

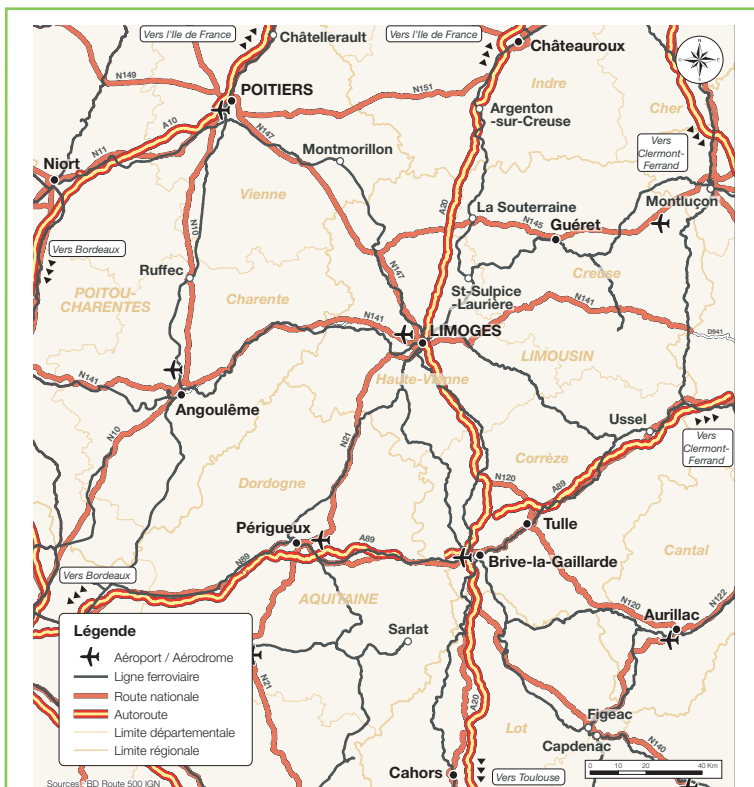


1.2 TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS DANS LE CENTRE-OUEST

De manière schématique, chacun des modes de transport peut être associé à un type de déplacement pour lequel il apparaît le plus adapté : le transport ferroviaire pour les déplacements de moyenne et longue distances, le transport routier pour les déplacements de courte et moyenne distances, et le transport aérien pour les déplacements de longue et très longue distances.

1.2.1 Une offre ferroviaire pour répondre à une demande forte de déplacements de longue distance

Le réseau ferroviaire du Centre-Ouest s'organise autour de deux axes nationaux (les lignes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Poitiers-Bordeaux), d'un nœud ferroviaire (Poitiers) et de deux étoiles ferroviaires (Limoges et Brive).



