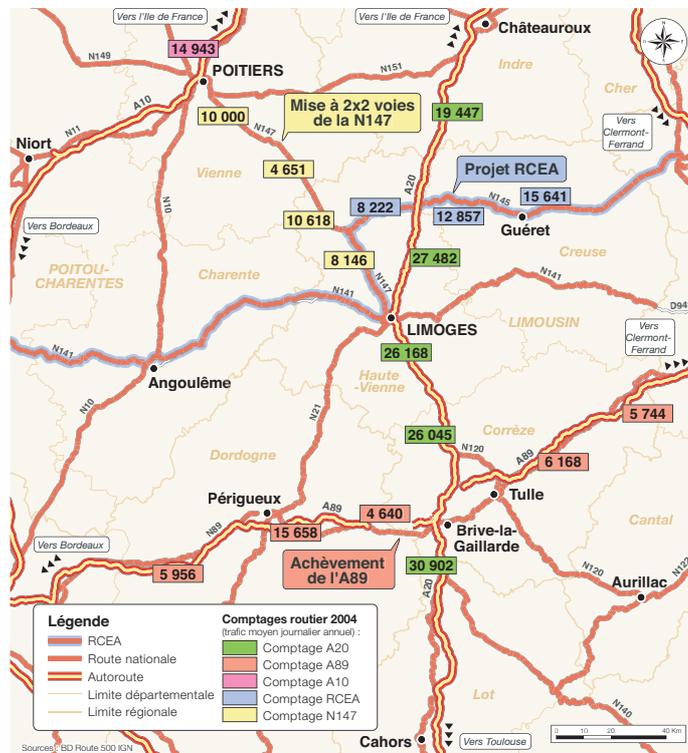
**Autoroute A20 au niveau d'Uzerche.** L'A20 est un axe majeur pour la desserte du Limousin. Sa gratuité, de Vierzon au sud de Brive, participe à sa forte fréquentation.

**La mise à 2x2 voies de la RN 147** améliorera son niveau de sécurité et réduira le temps de parcours, entre Poitiers et Limoges, de 1h00 à 1h45 selon le niveau de circulation (contre 2h15 aujourd'hui). Ce projet s'inscrit notamment dans une logique est-ouest pour mieux relier la façade atlantique française au «centre-est européen» (inscription dans l'itinéraire RCEA).

**L'A20 « Occitane »** traverse le Limousin du nord au sud. Elle est le dernier maillon de l'axe autoroutier Paris-Toulouse (A10 de Paris à Orléans - A71 d'Orléans à Vierzon - A20 de Vierzon à Montauban - A62 de Montauban à Toulouse). Une légère évolution du trafic (2%) entre 2004 et 2005 est directement liée à la mise en service du viaduc de Millau, qui améliore en particulier l'attractivité de l'A75. Mais l'A20 demeure un axe majeur pour la desserte du Limousin où la gratuité de l'autoroute, de Vierzon au sud de Brive, participe à sa forte fréquentation.

**L'autoroute A10** permet d'accéder rapidement à Paris et Bordeaux depuis Poitiers, Niort et Saintes ; la RN 10, de Poitiers à Bordeaux a un trafic constitué à plus de 30 % de poids lourds.

