

## PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE L'AIRE D'ETUDE

### Méthodologie

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

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

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

De ces analyses sont tirés

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

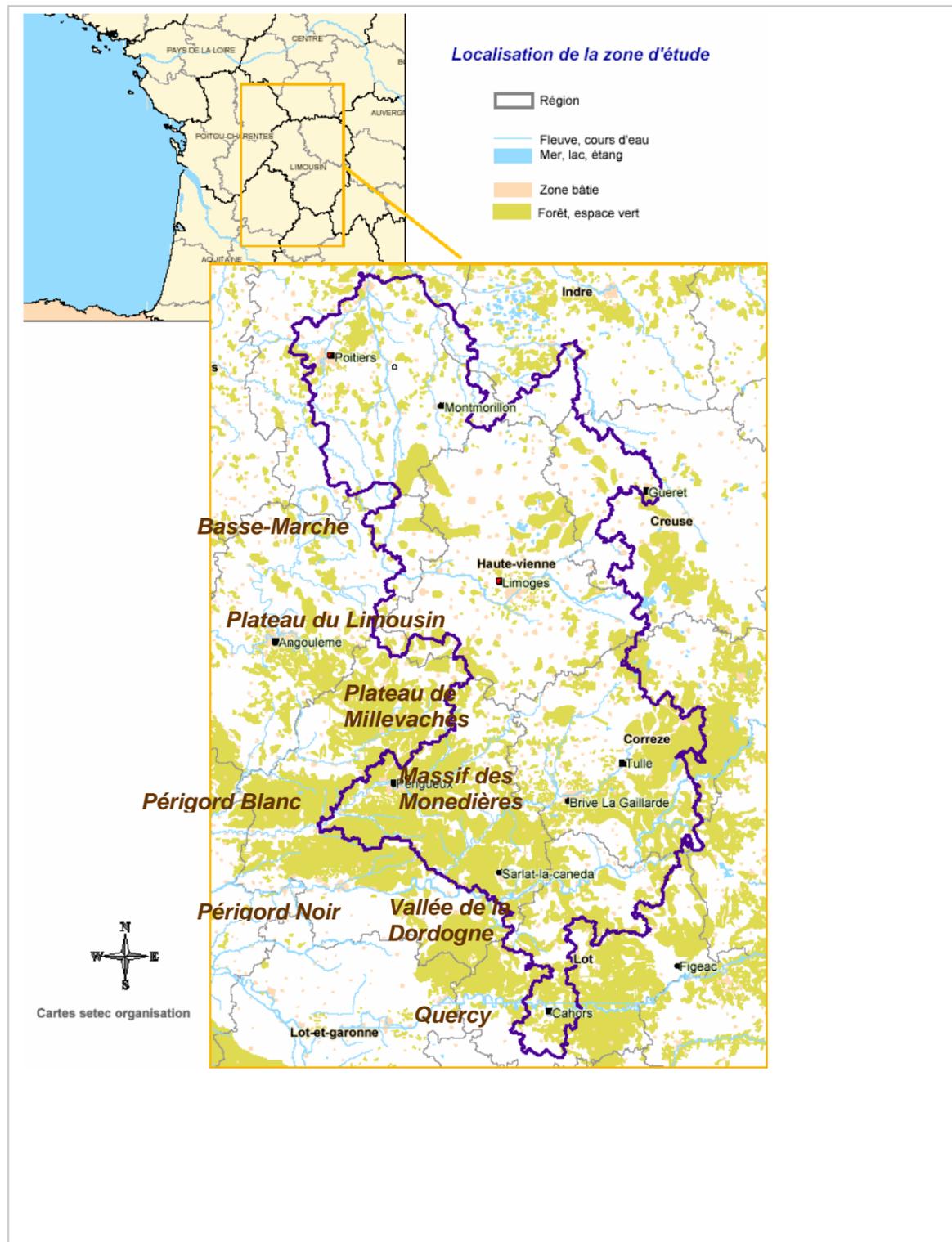
### - Une synthèse (2C)

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

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

## **PARTIE 2-A : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE**

### **CONSIDERE GLOBALEMENT**



### Explication du choix du périmètre d'étude

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

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

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

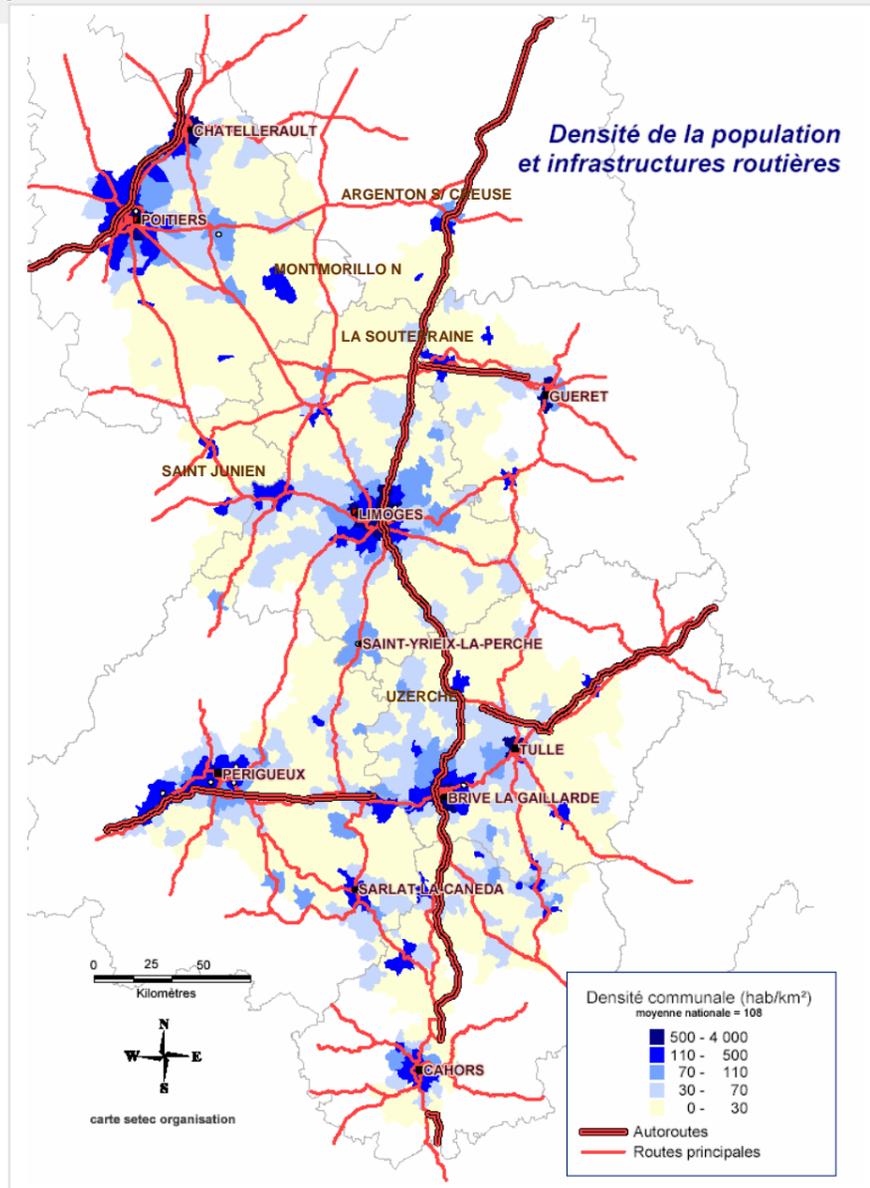
Ces temps d'accès ont été retenus en regard des résultats de différentes études synthétisées par Setec Organisation : les trajets routiers d'1/4 d'heure pour atteindre une gare TER et de 3/4 d'heure pour atteindre une gare TGV sont considérés comme maximums. Compte tenu de la ruralité du territoire,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

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

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

**Types d'effets concernés par cette thématique**  
 => Effets d'intégration (amplification de la polarisation autour des grandes agglomérations)

Cartographie et chiffres clés



**Enjeux et problématiques du territoire**

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

Dans l'aire d'étude :

