

PARTIE 3 - ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE LA LGV POITIERS LIMOGES

SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Objectifs

Cette partie analyse les effets potentiels de la LGV Poitiers-Limoges sur la base du diagnostic du territoire de la partie 2. Les 8 questions posées en fin de ce diagnostic ont servi de fil conducteur à la recherche de ces effets potentiels.

Elles ont été débattues lors d'un séminaire réunissant des acteurs du territoire (Collectivités territoriales, services de l'Etat, chambres consulaires, entreprises) qui y ont exprimé leurs attentes et leurs besoins mais aussi les projets qu'ils envisagent pour déclencher ces effets.

Méthode

Les effets ont été appréhendés selon trois angles :

- **l'aménagement**, ou répartition volontaire des activités et des populations dans l'espace ;
- **le rayonnement**, ou positionnement, attractivité, influence et commandement d'un territoire dans son contexte local, national et international ;
- **le développement**, ou croissance des populations et des activités humaines d'un territoire.

Ce découpage est utile à l'analyse et à sa présentation. Evidemment les thématiques ne sauraient être isolées les unes des autres. On signalera donc parfois ces croisements pour éviter les redites de texte.

Ils sont été appréhendés par :

- la mise en perspective des effets potentiels observés ailleurs et des caractères du territoire ;
- la mise en perspective de ces effets avec les attentes du territoire, ses projets et ses stratégies afin d'examiner en quoi la LGV s'inscrivait dans ces stratégies ;

- l'intégration des grandes tendances nationales de développement.

Les effets sont présentés sous la forme de présentation synthétique des arguments de réponses aux 8 questions. Ce sont ces arguments qu'il convient désormais de mettre au débat.

PARTIE 3-A EFFETS SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Définition proposée de l'aménagement :
**répartition volontaire des activités et des
hommes dans l'espace**

Les effets d'aménagement peuvent être analysés selon trois échelles territoriales :

- nationale et européenne,
- inter-régionale,
- régionale et infra-régionale.

Les effets de la LGV Poitiers Limoges sont analysés pour chaque échelle à partir de l'organisation actuelle du territoire et des évolutions qui se dessinent d'ici aux environ de 2025¹⁸.

A l'échelle nationale et européenne sont décrits les effets ayant une répercussion sur l'intégration nationale et européenne de parties du territoire d'influence de la LGV ainsi que sur la modification de la hiérarchie urbaine française. Ces effets ne peuvent concerner que des ensembles territoriaux ayant une taille critique : aires urbaines de Limoges, Poitiers et Brive-Tulle. Seules Limoges et Brive-Tulle sont abordées dans cette partie. *L'absence de Poitiers ici tient au fait que les effets liés à la grande vitesse ferroviaire et au TGV seront surtout produits par la LGV SEA. Les effets sur Poitiers spécifiquement liés à la LGV Poitiers-Limoges sont d'ordre inter-régional. Ils sont donc abordés dans la deuxième partie.*

A l'échelle inter-régionale sont décrits les répercussions de la LGV sur les relations entre le territoire d'influence de la LGV et les territoires avoisinants. La réflexion sur le concept « d'espace Centre-Ouest Atlantique » est ici prépondérante. Elle consiste à savoir comment la LGV « Poitiers-Limoges » peut contribuer à faire du territoire qu'elle desservira, aujourd'hui soumis à une multiplicité d'influences, un espace autonome, rayonnant entre Loire et Garonne, entre Nantes et Bordeaux.

Enfin l'échelle infra-régionale concerne les répercussions de la LGV sur les équilibres internes du territoire concerné par le projet.

¹⁸ Au delà de 15-20 ans la prospective devient très aléatoire.

1 LES EFFETS AUX ECHELLES NATIONALE ET EUROPEENNE

1.1 UNE INTEGRATION DU TERRITOIRE INFLUENCE PAR LA LGV AU RESEAU NATIONAL ET EUROPEEN

La desserte du territoire concerné par la grande vitesse ferroviaire (GVF) a ici deux dimensions : l'amélioration de la liaison avec Paris et l'Île-de-France qui est une demande du territoire, et l'insertion dans le réseau européen de transports et de la grande vitesse ferroviaire.

1.1.1 La liaison avec Paris

Le territoire ne peut aujourd'hui être considéré comme vraiment enclavé dans sa relation avec Paris. Le meilleur temps de parcours ferroviaire¹⁹ entre Paris et Limoges (2h50) est comparable avec celui entre Paris et d'autres capitales régionales : Caen (1h45), Rennes (2h05), Besançon (2h32), Clermont-Ferrand (3h11)... Il correspond à celui accepté pour un aller-retour dans la journée.

