

PARTIE 2-B : DIAGNOSTIC DES AIRES URBAINES

1 POITIERS

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

Poitiers a tour à tour bénéficié de :

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

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

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

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

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

1.1.1 La coopération territoriale perçue comme un levier du développement local

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

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

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

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

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

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

1.1.2 Poitiers étend son champ de perception vers l'est

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 LES COOPERATIONS DE POITIERS AVEC SES VOISINS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 UN POTENTIEL DE COOPERATION BIEN SUPERIEUR AUX ECHANGES ACTUELS

1.3.1 Des domaines d'excellence complémentaires

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

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

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

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

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

a) le Futuroscope:

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

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

b) Le Biopôle:

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

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

c) Une mise en réseau serait prometteuse:

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

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

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

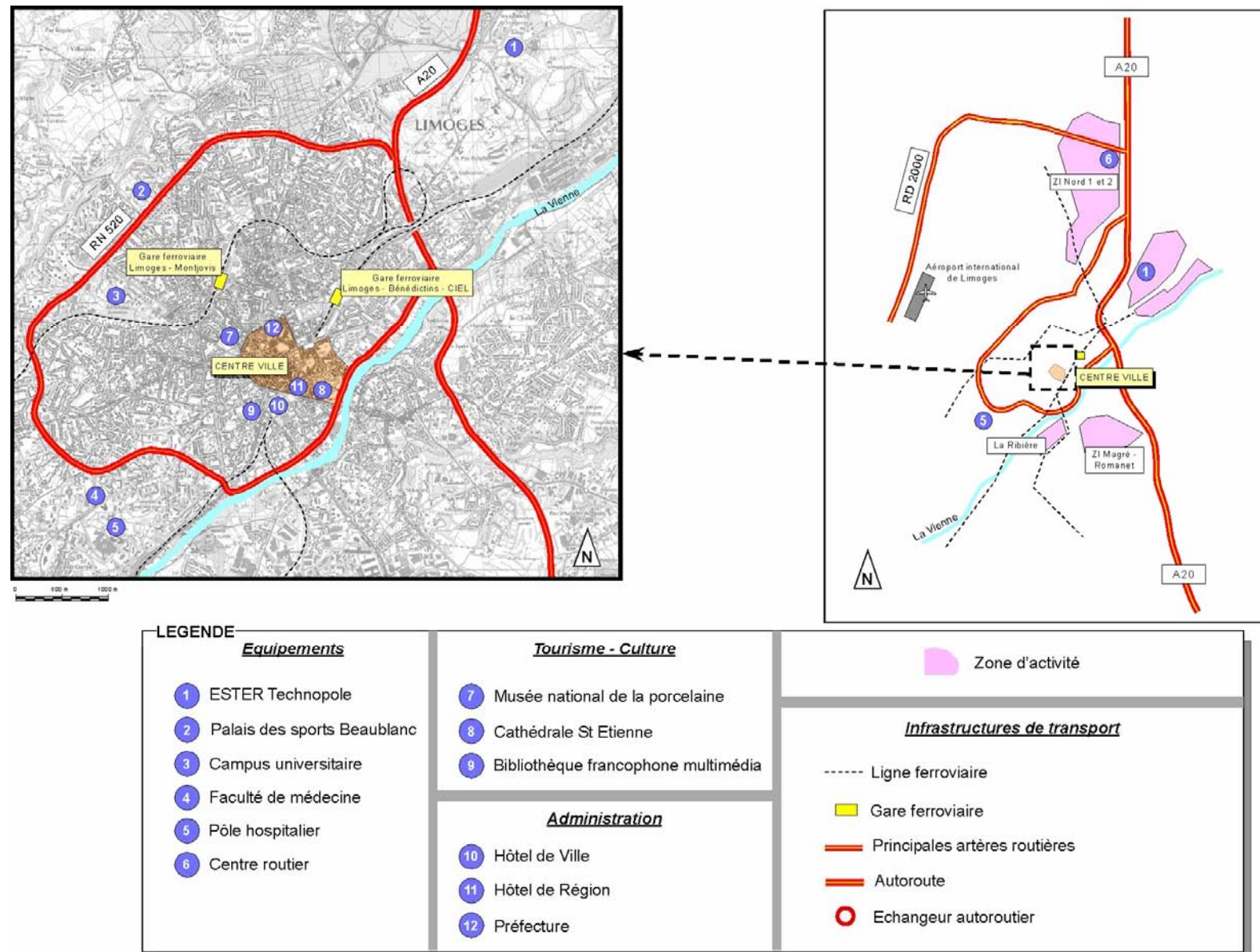
de l'agglomération est prévu, tandis que les collectivités locales souhaitent des réouvertures de lignes ferroviaires péri-urbaines, afin de développer notamment une liaison directe entre les sites stratégiques du département de la Vienne, à savoir Châtelleraut – Futuroscope – Poitiers Centre – Mignaloux-Beauvoir.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