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



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

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

**Les enjeux de la LGV Poitiers-Limoges**

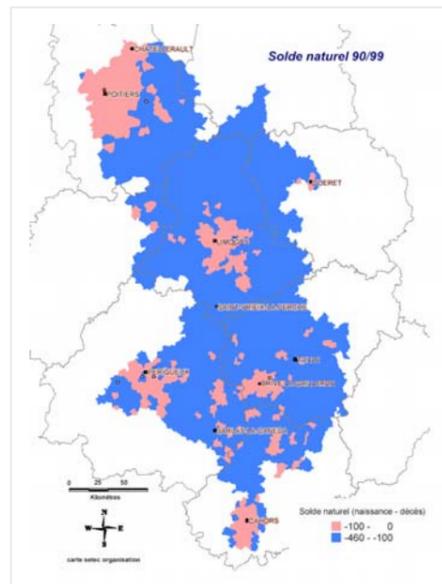
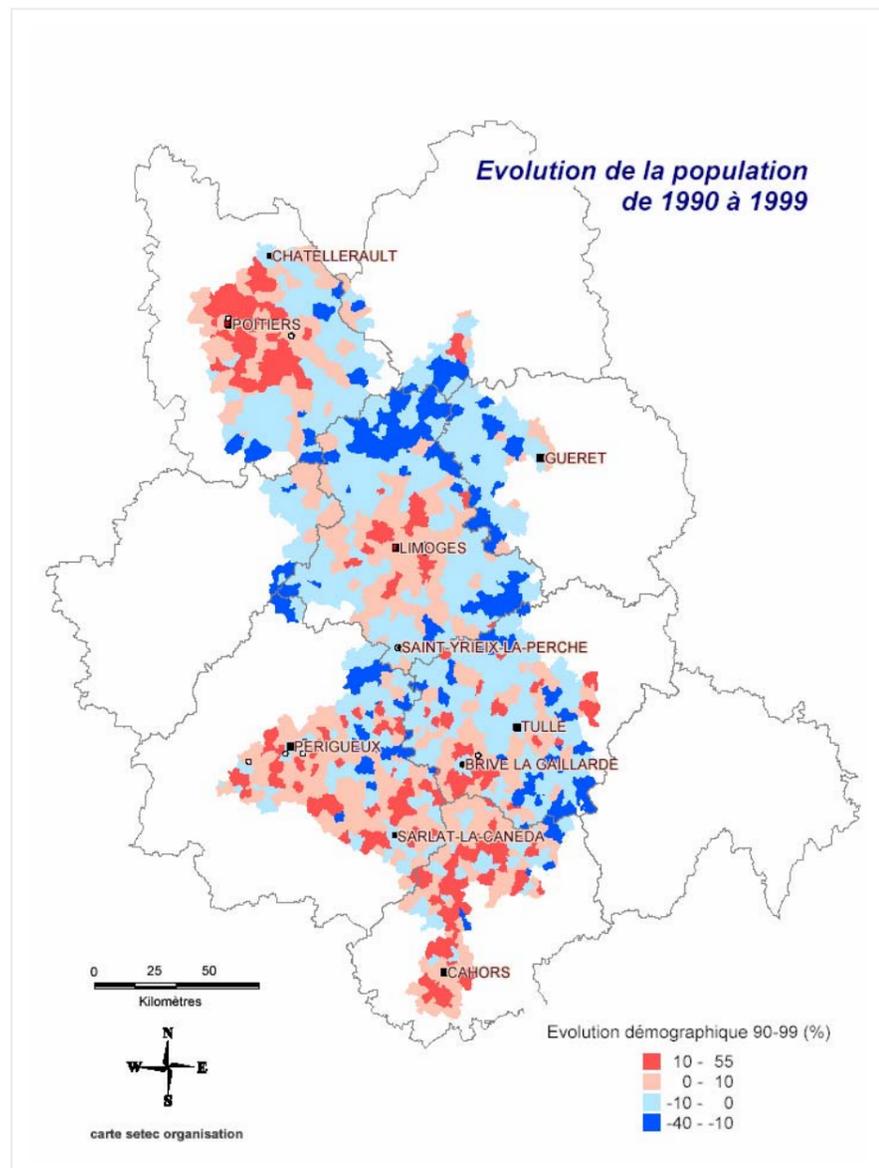
- Dans quelle mesure La ligne Poitiers-Limoges renforcera-t-elle la polarisation du territoire autour des agglomérations de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde ?
- Le territoire gagnera-t-il à renforcer le poids de ces agglomérations ou, au contraire, faut-il craindre un renforcement des déséquilibres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

Source : INSEE – RP99

### 3 EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE : UNE NOUVELLE DONNE A CONFIRMER ?

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

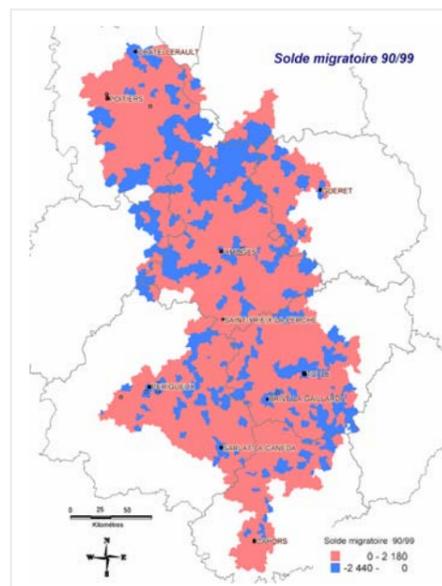
#### Cartographie et chiffres clés



Un **solde naturel** négatif en Limousin :

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

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



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

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

#### Prévision de croissance d'ici 2030 :

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

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

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

#### Enjeux et problématiques du territoire

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

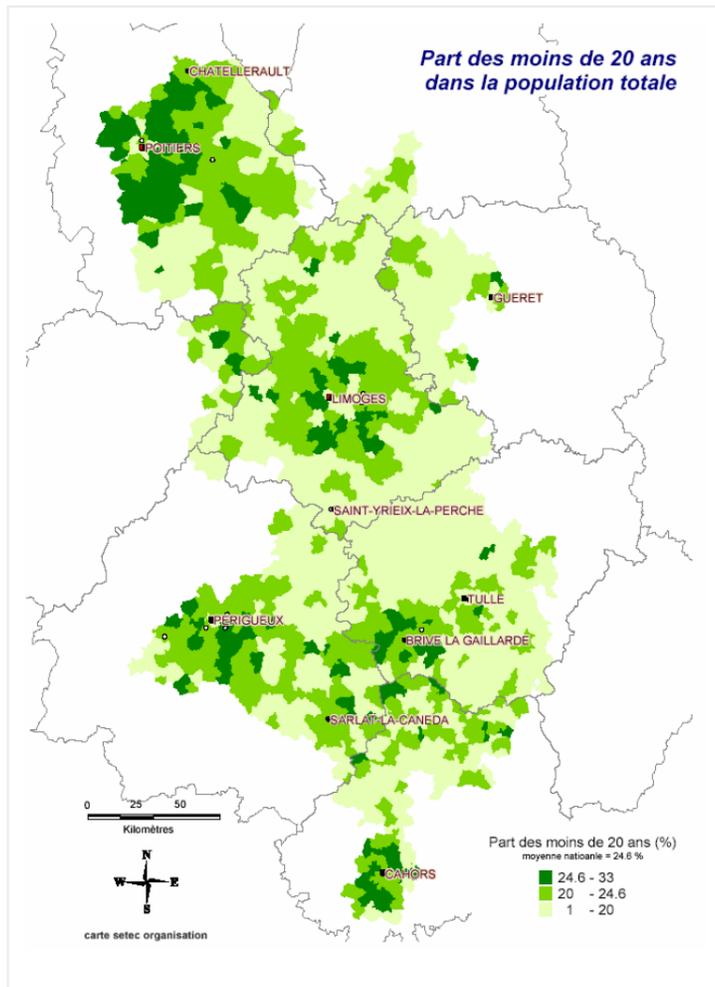
#### Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

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

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

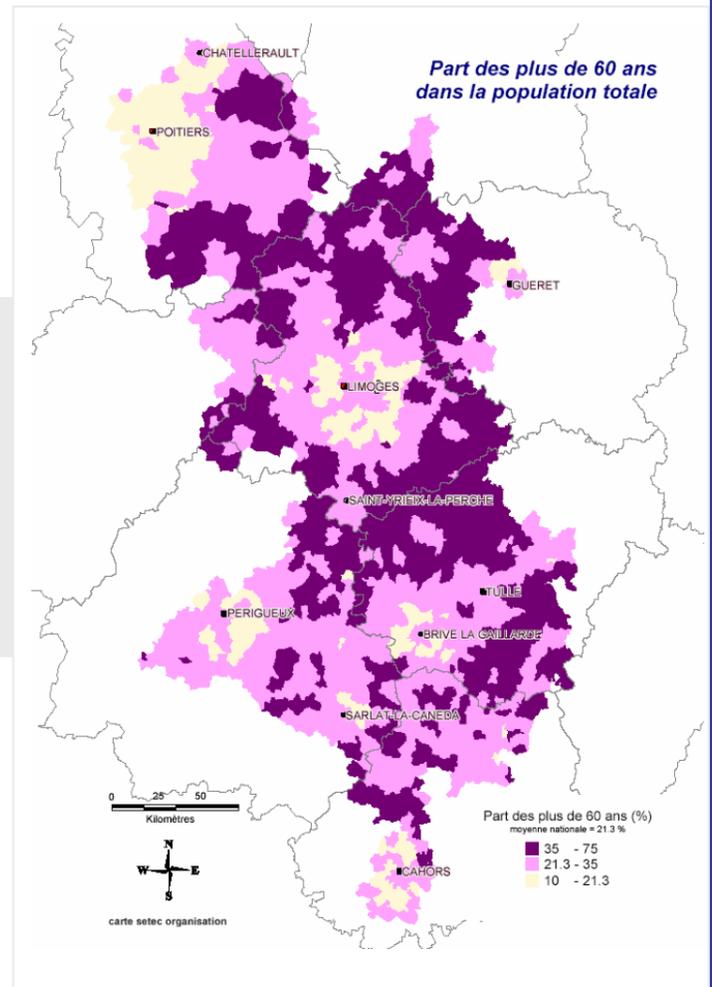
**Types d'effets concernés par cette thématique (cf § A)**  
 ⇒ Effets mobilité (amplification des mobilités des populations déjà mobiles)