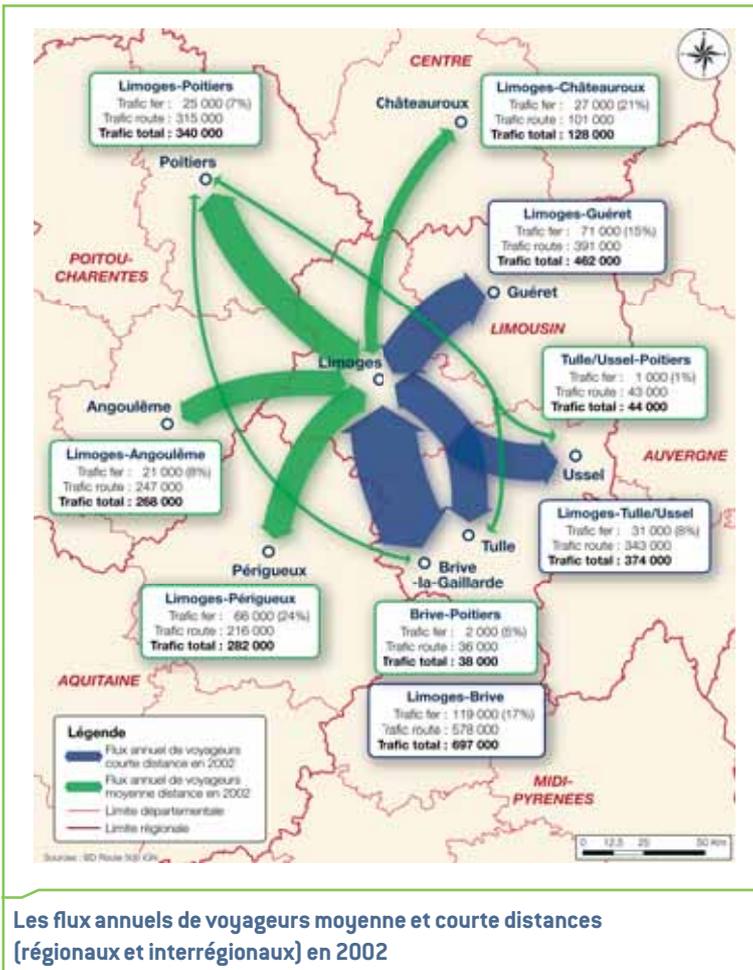
**L'A89** a pour objectif de relier la façade atlantique à l'est de l'Europe via la Suisse et l'Allemagne. En France, elle reliera Bordeaux à Lyon en passant par Clermont-Ferrand. La mise en service de certains de ces tronçons en 2005 et début 2006 s'est traduite par une augmentation de presque 7 % du trafic.<sup>14</sup>



**La route Centre Europe Atlantique (RCEA) :** classée grande liaison d'aménagement du territoire prioritaire au CIADT de 2003, la RCEA, dont la réalisation effective est prévue à l'horizon 2015, a pour objectif de relier la façade atlantique au couloir rhodanien et à l'Europe de l'Est en évitant les reliefs du Massif Central. Elle est composée des routes RN 150 et RN 141 jusqu'à Limoges, puis de la RN 145 vers l'est à partir de l'A20. Toutes ces routes nationales font progressivement l'objet d'études et de travaux de mise à 2x2 voies. Cette route constitue actuellement un axe transversal est-ouest fortement fréquenté, notamment par les poids lourds (près de 20 % du trafic).

#### Le réseau routier du Centre-Ouest

14. Note de la DRE Limousin « Les trafics routiers en Limousin ».



Les flux annuels de voyageurs moyenne et courte distances (régionaux et interrégionaux) en 2002

Sources : Étude de trafics - 2006.

● LE MODE ROUTIER PRÉPONDERANT DANS LES DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

Si le mode routier reste globalement prépondérant, il est particulièrement développé sur les relations de courtes et moyennes distances et concurrence de fait le ferroviaire sur les relations entre agglomérations proches. Ainsi, dans la région Limousin, les déplacements les plus importants sont effectués sur les relations Limoges-Brive (697 000 voyageurs, dont 17% par le train) et Limoges-Guéret (462 000 voyageurs, dont 15 % par le train). Pour les déplacements interrégionaux, c'est

la liaison Poitiers-Limoges qui rassemble le plus de trafic, avec 340 000 voyageurs, très majoritairement par la route (93 %). Pour cette liaison, il apparaît évident que le potentiel ferroviaire reste à exploiter.