En revanche, dans une vingtaine d'années, plusieurs capitales régionales auront vu leur temps de parcours par le fer sensiblement amélioré (Besançon (2h1/4), Metz (1h1/2), Strasbourg (1h50)...) Sans amélioration de sa liaison avec Paris, le territoire sera en voie d'enclavement relatif. **La LGV Poitiers-Limoges maintiendra une situation concurrentielle par rapport à d'autres capitales régionales.**

Elle facilitera considérablement les relations entre Limoges et Paris. Poitiers, desservie par le TGV depuis 1990, dispose déjà d'une relation aisée avec Paris, qui sera améliorée par la LGV Sud-Europe Atlantique (SEA). Brive rentrera dans le périmètre des 3 heures acceptable pour l'aller-retour dans la journée. Guéret avec un bon rabattement sur Limoges serait dans la même situation.

La LGV sera aussi l'occasion d'une amélioration qualitative de la relation avec Paris :

- Le confort des TGV est supérieur à celui des Corail. Les TéoZ offrent déjà une amélioration.
- Une arrivée à Paris en gare Montparnasse au lieu de la gare d'Austerlitz, comme actuellement, participera à l'amélioration des temps de parcours globaux avec le point de destination finale (car la gare Montparnasse est mieux desservie par les transports collectifs et de ce fait plus proche des centres de décisions parisiens comme La Défense, Saint Lazare Opéra, ou les ministères).

1.1.2 L'inscription dans le réseau principal de transport européen

L'Union européenne préconise un développement polycentrique²⁰ limitant la concentration de la population et de la puissance économique, politique, financière dans une seule zone dynamique. De fait, l'organisation de l'Europe est de plus en plus polycentrique. Les ressources stratégiques sont présentes sur l'ensemble du territoire dans des métropoles qui de plus en plus travaillent en partenariats. Chaque territoire est potentiellement le cœur d'un développement, à condition d'être relié aux autres par des réseaux. Les infrastructures de transport (grande vitesse et grande capacité) sont nécessaires à l'acquisition de ce statut de métropole.

Si le territoire étudié n'appartient pas au système de transport européen, il lui sera plus difficile de trouver des partenaires, d'intégrer des réseaux et d'acquies un statut métropolitain. Il a d'autant plus besoin de liaisons aisées et rapides avec le maximum de métropoles qu'il est peu peuplé et assez isolé. Pour le Limousin, ces métropoles se situeront au Nord et au Sud (relation ibérique) via Poitiers.



Le réseau européen à grande vitesse ferroviaire à l'horizon 2020-2025 (source RFF).

C'est d'abord au Nord que le Limousin devra chercher ses partenaires. Une desserte à Roissy et à Marne-la-Vallée (LGV Est européenne) connectera le territoire à d'autres réseaux, de dimension européenne. La desserte de ces gares depuis Limoges, Poitiers et Brive sera un atout. (Elle serait d'autant plus favorable que la réalisation de l'interconnexion TGV Sud Île-de-France serait réalisée).

¹⁹ Source RFF

²⁰ Développement polycentrique : renforcement d'un système équilibré de régions métropolitaines et de grappes de grandes villes.

Elle connecterait le territoire avec quelques-unes des principales villes du « cœur de l'Europe »²¹, où se concentrent les fonctions stratégiques.

- L'aéroport de Roissy est le premier « hub » aérien d'Europe, la plus importante porte d'entrée en Europe. La connexion rendrait le territoire accessible depuis n'importe quel point du monde ; ce qui est déterminant pour des entreprises multinationales.
- Roissy est aussi une gare d'interconnexion des LGV :
 - Eurostar vers Londres,
 - Thalys vers le Bénélux (principales agglomérations belges, Amsterdam et Rotterdam) et l'Allemagne rhénane (Cologne, Aix-la-Chapelle),
 - les TGV notamment Nord et Méditerranée ;
 - le futur TGV Est vers l'Est de la France, l'Allemagne rhénane (Francfort, Mannheim...) et du Sud (Stuttgart, Karlsruhe, Munich), la Suisse alémanique (Bâle, Zurich).