Cartographie et chiffres clés



Sur l'aire d'étude :

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



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

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

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

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

**Prévisions de croissance d'ici 2030 en Limousin :**

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

**Enjeux et problématiques du territoire**

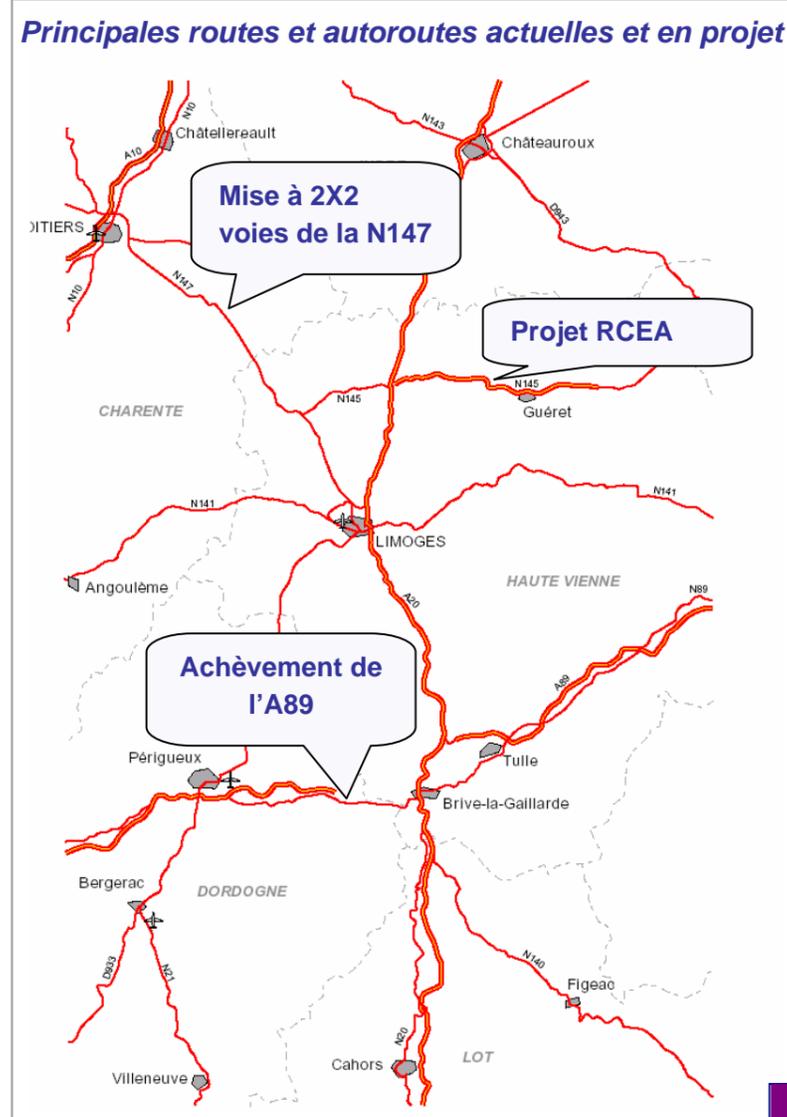
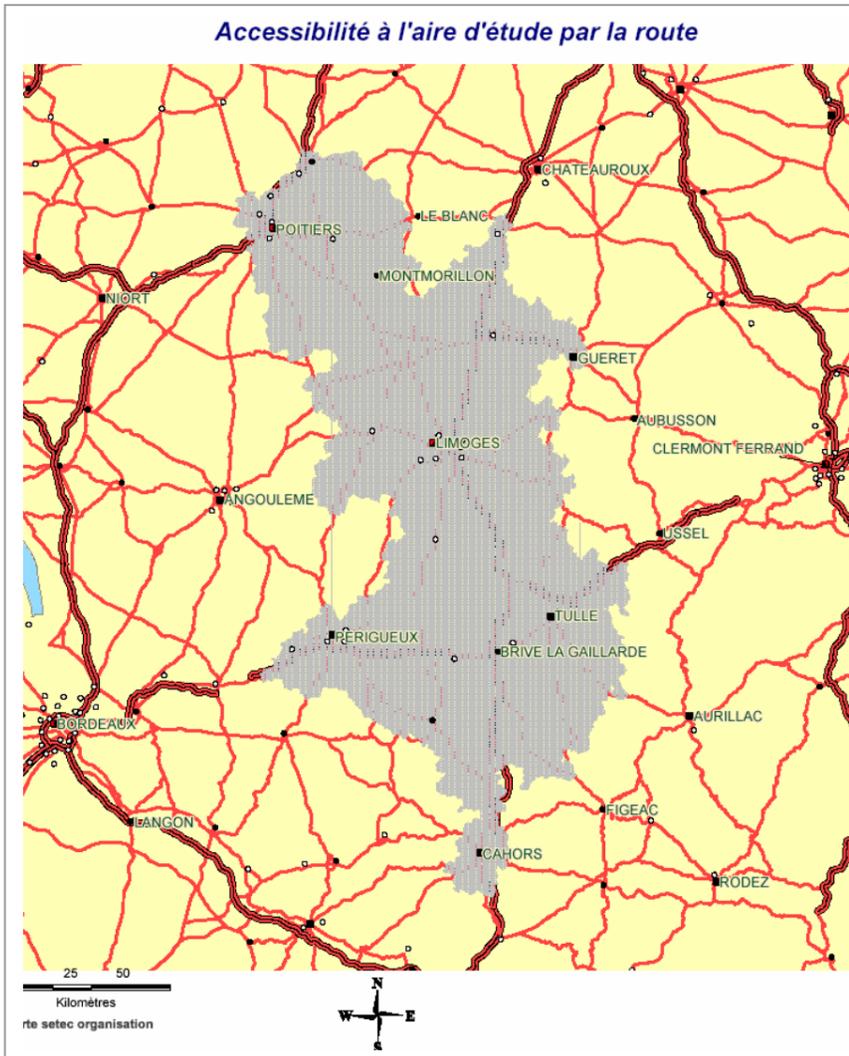
- **Une population âgée et une accentuation du vieillissement** de la population :
  - o Le Limousin est la région la plus âgée de France et cette caractéristique devrait se maintenir et l'écart s'accroître.
  - o Le solde migratoire positif est avant tout dû à l'arrivée de nouveaux seniors : deux fois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

**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

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

Cartographie et chiffres clés



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

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

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

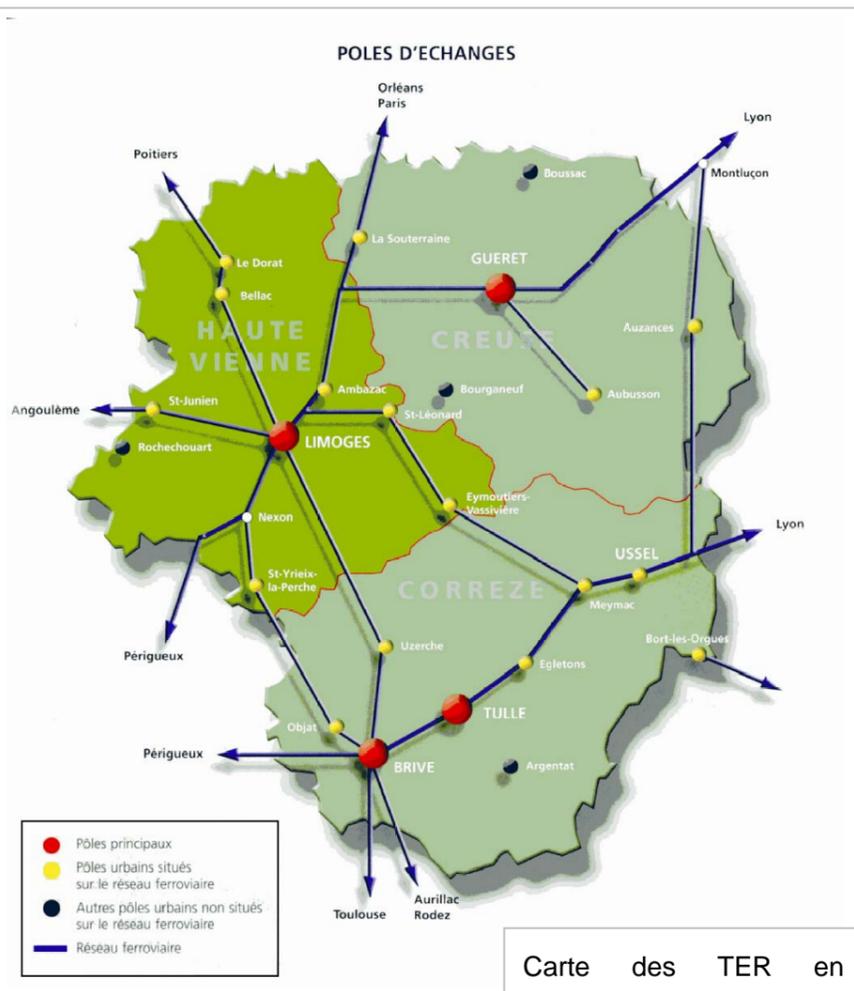
**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