// OUVERTURE DU LIMOUSIN

«Il s'agit de faciliter l'ouverture du Limousin vers les autres territoires, particulièrement en améliorant la liaison ferroviaire pour un meilleur fonctionnement en réseau des capitales régionales Limoges et Poitiers.» // Extrait du CPER Limousin 2000-2006, action n°72

// LES MIGRATIONS ALTERNANTES DANS LE CENTRE-OUEST : UN EXEMPLE DE LA PRÉPONDERANCE DU MODE ROUTIER

Sur le territoire du Centre-Ouest, la majorité des migrations alternantes sont effectuées, d'une part, entre les villes de Brive et Tulle (chaque jour et dans les deux sens, on recense 1 228 déplacements pour les flux domicile/travail et 366 pour les flux domicile/études) et, d'autre part, par les personnes travaillant à Limoges, notamment depuis Bellac, Brive et Guéret.

Sur l'ensemble du territoire, l'essentiel des flux domicile/travail sortant du département d'origine vient s'inscrire le long des principales infrastructures routières. L'A20 se dessine ainsi à travers les navettes Châteauroux-Issoudun-Limoges ou encore Cahors-Montauban.

Les flux domicile/étude apparaissent moins dépendants des infrastructures routières que les flux domicile/travail. Les villes universitaires sont tout particulièrement attractives : Limoges exerce une attraction sur les étudiants qui dépasse celle qui est observée sur les autres catégories de la population. //

● VERS UN RÉÉQUILIBRAGE ET UNE COMPLÉMENTARITÉ DU FER ET DE LA ROUTE

Les politiques de transport nationale et européenne préconisent un rééquilibrage des modes de transport vers le ferroviaire et les voies fluviales. Elles s'inscrivent dans une logique de réduction de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique. Ce rééquilibrage trouve un écho favorable dans le contexte actuel de renchérissement du pétrole en particulier et de l'énergie en général.

Dans le Centre-Ouest, si la route constitue encore le mode principal de transport pour les déplacements intérieurs, une offre ferroviaire adaptée à la demande peut offrir une alternative de qualité à la voiture, en particulier sur la relation interurbaine entre Poitiers et Limoges.

Les aménagements dont feront l'objet prochainement la RN 147 et la ligne ferroviaire existante entre Poitiers et Limoges sont à cet égard emblématiques. La mise à 2x2 voies de la RN 147 apportera une nécessaire amélioration de la sécurité et offrira, à

## // LES ENJEUX DU REPORT MODAL DE VOYAGEURS VERS LE RAIL



Parce qu'il utilise principalement une énergie d'origine électrique, le transport ferroviaire est le mode le plus respectueux de la qualité de l'air.

**Une meilleure efficacité énergétique**

En France, le secteur des transports est aujourd'hui le premier consommateur de produits pétroliers, (67% de la consommation en 2003). Sa consommation a pratiquement doublé en volume entre 1973 et 2004 (+96%) et a augmenté d'environ 20% depuis 1990.

Le transport routier représente 81% de la consommation d'énergie de l'ensemble des transports en France. Comparativement, le train est plus économe : selon l'ADEME, le transport d'un voyageur en TGV nécessite 4 fois moins d'énergie qu'en voiture et 9,5 fois moins qu'en avion. En outre, l'énergie électrique utilisée pour la traction des trains est moins polluante que celles, dérivées d'hydrocarbures, auxquelles recourent les deux autres modes.

**Une réduction des gaz à effet de serre**

En 2003, la consommation énergétique des transports représentait 28 % des émissions de gaz à effet de serre et le tiers des émissions de CO<sub>2</sub>, notamment responsables du phénomène de réchauffement climatique. Au sein du secteur des transports, la route et le train contribuaient respectivement, en 2002, à 91,8 et 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre<sup>15</sup>. Compte tenu des meilleures performances énergétiques du train, on estime que le déplacement d'une personne en TGV engendre environ 20 fois moins de gaz carbonique qu'un déplacement par la route et 45 fois moins que par l'avion.

**Une contribution à l'amélioration de la qualité de l'air**

La pollution atmosphérique résulte de la combinaison de différents polluants : particules, CO, SO<sub>2</sub>, Nox, COV, dioxines... Le train, qui utilise une énergie principalement d'origine électrique, est le mode le plus respectueux de la qualité de l'air (13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture).