Les infrastructures de transport dans le Centre-Ouest

• DES AXES RADIAUX QUI CONCENTRENT LES FLUX NATIONAUX

La LGV Sud Europe Atlantique et le nœud ferroviaire de Poitiers

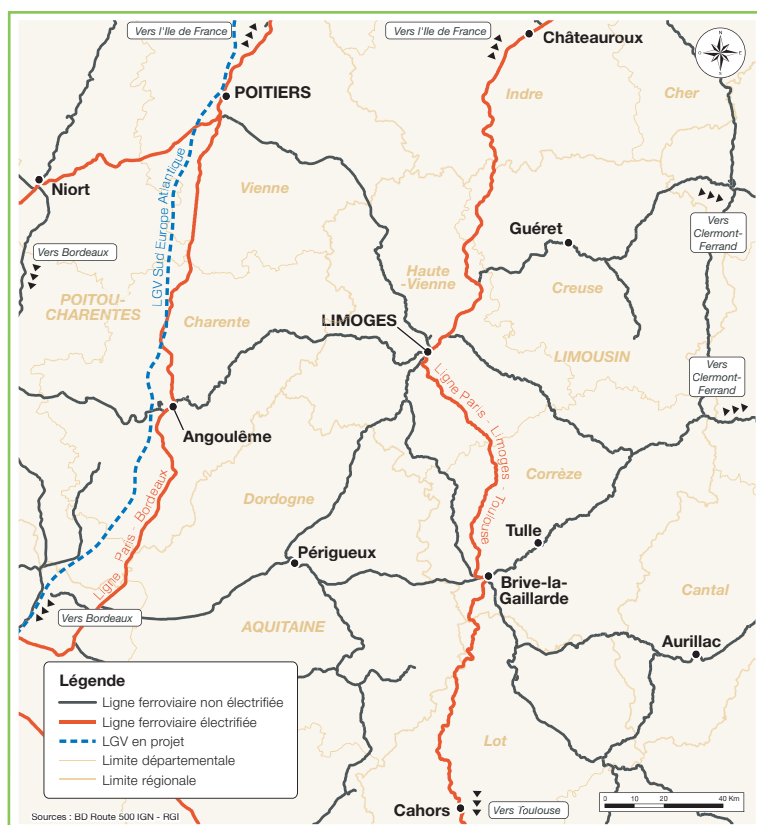
Poitiers est actuellement desservie par des TGV Atlantique depuis la gare de Paris Montparnasse. La liaison bénéficie de la grande vitesse de Paris à Tours. Le meilleur temps de parcours entre Poitiers et Paris est de l'ordre de 1h25. En 2016, la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, qui prolongera l'infrastructure à grande vitesse de Tours jusqu'à Bordeaux, mettra Poitiers à environ 1h15 de Paris et 1h05 de Bordeaux.

L'offre actuelle est de 17 allers-retours par jour entre Poitiers et Paris, de 14 allers-retours avec Bordeaux et au-delà, complétée par des allers-retours avec Niort (13 A/R), La Rochelle (11 A/R) et Angoulême (18 A/R). Elle connaîtra d'importantes évolutions avec la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique.

Grâce à la réalisation de ce projet, Poitiers verra son importance s'accroître de manière significative et pourra constituer, pour le Centre-Ouest, un point d'ancrage au réseau à grande vitesse et à la façade atlantique.

Paris-Limoges-Toulouse : un axe ferroviaire en évolution

Depuis Limoges, la ligne Paris-Toulouse assure actuellement les relations avec l'Île-de-France et Midi-Pyrénées. Cette ligne, longue de 713 km, dessert, d'une part, les villes de Châteauroux, Vierzon



Le réseau ferroviaire du Centre-Ouest

et Orléans et, d'autre part, les agglomérations de Brive-la-Gaillarde, Cahors, Montauban et Toulouse. Elle permet aux trains de circuler jusqu'à 200 km/h entre Étampes et Vierzon. Elle offre des dessertes fréquentes avec Paris : chaque jour, Limoges et Châteauroux bénéficient de 13 allers-retours et Brive de 9 allers-retours. Cette ligne permet aussi de desservir Guéret et Tulle (avec correspondance), avec une offre moyenne de 6 à 7 allers-retours quotidiens.

La polarité qu'exerce le Bassin parisien sur les échanges longue distance se traduit dans les chiffres du trafic ferroviaire : en 2002, 572 000 voyageurs ont effectué par le train un aller-retour Limoges-Paris, 278 000 un aller-retour Brive-Paris et 34 000 un aller-retour Tulle-Paris. Selon les destinations de longue distance, le train est ainsi choisi par 35 à 66 % des voyageurs.