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

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

Cartographie et chiffres clés



Source : Schéma Régional des transports de voyageurs du Limousin



Source : RFF

**Enjeux et problématiques du territoire**

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

**Principaux projets d'infrastructures d'ici 2030**

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

**Les enjeux de la LGV Poitiers-Limoges**

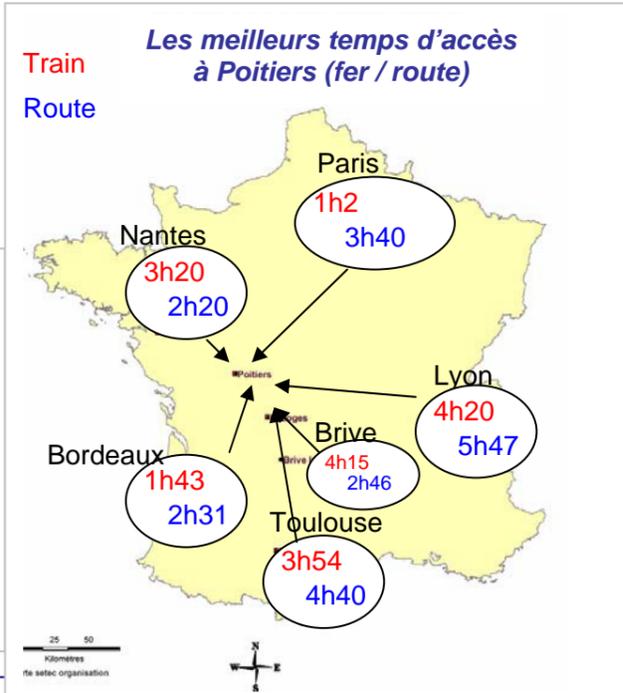
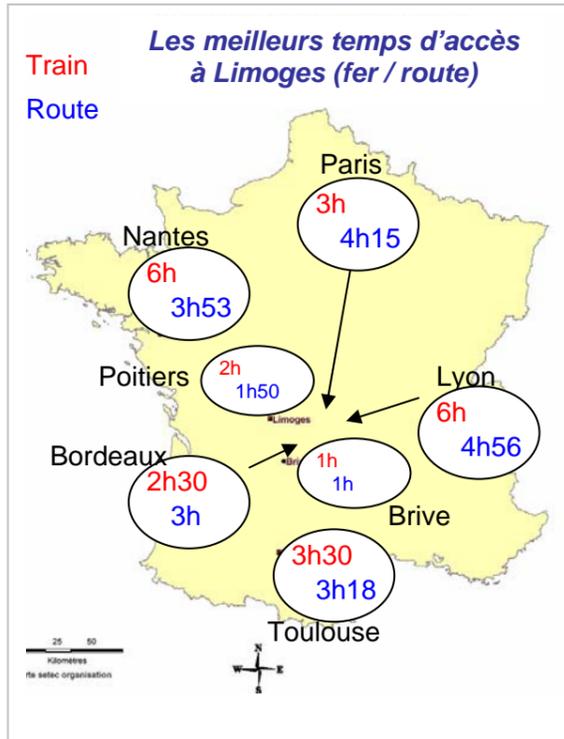
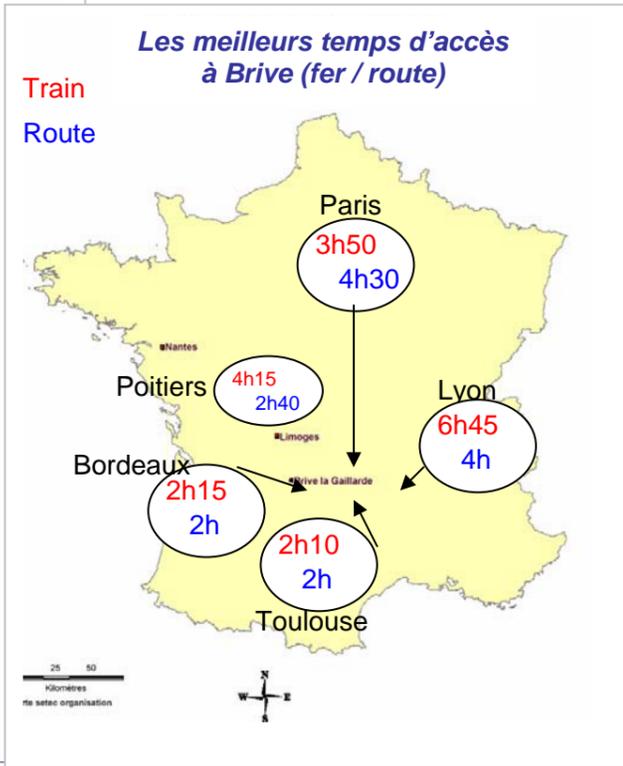
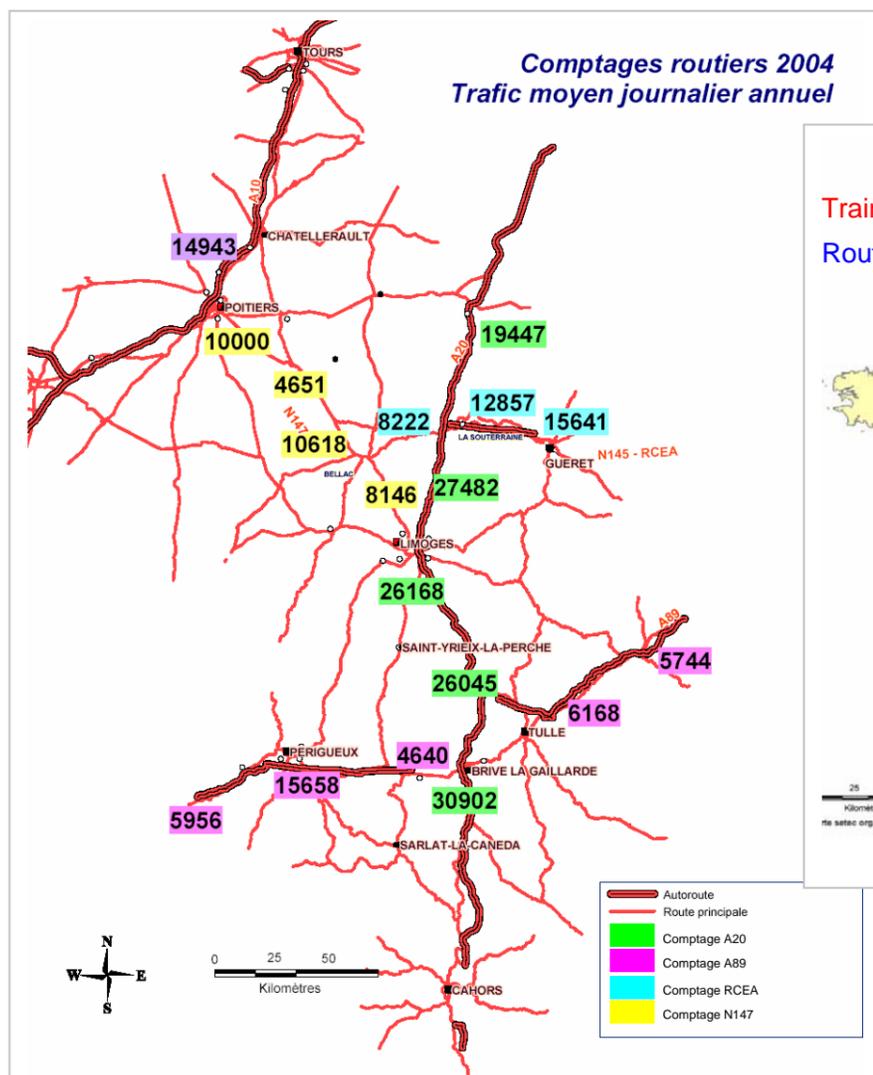
Le sentiment d'enclavement, au moins d'isolement, se justifie davantage au niveau ferroviaire. Il est surtout le fruit d'une déception de ne pas encore être relié au réseau de la GVF.