**Une meilleure sécurité**

Le train constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. En France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois plus élevé par la route que par le train.<sup>16</sup> //

terme, une réduction du temps de trajet d'environ une demi-heure par rapport au temps actuel. La modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges permettra un gain de temps similaire tout en offrant le niveau de sécurité élevé du mode ferroviaire. Ces deux aménagements permettront de desservir de manière complémentaire les trois bassins d'emplois et de vie importants que sont Lussac-les-Châteaux-Poitiers, Bellac-Limoges et Montmorillon-Le Dorat. Parallèlement, l'amélioration importante de la liaison entre ces deux métropoles régionales permettra de développer et d'intensifier leurs relations.

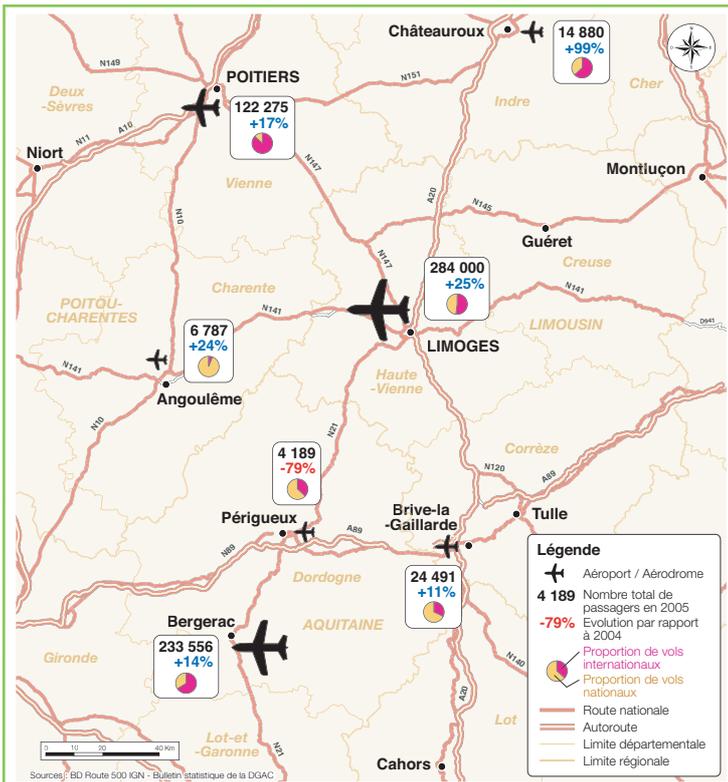
**Toute amélioration significative de l'offre**, notamment en temps de parcours, **est de nature à renforcer l'utilisation du train**, comme le montrent les prévisions de trafic. La modernisation de l'infrastructure actuelle entre Poitiers et Limoges devrait permettre

au ferroviaire de voir sa part modale augmenter de 7 % à 12 % sur les échanges entre ces deux villes.

Par ailleurs, sur les relations avec l'Île-de-France, et malgré la gratuité partielle de l'autoroute A20, le mode ferroviaire garde toute sa pertinence ; une pertinence renforcée par la possibilité d'effectuer facilement des liaisons centre à centre (50 % des déplacements longue distance entre les régions françaises et l'Île-de-France ont Paris pour destination ou origine).

15. Source : Citepa - Inventaire UNFCC - Décembre 2003 - Format PNLCC.

16. Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.



Le réseau d'aéroports du Centre-Ouest

### 1.2.3 Une offre aérienne qui se positionne sur les échanges touristiques

Le réseau d'aéroports du Centre-Ouest témoigne d'une volonté locale de s'ouvrir aux liaisons touristiques en profitant de l'essor des compagnies à bas coût (« low cost ») notamment sur les relations avec le Royaume-Uni.