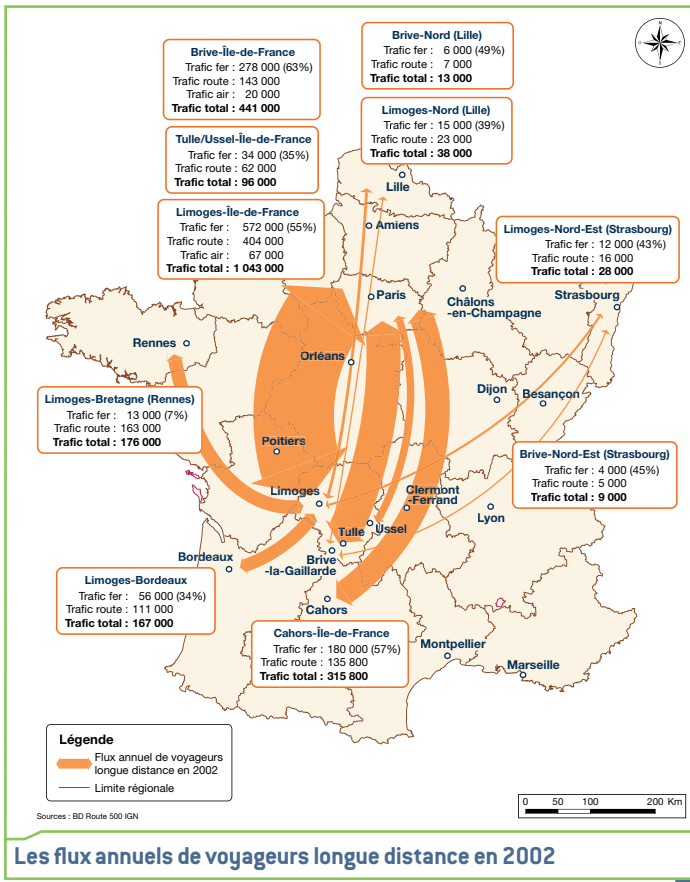
// LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV SEA)

Aujourd'hui, les TGV qui desservent Bordeaux n'empruntent une ligne à grande vitesse qu'entre Paris et Tours (la LGV Atlantique), le reste du parcours étant effectué sur ligne classique. Le projet de LGV Sud Europe Atlantique consiste à construire une ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux pour pouvoir faire circuler des TGV à plus de 300 km/h.

C'est un maillon indispensable pour connecter Bordeaux, Angoulême, Poitiers et Tours au réseau nord-européen à grande vitesse, desservant notamment Paris, Londres, Bruxelles et Amsterdam. Sa mise en service est programmée en 2013 pour la section Bordeaux-Angoulême, et 2016 pour la section Angoulême-Tours. //



La ligne Paris-Toulouse, sur le viaduc du Boulet (Lot). Longue de 713 km, cette ligne offre des dessertes régulières du Bassin parisien au Sud-Ouest, en passant par le Centre et le Limousin.



Sources : Étude de trafics – 2006.

Avec un temps de trajet de l'ordre de 3 heures, Limoges dispose d'une desserte depuis Paris de bonne qualité¹² pour une liaison ne bénéficiant pas, même partiellement, de la grande vitesse. Cette

performance du temps de parcours explique la prédominance du fer sur la route pour cette liaison (59 % des déplacements). Cependant, comparée aux villes comme Nantes, Angoulême ou Besançon, situées à une distance similaire de la capitale et qui, aujourd'hui, bénéficient toutes de sections à grande vitesse, Limoges présente une desserte beaucoup moins rapide.

Enfin, si ce temps de parcours est aujourd'hui équivalent à celui d'autres métropoles régionales comme Bordeaux ou Nancy, il ne le sera plus à long terme, lorsque les LGV Sud Europe Atlantique et Est européenne seront mises en service et mettront ces deux villes à, respectivement, 2 heures et 1h30 de Paris.

Un programme de renouvellement de l'infrastructure (cf. encadré p.23), complété par l'utilisation, depuis fin 2004, d'un matériel roulant modernisé (TEOZ), offre une amélioration qualitative du service ferroviaire sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse.

Cette modernisation profitera de manière optimale aux villes de la région Centre, surtout à celles qui sont situées à moins de 2 heures de Paris. En effet, étant donné la longueur de la ligne ferroviaire (713 km) et sa géométrie au sud de Brive (relief plus contraignant), les performances de vitesse sont moindres qu'au nord de Limoges (110 km/h entre Brive et Caussade). De plus, la longueur de la ligne conduit naturellement à ce que le nombre de fréquences journalières avec Paris soit moindre au sud de Brive qu'entre Paris et Châteauroux ou Vierzon.