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

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

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

Cartographie et chiffres clés



Enjeux et problématiques du territoire

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

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

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

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

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

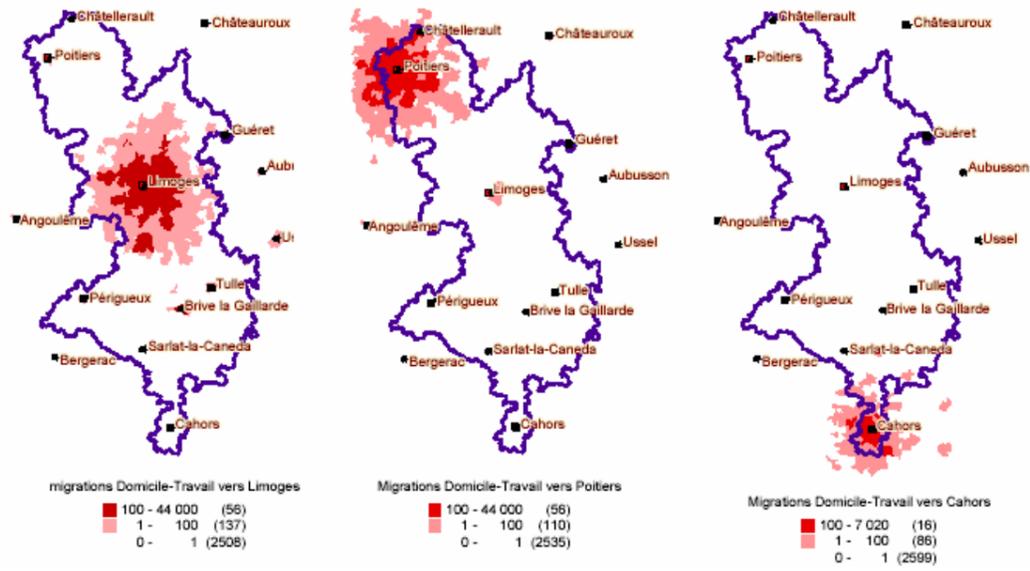
La préférence observée pour la voiture peut s'expliquer de diverses manières : service ferroviaire insuffisant (fréquence, correspondances...), rabattement TER à améliorer, confort, habitudes de déplacement, etc.. Quelles conditions seront nécessaires pour rendre l'utilisation de la LGV Poitiers-Limoges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

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

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

Cartographie et chiffres clés

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



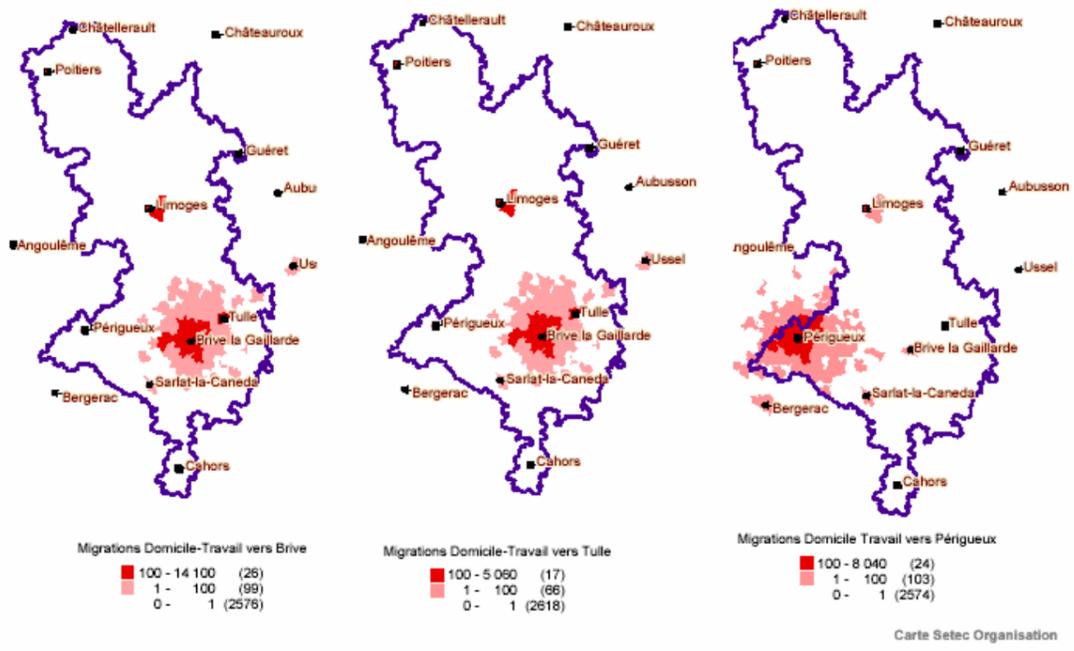
Déplacements domicile travail :

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



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

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



Enjeux et problématiques du territoire

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

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

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

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

Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

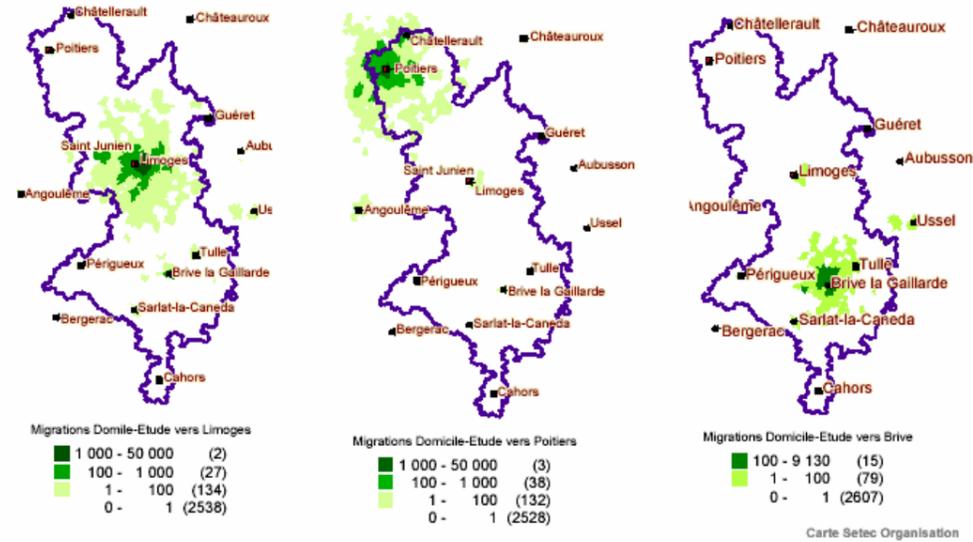
Le territoire exprime un besoin d'une organisation plus lisible, plus volontaire et argumentée. Des projets et des volontés de coopération apparaissent, compte tenu du besoin de se renforcer, de se soutenir et de valoriser les atouts (économie, infrastructures, universités...).

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

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

Cartographie et chiffres clés

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

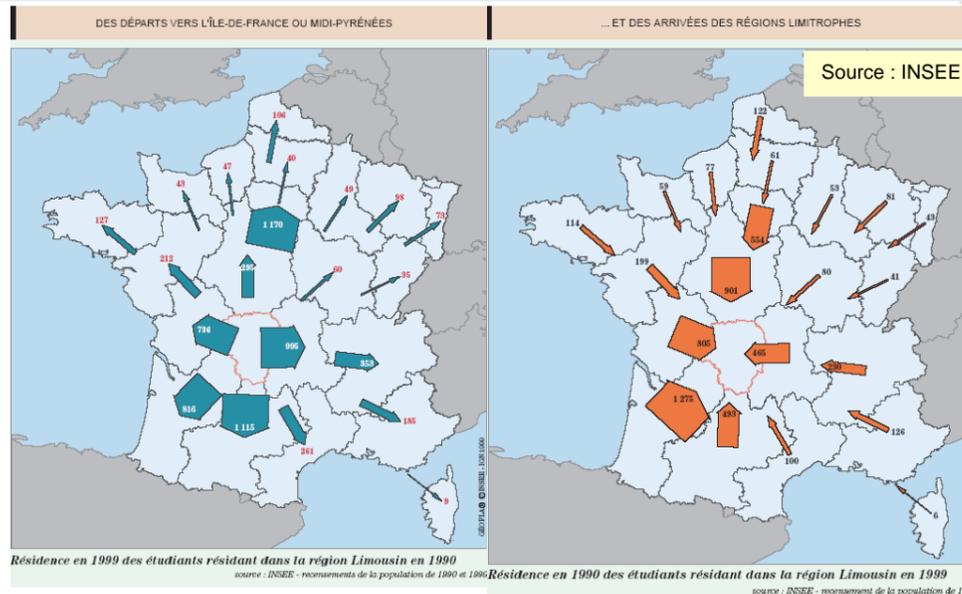


Nombre d'étudiants-lycéens se rendant quotidiennement à :

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

**Le Limousin attire autant d'étudiants qu'il en perd chaque année :**

En 1999, 31% des étudiants qui demeurent dans la région n'y résidaient pas en 1990 et 32% des étudiants de 1999 résidants dans la région en 1990 n'y habitent plus.