- **UN RÉSEAU D'AÉROPORTS DE TAILLE MOYENNE**

Le Centre-Ouest dispose de cinq infrastructures aéroportuaires de taille moyenne proposant de nombreuses liaisons régulières : les aéroports de Poitiers-Biard et Limoges-Bellegarde, ceux de Brive-Laroche

(prochainement l'aéroport de Brive-Souillac), Rodez-Marcillac et Bergerac-Périgord-Dordogne. Pour leur part, les aéroports de Périgueux-Bassillac et Châteauroux-Déols sont davantage tournés vers l'aviation de loisir, pour le premier, et le fret, pour le second. Châteauroux se positionne depuis 2000

#### // LE PROJET DE L'AÉROPORT DE BRIVE-SOULLAC

Les limites de capacité et les problèmes de sécurité de l'aéroport de Brive-Laroche ont conduit à la recherche, dès 1983, d'un nouveau site pour le remplacer. Près de Souillac, un site a été retenu pour la construction d'un aéroport qui desserve Brive et les principales agglomérations du Lot, de la Dordogne et de la Corrèze. Les travaux, engagés depuis 2005, doivent conduire à une mise en service fin 2007-début 2008.

Les prévisions envisagent un trafic régulier sur Paris et Londres et une exploitation de type « low cost ». La projection de trafic est établie sur 150 000 passagers par an, d'ici à 10 ans. //

Source : [www.aeroport-brive-souillac.com](http://www.aeroport-brive-souillac.com)



Aéroport de Limoges Bellegarde.

Le trafic de l'aéroport a doublé depuis 1997 grâce à une forte progression des passagers internationaux qui représentent actuellement 51 % des passagers.

comme l'une des plates-formes du fret aérien du Bassin parisien.

- **UN TRAFIC QUI CONFIRME LA VOCATION TOURISTIQUE DE L'OFFRE AÉRIENNE**

L'aéroport de Limoges-Bellegarde a enregistré un trafic total de 284 000 passagers en 2005, soit une augmentation de 25 % par rapport à 2004. La chambre de commerce et d'industrie de la Haute-Vienne, qui en est gestionnaire, prévoit 300 000 passagers en 2006, grâce à l'aménagement de 700 m<sup>2</sup> supplémentaires dans l'aérogare<sup>17</sup>. Le trafic total de l'aéroport a doublé depuis 1997, grâce à une forte progression des passagers internationaux, qui représentent actuellement 51 % des passagers de la plate-forme (contre 13 % en 1997). C'est là une particularité de ces aéroports régionaux : ils proposent de nombreux vols avec le Royaume-Uni, pour accompagner la forte attractivité du Limousin et du Périgord pour les Britanniques.

Si le trafic régulier avec l'Angleterre (« low cost ») est en nette augmentation, il reste stable pour les relations avec Paris (65 088 passagers en 2004) et Lyon (38 254 passagers en 2004).

De la même manière, avec la seule relation aérienne Brive-Paris, la fréquentation de l'aérodrome de Brive-Laroche a chuté de 41 542 passagers annuels en 1999 à 21 955 en 2004, avec cependant une légère augmentation, de +0,6 %, par rapport à 2002.

De manière générale, le mode aérien est particulièrement adapté aux relations longue distance, notamment celles qui déclinent une offre « low cost » à destination de la clientèle britannique. Sur les relations où les offres alternatives tant routières que ferroviaires sont peu attractives (Limoges-Lyon, etc.), le recours à l'aérien est également prédominant.

17. Source : CCI Haute-Vienne CESR Limousin.

**// L'INTERMODALITÉ / LA MULTIMODALITÉ**

La complémentarité entre les différents modes de transports peut s'exercer de différentes manières. On parle alternativement d'intermodalité ou de multimodalité :

- L'intermodalité est l'utilisation successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet : par exemple, si l'on prend le train pour se rendre à l'aéroport.

- La multimodalité est le choix entre différents modes de transport pour effectuer un même trajet : par exemple, selon les horaires ou les destinations desservies, ou selon ses préférences personnelles, on peut choisir, pour effectuer un même trajet, de prendre la voiture, le train ou l'avion. //

Parallèlement, les possibilités d'intermodalité air/fer sont relativement restreintes dans la mesure où l'aéroport de Limoges-Bellegarde n'est pas une plaque-tourante aérienne (« hub ») et ne bénéficie pas d'une desserte ferroviaire. Ainsi, seule la desserte

de Paris-Charles de Gaulle est de nature à favoriser l'intermodalité entre les modes aérien et ferroviaire, notamment pour les vols intercontinentaux

Pour la desserte de l'Île-de-France, compte tenu des distances (moins de 500 km), du temps de parcours (de l'ordre de 3 heures) des fréquences proposées et de la desserte de centre à centre, le train s'avère un mode particulièrement performant (part modale de 59 %). Ainsi, toute diminution du temps de trajet ferroviaire renforcera la part modale du fer par rapport à l'aérien.