2 LIMOGES

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

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

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



S

2.1 « UNE CAPITALE REGIONALE A VOCATION METROPOLITAINE »¹²

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

2.2.1 Un rayonnement économique supérieur à la moyenne de Province

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

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

2.2.2 Legrand, une « major » limougeaude



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



2.3.4 Une administration supérieure régionale

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



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

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

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

L'image de Limoges est en pleine mutation.

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

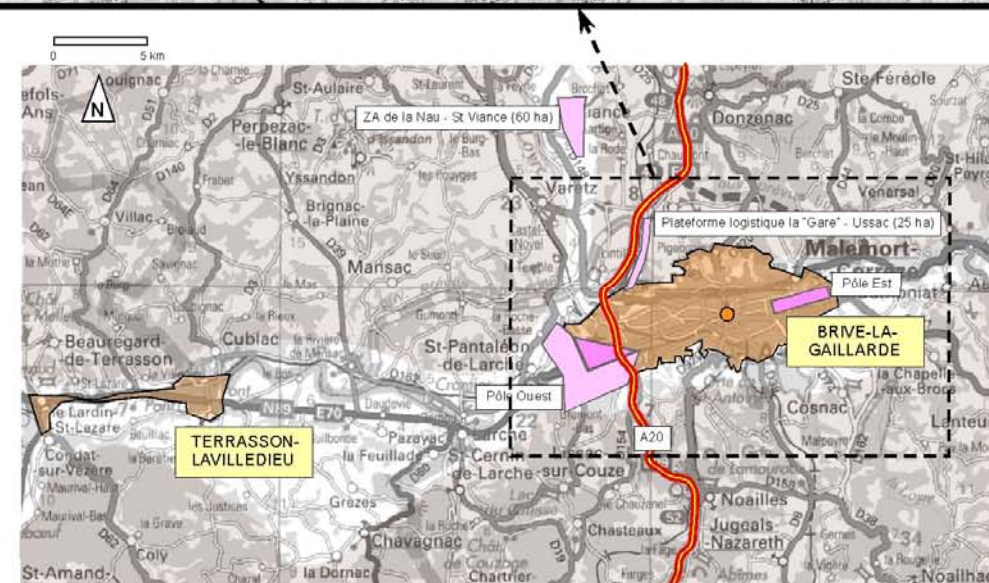
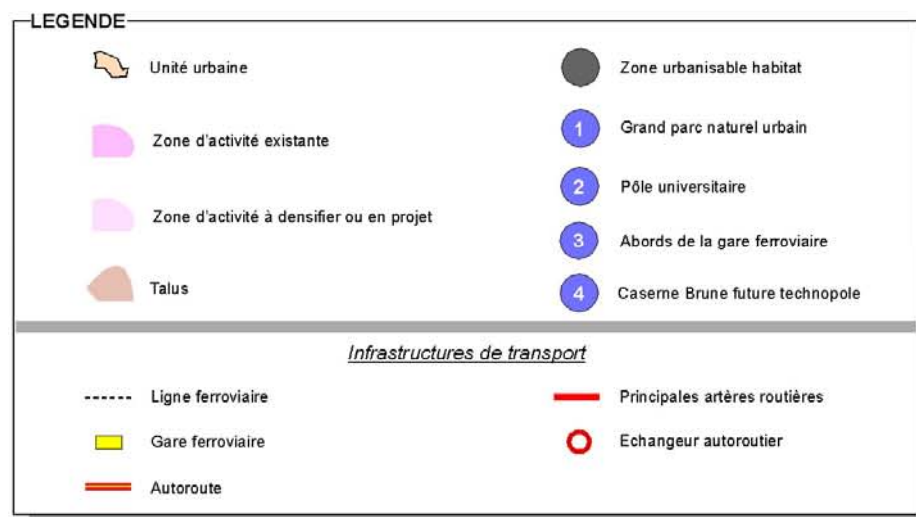
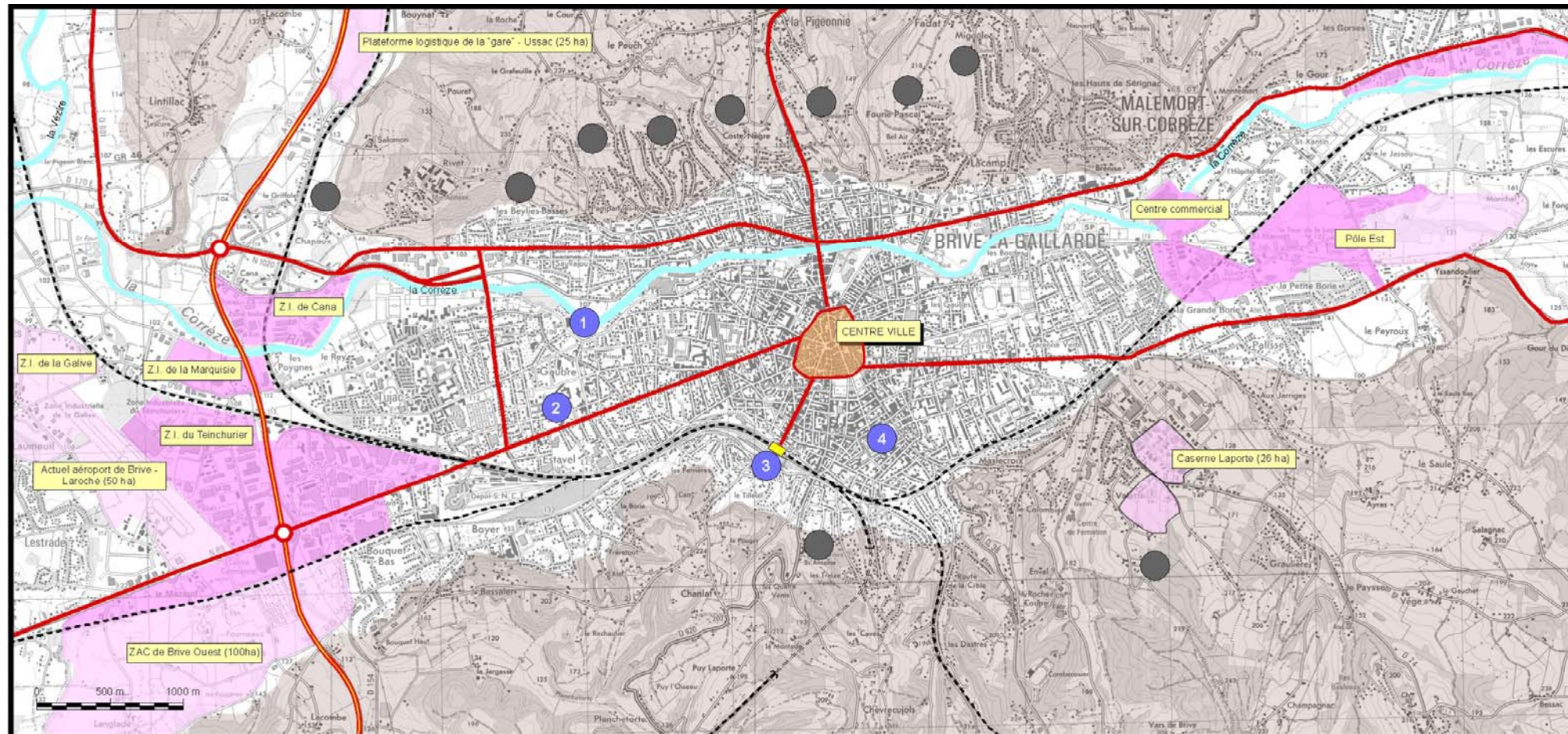
permanence de cette animation, supérieure aux simples mécanismes de vie urbaine des 230.000 habitants actuels dans l'aire urbaine.