LIMOGES, RELATIVEMENT ATTRACTIF

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

source : INSEE - recensement de la population de 1999

**Enjeux et problématiques du territoire**

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

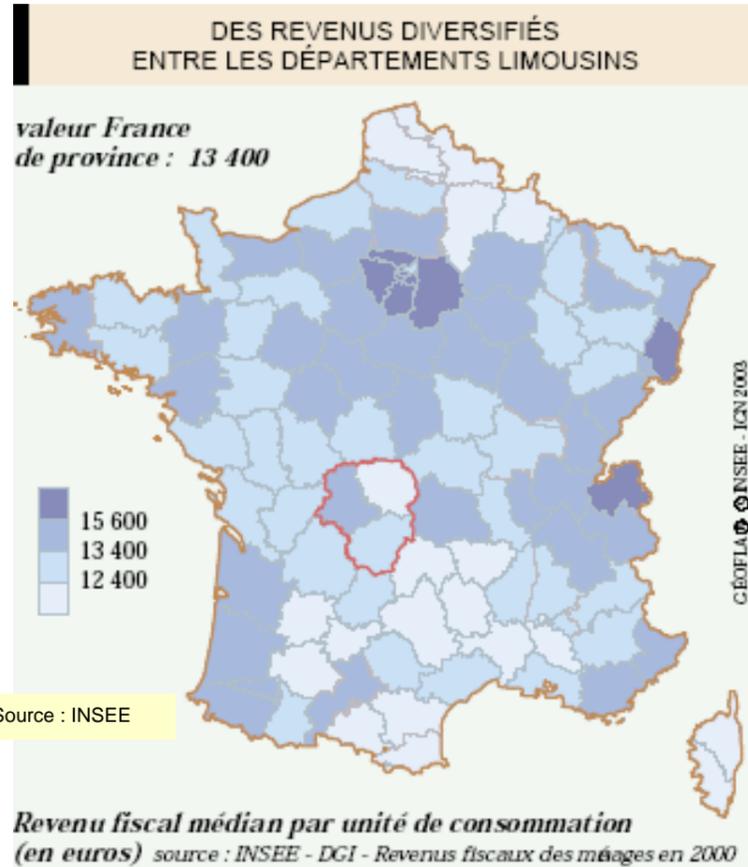
**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

L'analyse des effets des LGV montre l'accroissement des mobilités des personnes déjà mobiles, dont les étudiants font partie. Les dynamiques du territoire contredisent les idées reçues de faible attractivité des régions Limousin et Poitou-Charentes. Les aires d'influence des universités de Poitiers (ville universitaire historique) et de Limoges dépassent le périmètre de leur département respectif et les échanges d'étudiants entre régions limitrophes (et en particulier entre régions du Sud-Ouest et du Centre vers le Limousin) sont non négligeables (jusqu'à 1300 étudiants migrants).

La ligne Poitiers-Limoges accroîtra-t-elle les mobilités des étudiants ? les échanges interrégionaux ? les complémentarités entre les universités ?

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

**Cartographie et chiffres clés**

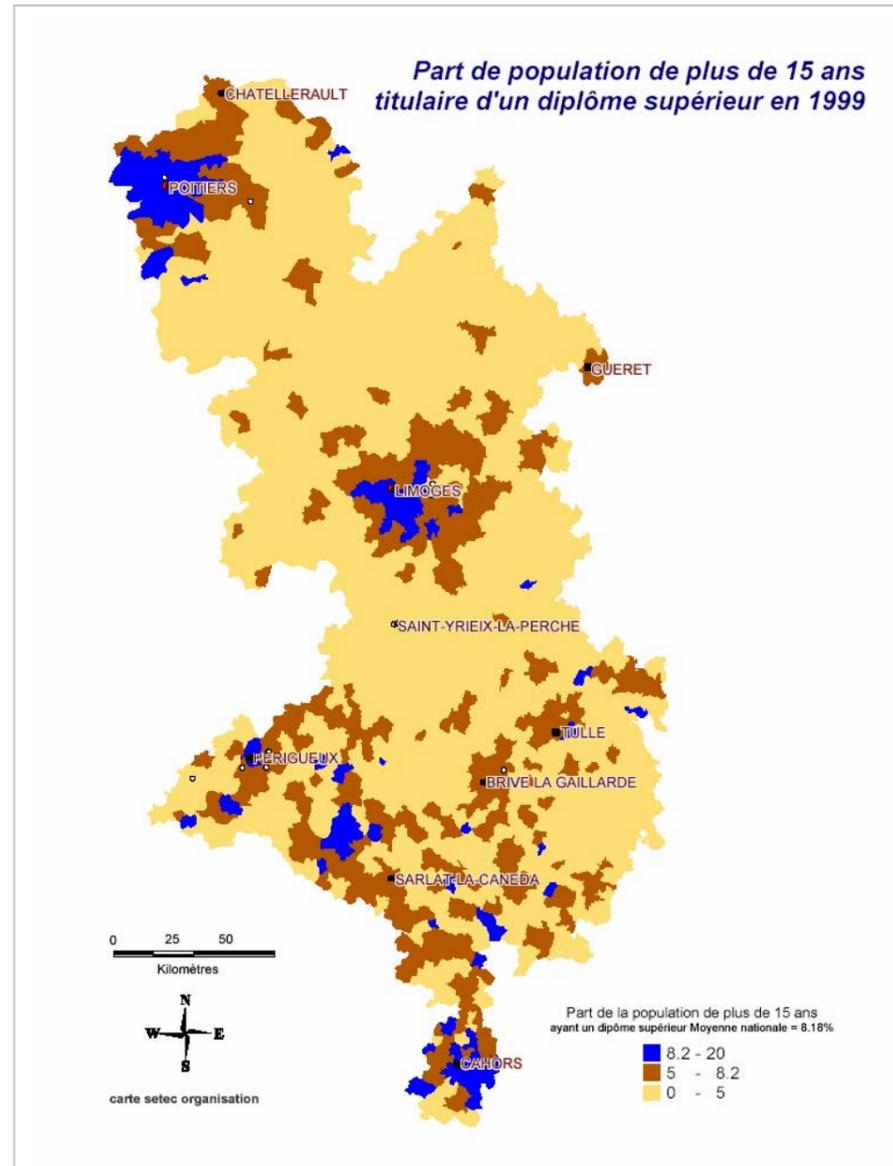


**Revenu moyen** déclaré par les ménages fiscaux limousins en 2000 = **13 180 €/ unité de consommation** (15<sup>e</sup> rang des 21 régions de province)

**Haute-Vienne : 23<sup>e</sup> rang des 88 départements de province** (Corrèze : 46<sup>e</sup>, Creuse : 84<sup>e</sup>)

**ZE Limoges = 14460 €/ UC** (4<sup>e</sup> rang des 62 zones d'emplois du quart Sud-Ouest, après Bordeaux-Centre, Bordeaux-Arcachonnais, Toulouse et devant Poitiers)

Dans les ZE de Limoges, Tulle et Brive, les revenus d'activités représentent près des 2/3 des revenus fiscaux. Les ménages **les plus aisés, donc plus intéressés par la LGV, sont plus nombreux dans les banlieues périphériques résidentielles.**