### 1.2.4 L'évolution des déplacements et la pertinence du mode ferroviaire dans les réseaux de demain

Les besoins de déplacement s'observent à différentes échelles : les réseaux de ville et la coopération interrégionale peuvent soutenir les déplacements interurbains, la diversification de l'activité économique peut expliquer le besoin de déplacements régionaux, mais également nationaux et internationaux. La pertinence du mode de transport est fonction du type de déplacement à effectuer, notamment en termes de durée et de distance.

Les besoins de déplacements au sein des territoires du Centre-Ouest reflètent en partie l'organisation territoriale des populations et des activités. Ces besoins sont amenés à évoluer sous l'impulsion des tendances de développement économique et des mutations de l'équilibre territorial.

Étant donné les dynamiques observées dans les territoires du Centre-Ouest, les perspectives d'évolution des besoins de déplacements peuvent se fonder sur les tendances suivantes :

- la prépondérance des grands centres urbains,



notamment Poitiers, Limoges et Brive/Tulle, comme points de convergence de la demande pour les déplacements de longue et moyenne distances, parce qu'ils concentrent pôles industriels, de services, administratifs et universitaires ;

- une nouvelle conception des déplacements au sein des réseaux de villes ou de territoires, qui tendra vers davantage de flexibilité et vers la nécessité de proposer une nouvelle offre de transport pour accompagner la diversification de la demande ;
- la polarisation grandissante des échanges qui orientent les déplacements vers :
  - Toulouse et Bordeaux pour la partie sud du Centre-Ouest ;
  - Paris et Poitiers pour la partie centrale du Centre-Ouest ;
  - Paris pour la frange nord du Centre-Ouest.

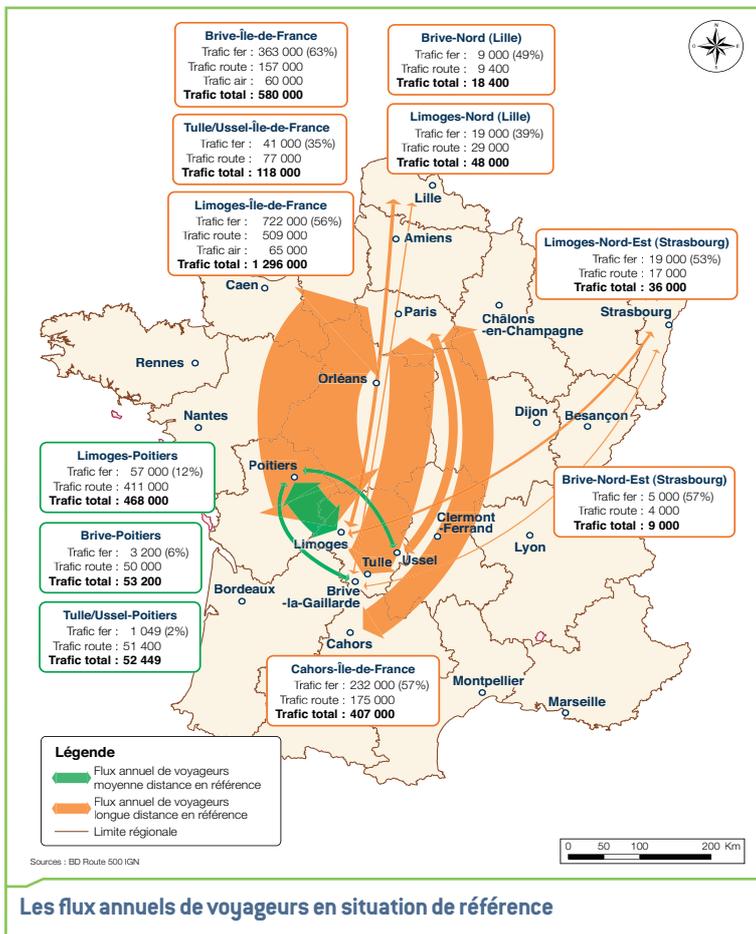
**Paris, gare d'Austerlitz.**

L'importance des déplacements entre le Centre-Ouest et l'Île-de-France, en progression, témoigne d'un besoin de transport de qualité sur ces relations de moyennes et longues distances.