La LGV sera un « accélérateur de l'intégration européenne » du territoire qu'elle desservira grâce à la connexion avec les lignes intra-contininentales. Le service ferroviaire (origine-destination et fréquence des trains) sera déterminant. La LGV aurait deux effets :

- Elle fournira une réponse aux besoins de mobilité croissants à l'échelle européenne, professionnels ou de loisirs ou touristiques. La GVF devient incontournable lorsque les décideurs prospectent pour s'implanter sur un territoire ou pour y accéder. La LGV est également un critère déterminant pour les universitaires et les étudiants. L'intégration européenne si elle se poursuit accélérera cette tendance.
- Elle transformera la situation géographique du Centre Ouest Atlantique et du Limousin dans l'Europe des 25. Elle les rapprochera des centres de décisions de l'Europe du Nord.

Villes reliées au réseau LGV européen répertoriées comme accessibles en fonction du matériel roulant (horizon 2020)				
avec un Eurostar	avec un Thalys	avec un TGV rame Est	avec un TGV réseau	avec un TGV tri-courant
Londres	Bruxelles	Stuttgart	Lille	Genève
	Amsterdam	Munich	Strasbourg	Berne
	Cologne		Milan	
	Berlin		Rome / Naples	
			Madrid	

L'accessibilité figurant dans le tableau ci-contre est possible d'un point de vue technique. Elle ne préjuge en rien d'une mise en service commerciale.

Délai depuis Limoges à destination de métropoles européennes, avec correspondance en gares de Roissy-CDG TGV, de Marne-la-Vallée-Chessy ou à Lille	
Limoges-Bruxelles	4h environ
Limoges-Londres	5h1/4 environ

1.2 UN « CATALYSEUR » DU DEVELOPPEMENT POUR FAIRE DE LIMOGES UNE METROPOLE REGIONALE, A VISIBILITE EUROPEENNE ET MEME MONDIALE

Limoges est une ville qui compte en France. C'est une capitale régionale. Sa taille (aire urbaine de 230.000 habitants), quelques fleurons industriels (Legrand, leader mondial de l'appareillage électrique à basse tension, Norisko (expertise d'équipements, d'installations et d'infrastructures) et les porcelainiers), et sa fonction de capitale régionale font d'elle le principal pôle urbain entre Loire et Garonne et lui confèrent un rayonnement économique supérieur à la moyenne des villes comparables. La technopôle ESTER, quelques formations supérieures d'excellence et 5 pôles de compétitivité, lui donnent une activité tertiaire supérieure spécialisée et regroupée. Ces éléments la dotent en emplois métropolitains supérieurs, principaux utilisateurs de la GVF.

Les acteurs locaux ont conscience de ces enjeux. Limoges entend grandir. Elle se pense comme une « capitale régionale à vocation métropolitaine »²², et développe des coopérations avec d'autres villes comme Poitiers pour créer une voie alternative de métropolisation.

Limoges sans la LGV s'est engagée dans une stratégie de développement, en trois grands axes :

- renouvellement du tissu industriel grâce à une participation aux 5 pôles de compétitivité et en premier lieu le pôle céramique ;
- essor de la technopôle et des zones d'activité industrielles et commerciales spécialisées ;
- projets d'habitat souvent portés par de nouveaux acteurs de la promotion immobilière.

Déjà, elle dimensionne certains de ses projets à l'échelle d'une métropole. Ses ambitions la placent à un rang où l'absence de desserte par la grande vitesse ferroviaire la mettrait en situation de désavantage comparatif. Les conditions sont déjà réunies en partie pour que les effets prévisibles engendrés par la LGV se produisent.

Dans ce sens, la desserte de Limoges par la grande vitesse ferroviaire relève de l'aménagement du territoire national : c'est pour l'Etat lui donner les moyens de développement correspondant à ses potentialités et à ses ambitions. Cette desserte répond aussi au modèle de développement polycentrique préconisé par l'Union européenne (cf ci-dessus).

Toutefois, l'expérience montre que la grande vitesse ferroviaire est moins un outil d'aménagement du territoire qu'un « catalyseur » du développement. Par ailleurs elle profite aux villes déjà attractives ou qui en ont le potentiel. Dans la concurrence entre les territoires, la LGV améliore la position du territoire, mais elle ne donne pas un avantage décisif. Si on extrapole cette vision, Limoges ne confirmera pas son statut de métropole par la seule desserte par la grande vitesse ferroviaire. Elle devra aussi :

- renforcer son commandement, ses fonctions métropolitaines supérieures, ses coopérations ... ;
- accueillir de nouvelles populations et installations.

²¹ Cœur de l'Europe : il est géographiquement délimité par les métropoles de Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg.