**Enjeux et problématiques du territoire**

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

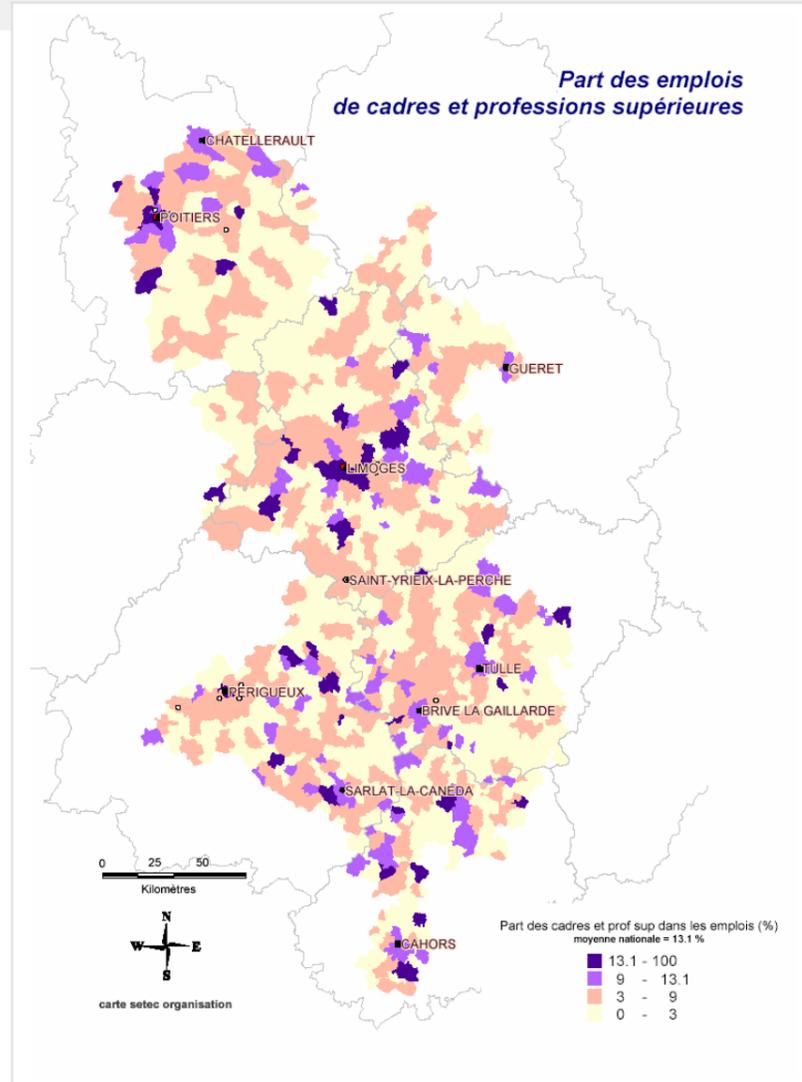
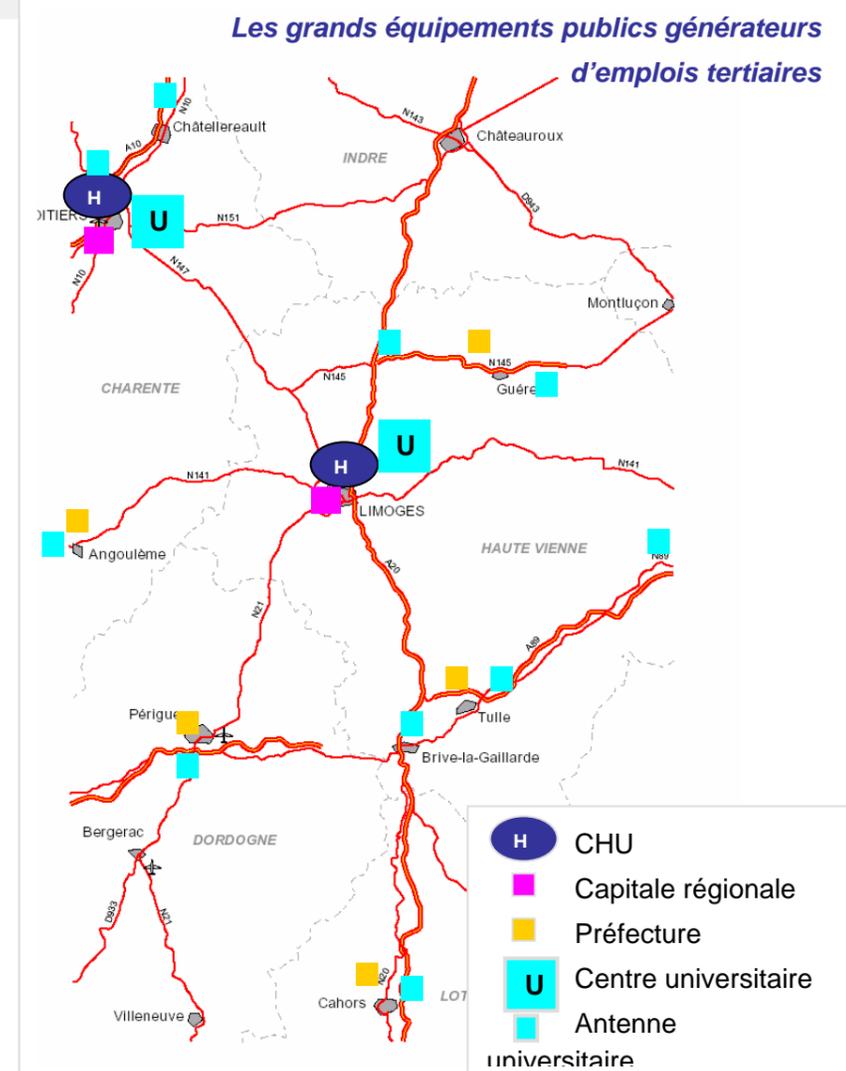
**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

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

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

Cartographie et chiffres clés



**Enjeux et problématiques du territoire**

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

**Sur l'aire d'étude :**

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



**Zoom sur la Haute-Vienne : secteur tertiaire**

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

**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

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

**Caractéristiques et chiffres clés**

**Une dynamique technopolitaine sur Poitiers et Limoges**



**ESTER Limoges technopole** : créé en 1995, 1000 emplois, 80 raisons sociales, à la fois ZI (activités = céramiques industrielles, matériaux et traitements de surface, électromagnétisme, micro ondes, photonique, génétique pour l'agro et la bio-industrie, traitement de l'eau et des déchets, gestion des pollutions).et campus universitaire (ENSCI, ENSIL), projet Centre Européen des Céramiques (250 chercheurs), incubateur d'entreprises,  
**Le Technopole du Futuroscope** : plus de 2000 étudiants, 700 chercheurs, CNED, ENSMA (Mécanique et Aérotechnique), Laboratoire des sciences pour l'ingénieur, près de 150 entreprises, 7600 emplois (1400 dans le Parc de Loisirs), 25% des sociétés dans les TIC, 40% dans les services et conseil)



**Projets de Pôles (Poitou-Charente- et Futuroscope)**

**A titre indicatif, les projets présentés**  
 Vallée des images intégrant le packaging  
 Eco-industries  
 Prévention des risques  
 Aéronautique et systèmes embarqués  
 Agro-alimentaire  
 Numérique Interactif et Industries de la connaissance  
 Mobilité et transports avancés

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

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

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

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

**Les projets en cours et à venir**

**Enseignement / Recherche**

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

**Formation supérieure**

- Spécialisation de l'Université de Limoges dans 4 ou 5 grands domaines : biotechnologies, matériaux céramiques et le traitement de surfaces, télécommunications (Source : Limousin 2017)
- Modernisation des centres de formation : IUP d'Aun et d'Egletons, IUT de Tulle (création d'un département Hygiène et Sécurité), Antenne de l'ENAD à Aubusson, AFPA de Guéret et d'Egletons, Centre des métiers de l'eau de la Souterraine (Source : DOCUP Limousin 2000-2006)

**Enjeux et problématiques du territoire**

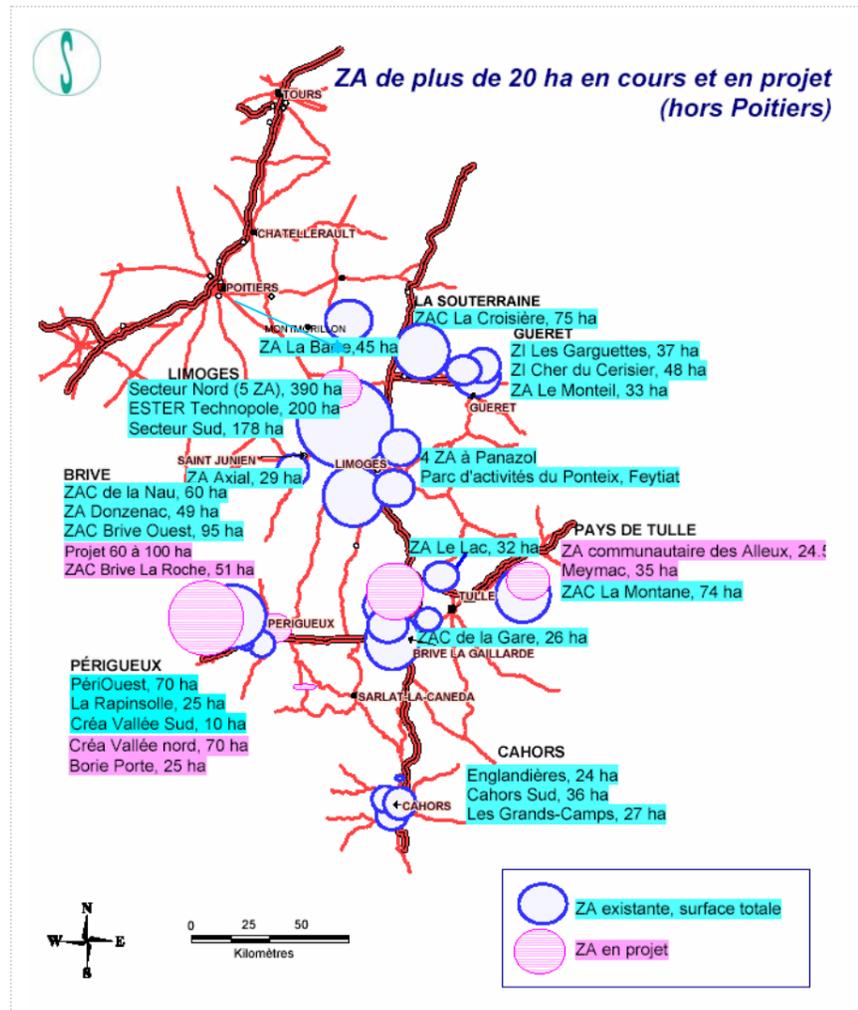
- Une offre en R&D et enseignement supérieur concentrée exclusivement sur les aires urbaines, voire sur celles de Poitiers et Limoges (*cf diagnostic des aires urbaines pour davantage de précisions*)
- Généralistes, les universités de Poitiers et Limoges s'orientent vers des axes de spécialisations appelés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