### // DYNAMIQUES TERRITORIALES ET ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

« Dans un pays marqué par la centralité, la construction de réseaux matériels et immatériels qui permettront de favoriser le polycentrisme doit être une priorité, en particulier pour faciliter les liens entre les capitales régionales. La compétitivité des territoires dépendra donc de plus en plus de la fluidité et de l'efficacité des liens entre régions. L'interrégionalité qui en découlera ne sera pas monolithique. » //

Région Limousin, rapport général de Benoît Lajudie, « Limousin 2017 : à nous de jouer » - 1999



Au-delà de ces grandes tendances, la prévision des déplacements futurs se fonde sur une approche qui consiste à estimer les volumes de trafics futurs, à partir de la situation actuelle et d'une estimation de l'évolution du contexte socio-économique.

L'évolution des trafics est liée à deux facteurs principaux :

- les éléments socio-économiques, comme l'augmentation de la population et la croissance du produit intérieur brut, qui caractérisent « l'évolution au fil de l'eau » ;
- la mise en service d'infrastructures qui induisent des trafics ou favorisent le report d'un mode de transport sur l'autre. Sur les territoires du Centre-Ouest, ce sont notamment la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique et la modernisation de la ligne TER Poitiers-Limoges qui permettront au mode ferroviaire de gagner des parts de marché significatives en améliorant son offre de service (temps de parcours, fréquences...).

Les prévisions de trafic obtenues à partir de ces données sont établies à une échéance que l'on appelle la « situation de référence ». La carte ci-contre en fournit les principales tendances.

Ces prévisions confirment l'augmentation structurelle des déplacements et montrent clairement qu'en l'absence d'une amélioration significative de l'offre ferroviaire, le mode routier reste globalement prépondérant sur les déplacements, notamment régionaux (moyenne distance). L'amélioration de l'offre ferroviaire est donc déterminante pour endiguer ce phénomène. Le projet de modernisation de l'actuelle ligne Poitiers-Limoges en est un exemple. En effet, malgré la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RN 147, axe directement concurrent de la ligne ferroviaire, un gain de temps d'une demi-heure et une réorganisation du service permettront au ferroviaire de gagner 5 % de parts de marché.

L'importance des déplacements avec l'Île-de-France, en progression, témoigne d'un besoin de transport majeur sur cette relation où le ferroviaire est dans son domaine de pertinence et est fortement implanté (près de 60% de parts de marché).

L'adaptation de l'offre de transport ferroviaire proposée dans les territoires du Centre-Ouest aux besoins de déplacement futurs se pose donc comme un enjeu central du développement territorial, dans une perspective de rééquilibrage au profit du mode ferroviaire.

### // LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

La situation de référence se situe à l'horizon de réalisation du projet de LGV Poitiers-Limoges. Elle est déterminée à partir de la situation actuelle et de ses perspectives d'évolution, suivant des hypothèses de croissance socio-démographique et économique (croissance « au fil de l'eau ») et, pour certains flux, des trafics engendrés par les autres projets de transport qui seront mis en service à l'échéance considérée. La situation de référence n'intègre donc pas le projet de LGV Poitiers-Limoges.

Les projets pris en compte dans la situation de référence, pour les territoires concernés par le projet de LGV Poitiers-Limoges, sont les suivants :

- la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique ;
- l'amélioration de la ligne existante Poitiers-Limoges (contrats de plan État-région) ;
- la mise à 2x2 voies de la RN 147 ;
- la création de l'aéroport de Brive-Souillac. //