	Fréquences de desserte pour les liaisons directes (sans correspondance)	FER		ROUTE	
		Meilleur temps de parcours	Distance	Temps de parcours moyen	Distance
Paris-Châteauroux	10 A/R jour (+3 par correspondance)	1h51	264 km	2h45	270 km
Paris-Limoges	14 A/R jour	2h48	401 km	3h45	395 km
Paris-Brive	9 A/R jour	3h59	500 km	4h35	485 km
Paris-Cahors	5 A/R jour (+5 A/R jour en correspondance)	5h12 (train direct)	600 km	5h30	580 km

Sources : Fer : Étude de trafics – 2006 / comparaison Route : Michelin – 2006.

12. La ligne bénéficie, sur la base d'un trajet de 2h50, d'une vitesse commerciale moyenne de l'ordre de 140 km/h.

// LES OPÉRATIONS DE MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'AXE ORLÉANS-TOULOUSE



Remplacement de ballast.

Pour maintenir les performances techniques de cette infrastructure, RFF met en œuvre un programme pluriannuel (2004-2007) de renouvellement, d'un montant de 265 millions d'euros. Ce programme permet d'améliorer le niveau de confort et la souplesse d'exploitation, grâce, notamment, à la mise en œuvre d'installations permanentes de contre-sens et la régénération complète de la voie sur les sections Orléans-les-Aubrais-Vierzon et Masseret-Brive. //

● LIMOGES : UNE ÉTOILE RÉGIONALE QUI DESERT L'ENSEMBLE DU LIMOUSIN

L'étoile ferroviaire de Limoges est, à l'exception de l'axe Paris-Toulouse, composée de lignes à voie unique non électrifiées. Sur ces lignes en direction de Périgueux, Nexon, Ussel, Guéret, Poitiers et Angoulême, RFF et la région Limousin ont engagé un programme de travaux, dans le cadre des contrats de plan état-région. Il permettra progressivement de moderniser ce réseau, à l'instar de ce qui sera prochainement réalisé sur la ligne existante Poitiers-Limoges.

Les villes de Châteauroux et Brives situées sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse bénéficient, pour les relations avec Limoges, de la meilleure offre car elles conjuguent trains TER et trains Grandes Lignes. Les liaisons avec Périgueux sont aussi très nombreuses. Elles permettent une complémentarité de l'offre TER Périgueux-Limoges et Grandes Lignes vers Paris et assurent la desserte de proximité entre Limoges et Périgueux. En revanche, avec Poitiers et Angoulême, les liaisons sont peu fréquentes.

	Fréquences de desserte pour les liaisons directes (sans correspondance)	FER		ROUTE	
		Temps de parcours moyen	Distance	Temps de parcours moyen	Distance
Liaisons interrégionales					
Limoges-Poitiers	3 à 4 A/R jour	2h07	138 km	1h55	126 km
Limoges-Bordeaux	2 A/R jour	2h30	227 km	2h55	230 km
Limoges-Clermont-Ferrand	1 A/R jour	3h00	218 km	2h20	227 km
Limoges-Châteauroux	14 A/R jour	1h16	137 km	1h15	123 km
Limoges-Périgueux	13 A/R jour	1h09	99 km	1h35	101 km
Limoges-Angoulême	5 A/R jour	1h56	119 km	1h30	107 km
Liaisons régionales					
Limoges-Brive	15 A/R jour	1h12	99 km	1h00	97 km
Limoges-Guéret	6 A/R jour	1h08	77 km	1h00	90 km
Limoges-Tulle	10 A/R jour (car)	1h35	125 km	1h05	90 km
Limoges-Ussel	5 A/R jour	1h45	112 km	1h25	149 km

Sources : Fer : Étude de trafics - 2006 / comparaison Route : Michelin - 2006.