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

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

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

Cartographie et chiffres clés



**Les cinq 1ers établissements industriels (2002) :**

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

**Les cinq 1ers investisseurs (2003-2004)**

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

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

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

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

**Cartographie et chiffres clés**

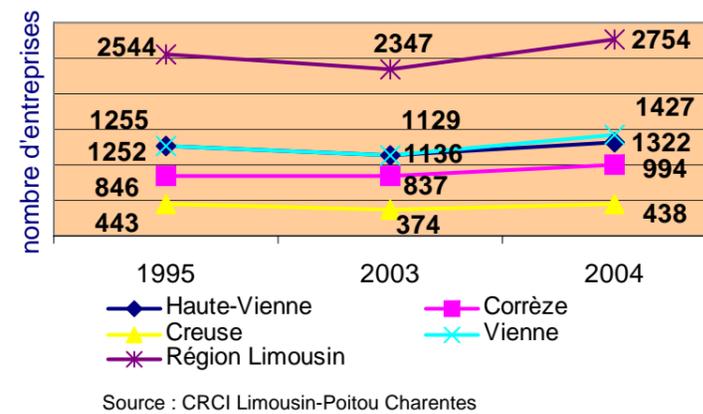
| Produits exportés                 | Montants des échanges en millions € | Evolution 2003-2004 (en %) |
|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Matériel électrique               | 281.7                               | +2.7          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

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

**Les cinq 1ers exportateurs en Limousin**

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

**Les créations d'entreprise 1995, 2003 et 2004**



**Enjeux et problématiques du territoire : Les dynamiques économiques**

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

**Filières économiques d'excellence en Limousin:**

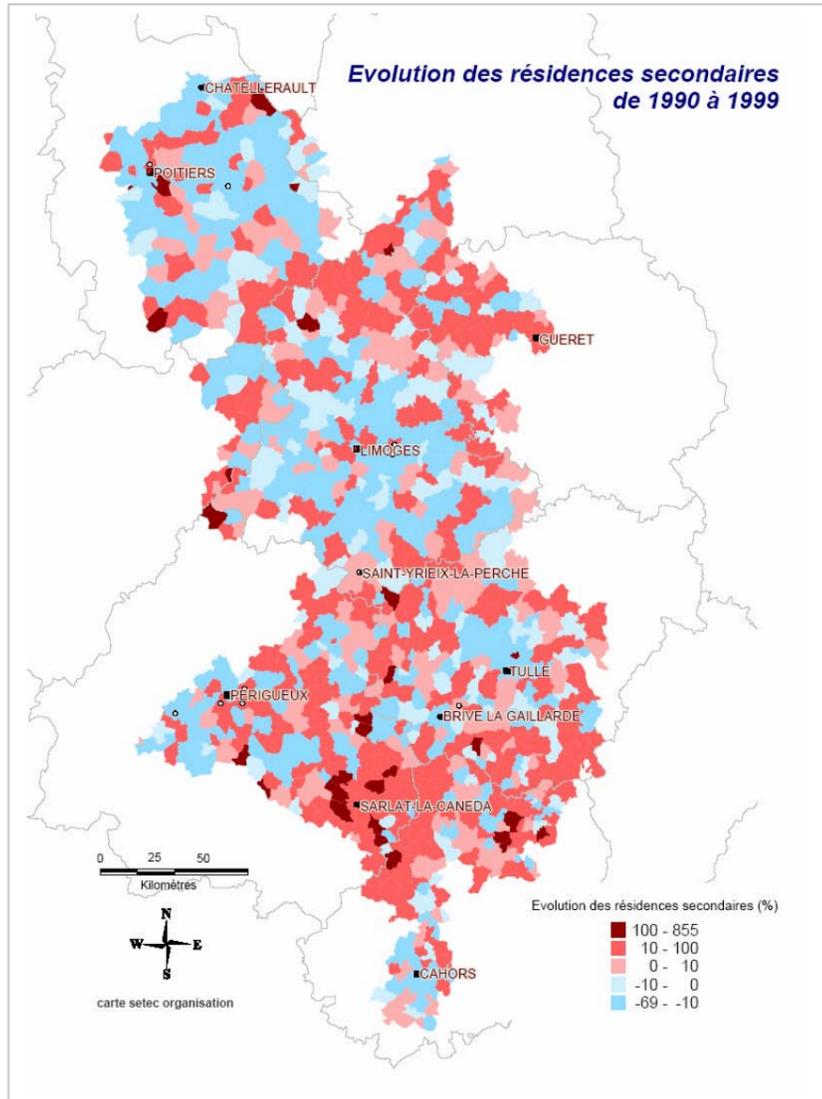
- **l'électricité / l'électronique** : 36 % des effectifs industriels du Limousin, secteur porté par **LEGRAND (Limoges), leader mondial, plus de 3000 salariés** en Haute-Vienne, et soutenu par l'IRCOM (Institut de recherche en communications optiques et micro-ondes), le CR3E (centre régional d'essais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

**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

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

Cartographie et chiffres clés



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

**Citations – Engouement des bi-résidents pour les terres rurales**

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

**Enjeux et problématiques du territoire**

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

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

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

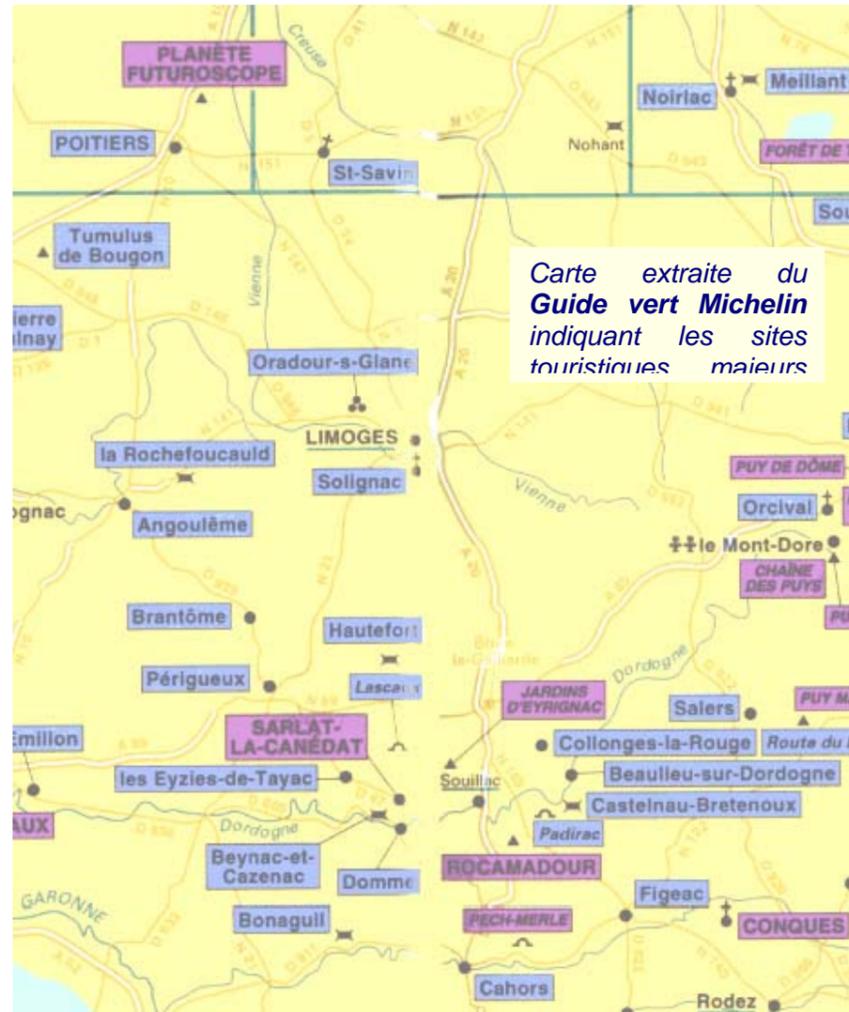
**Les en jeux de la LGV Poitiers-Limoges**

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

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

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

**Cartographie et chiffres clés**



Carte extraite du Guide vert Michelin indiquant les sites touristiques majeurs

■ Vaut le voyage ■ Mérite le détour

**Offre d'hébergement et fréquentation hôtelière**

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

**Les atouts touristiques du territoire**

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

**Le tourisme d'affaire**

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

**Enjeux et problématiques du territoire**

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

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



Uzerche

**Les projets touristiques du territoire**

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



Chalucet

**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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

**Caractéristiques et enjeux**

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

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

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

Limousin 2017 :

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

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

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



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

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



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

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



**Les enjeux de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges**

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