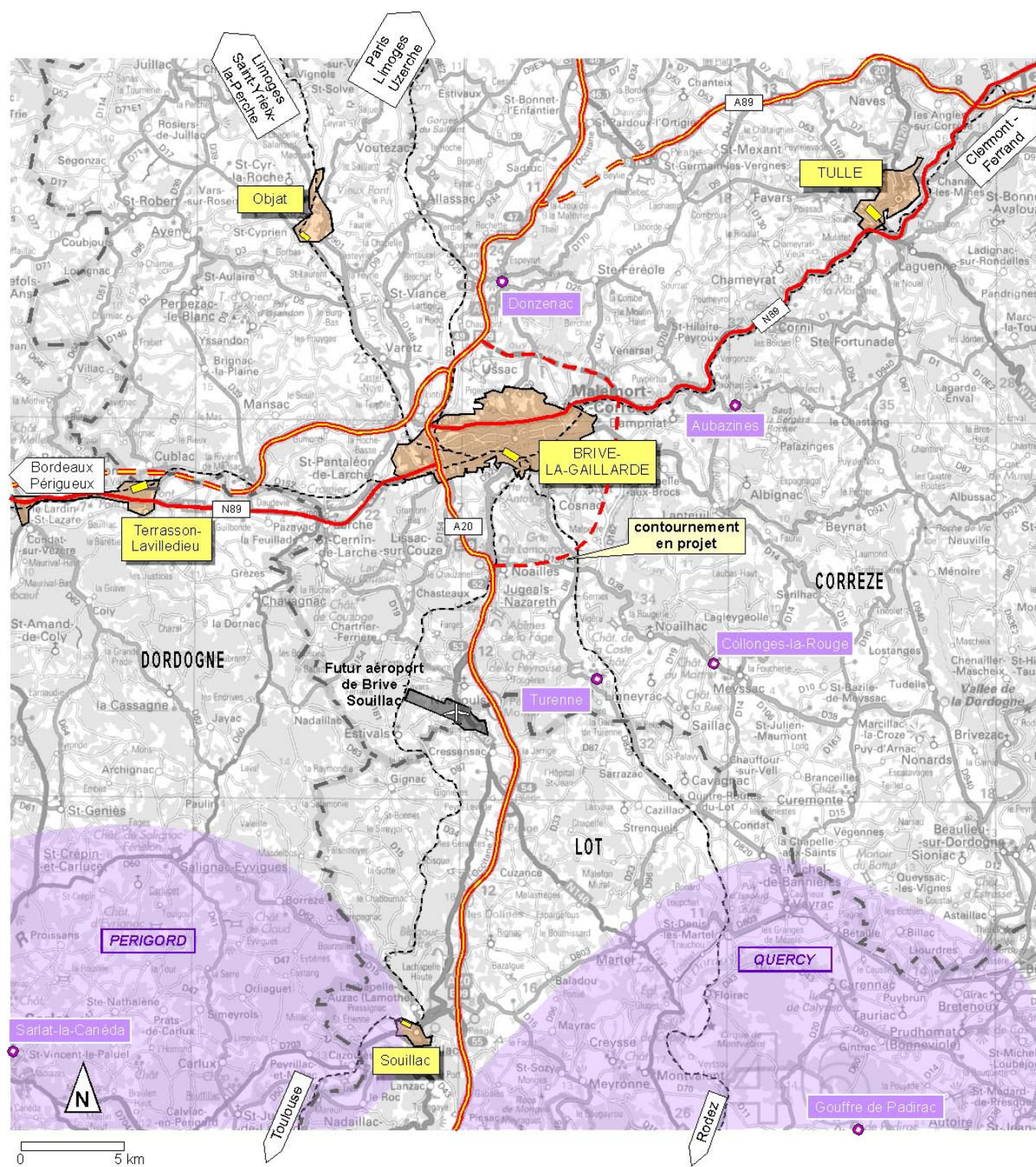


3 BRIVE-LA-GAILLARDE

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2 Des espaces disponibles pour accueillir hommes et activités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.1 « Un bassin économique en mouvement »

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

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

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

3.4.2 Un déficit de cadres et de professions intellectuelles supérieures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.2 Un potentiel de tourisme d'étape