// L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE BRIVE-LA-GAILLARDE

L'étoile ferroviaire de Brive-la-Gaillarde s'articule autour de 4 lignes :

- la ligne Paris-Limoges-Toulouse ;
- la ligne Brive-Rodez ;
- la ligne Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon, via Tulle et Ussel ;
- la ligne Brive-Limoges, via Saint-Yrieix-la-Perche.

Cette position stratégique confère à la gare de Brive-la-Gaillarde une importance régionale forte puisqu'elle offre des relations avec les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Auvergne et le reste du Limousin.

Le rôle de la gare de Brive-la-Gaillarde pourrait être renforcé avec la création, à proximité, d'un centre d'échanges intermodal. Ce projet repose sur :

- le regroupement sur ce site de terminus des bus interurbains et urbains ;
- l'ouverture de la gare vers le sud de la ville, à l'emplacement de la gare de marchandises, combinée à la création de nouveaux accès vers l'auto-route A20 et la RD 920. //

**● POITIERS-LIMOGES :
UN LIEN ENTRE LES DEUX RÉGIONS**

La ligne classique Poitiers-Limoges, voie unique non électrifiée, fait actuellement l'objet d'un projet de modernisation, dont la première phase de réalisation s'effectuera d'ici 2008 dans le cadre des contrats de plan État-région (2000-2006) du Limousin et de Poitou-Charentes.

Cette opération, d'un montant total de 65,4 millions d'euros¹³, vise à renforcer les relations entre les deux capitales régionales qui développent, dans le cadre d'un réseau de villes commun (Association Limoges-Poitiers), des actions de partenariat et



Gare de Poitiers.
La modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges permettra à plus de 340 000 voyageurs de bénéficier d'une offre améliorée.

**// LA MODERNISATION DE LA LIGNE TER
POITIERS-LIMOGES**

La modernisation de cette ligne, en deux phases, consiste principalement en une amélioration du temps de parcours de la desserte Poitiers-Limoges pour tendre vers 1h35 (contre 2 heures environ aujourd'hui). Elle sera complétée par une rénovation du service, une restructuration en profondeur de la desserte et la modernisation du matériel roulant.

Cette opération poursuit trois objectifs :

- améliorer le temps de parcours de la desserte par une amélioration des vitesses à l'entrée et lors de la traversée des gares et un relèvement de la vitesse en ligne en modernisant la voie ferrée tout en restant dans les emprises actuelles ;
- améliorer la qualité de service par un meilleur confort grâce à une régénération partielle de la voie, et par des conditions de sécurité et de régularité accrues, grâce à l'automatisation des installations de sécurité des gares ;
- augmenter les capacités de dessertes de la ligne par la mise en place d'une signalisation moderne et des possibilités de croisement aisées.

Ces aménagements permettront une vitesse maximale de 140 km/h pour les trains de voyageurs (contre 90 à 100 km/h actuellement). Dans un premier temps, le nombre des circulations quotidiennes sera porté à un équivalent de 9 allers-retours puis, au terme de la réalisation de la deuxième phase du projet, une trentaine de trains circuleront entre Poitiers et Limoges (15 équivalents allers-retours). //

de coopération dans les domaines économique et culturel. La réalisation de la première phase, d'un montant de 28,6 millions d'euros, permettra un gain de temps de 11 minutes. À l'issue de la deuxième phase de travaux, près de 25 minutes seront gagnées sur la liaison Limoges-Poitiers, qui s'effectuera alors en 1h35 environ. Associée à une offre étoffée, cette ligne modernisée permettra de concurrencer significativement le mode routier (malgré la mise à 2x2 voies de la RN 147) et offrira à ses 344 000 voyageurs annuels une alternative à la route.

// POUR EN SAVOIR PLUS

Étude de trafics. //

13. Aux conditions économiques de 2004.