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

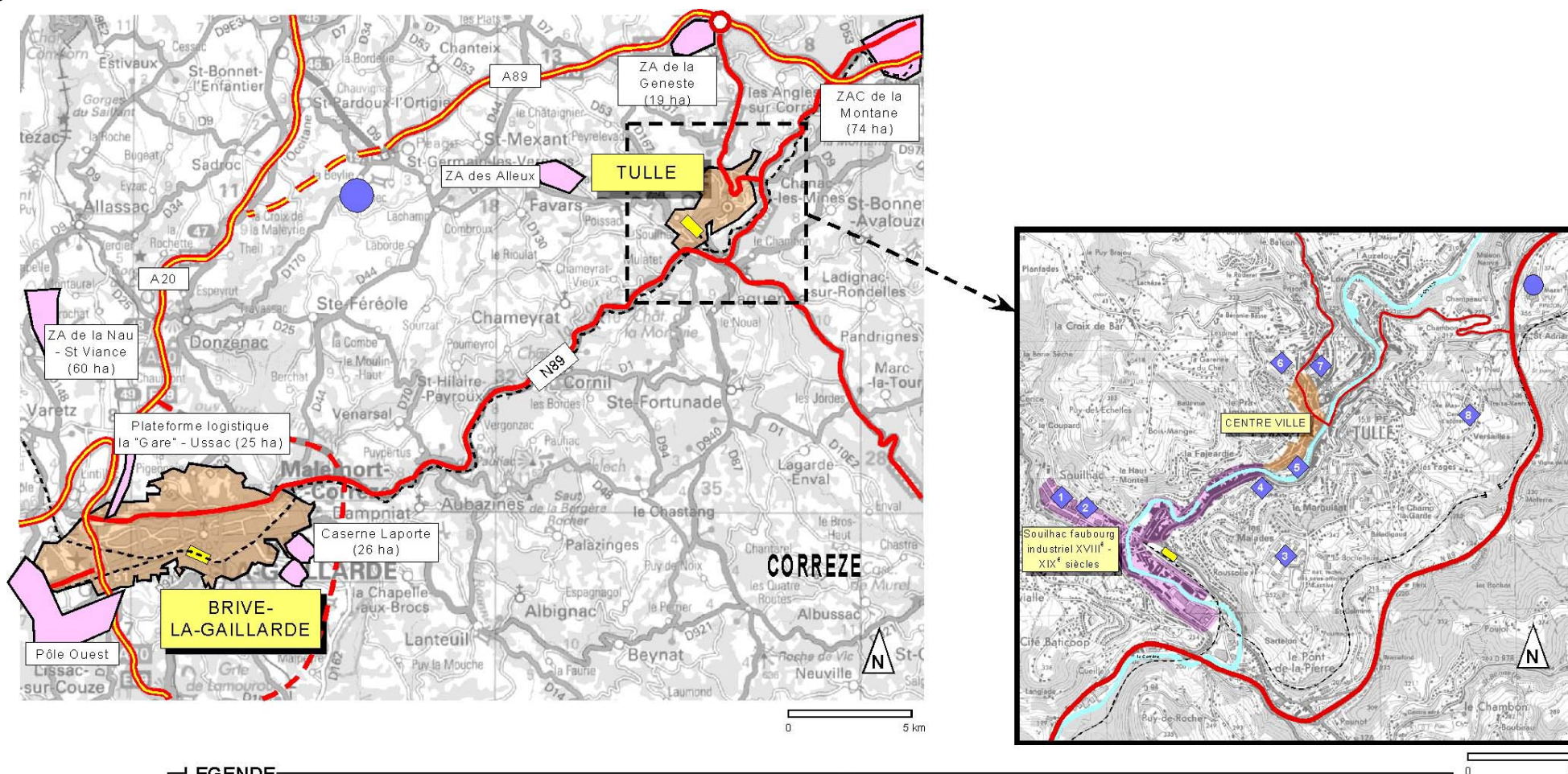
de l'implantation du nouvel aéroport est un signe fort), Brive peut jouer pleinement un rôle centre de « bassin touristique » en matière d'accueil, de formation et de promotion, de manière à s'imposer comme la ville-étape, porte d'entrée du bassin touristique « en marguerite » et du séjour. Brive présente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

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

4 TULLE

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Une population vieillissante et comptant un déficit de cadres supérieurs

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

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

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

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

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

4.3.2 Une centralité infra-régionale d'origine exclusivement publique

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

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



taille comme celle de Limoges.

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

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

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

4.4.1 Des volontés politiques et institutionnelles de coopération

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

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

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

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

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

Quelques coopérations commencent à être engagées :

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

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

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

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

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

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

4.5.1 Une mobilisation des acteurs pour créer des conditions de développement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



5 PERIGUEUX

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Une accessibilité insuffisamment compétitive ; un rayonnement concurrencé

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.1 Une population relativement peu mobile, une sujétion bordelaise

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

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

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

5.2.2 Des coopérations avant tout aquitaines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 CAHORS

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

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

6.1 UN CENTRE LOCAL DANS LA MOUVANCE DE TOULOUSE

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

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

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

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

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

6.1.2 Une accessibilité se définissant par rapport à Toulouse

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

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

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

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

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

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

6.1.3 Un commandement toulousain

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

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

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

6.2.1 Un patrimoine, une image, une situation

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

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

6.2.2 Des projets de diversification

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 DE L'ESPACE POUR SE DEVELOPPER

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

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

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

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

PARTIE 2-C. SYNTHÈSE

1 SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS

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

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

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

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

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

1.2 DES TERRITOIRES SPECIALISES ET DONT LES VOCATIONS SONT SOUVENT COMPLEMENTAIRES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX

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

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

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

Les forces

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

Les faiblesses

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

Les opportunités

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

Les menaces

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

2.1.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

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

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

Les forces

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

Les faiblesses

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

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

Les opportunités

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

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

Les menaces

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

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

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

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

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

2.2.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

Les forces

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

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

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

Les faiblesses

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

Les opportunités

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

Les menaces

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



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

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

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



2.3.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

Les forces

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

Les faiblesses

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

Les opportunités

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

Les menaces

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

2.4.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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