²² Contrat d'agglomération de Limoges Métropole.

1.3 LES EFFETS DE LA LGV POUR BRIVE SERONT ESSENTIELLEMENT LIES A LA CAPACITE DE LA LIGNE POITIERS-LIMOGES A CAPTER LES FLUX TOURISTIQUES NATIONAUX VERS LE SUD OUEST

Brive se trouve aussi face à un enjeu d'insertion dans le réseau principal de transport européen pour des raisons liées à son ambition de devenir un centre dans le Sud-Ouest. Le diagnostic a montré :

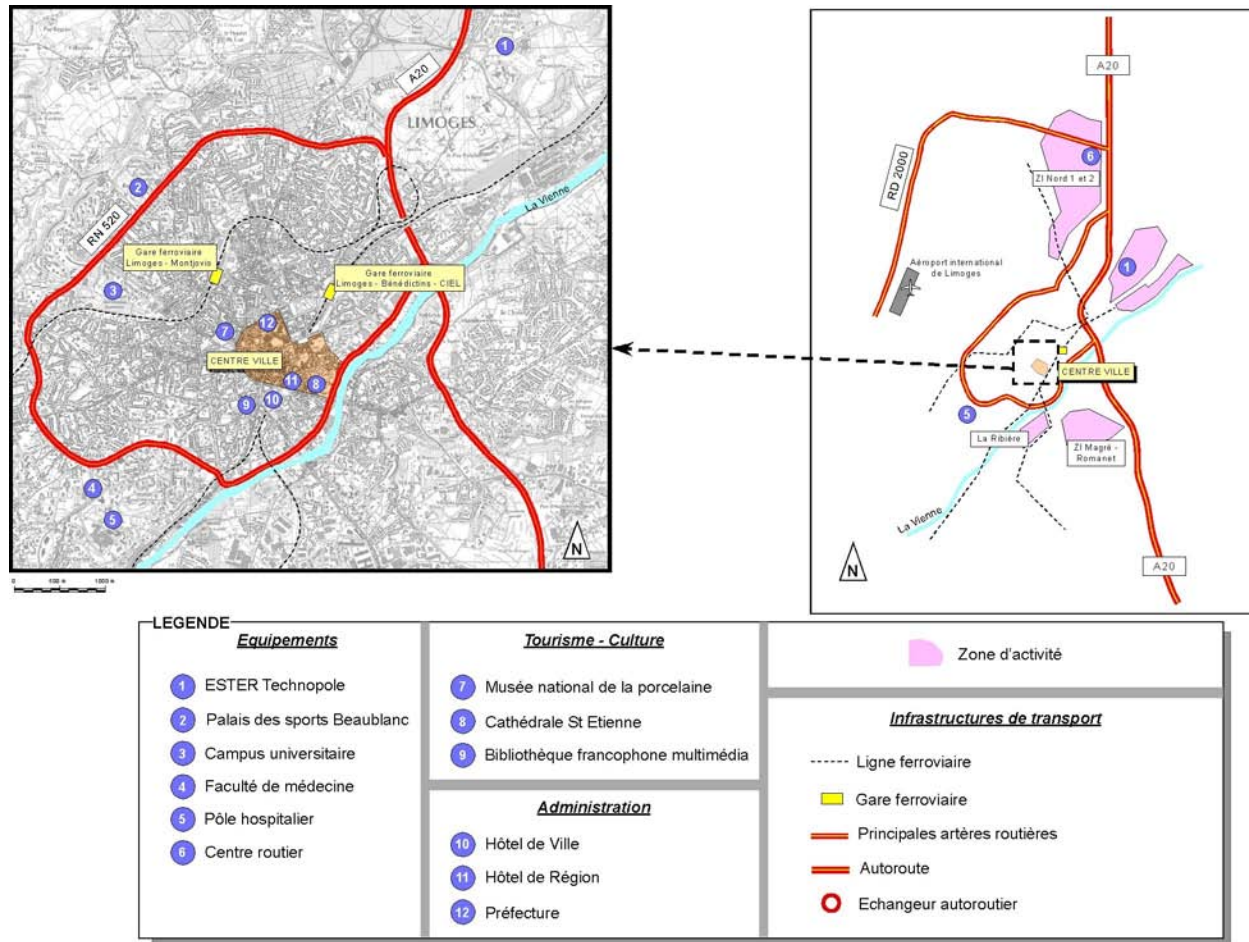
- la situation de carrefour : bientôt, Brive sera un carrefour routier important. Elle est déjà un carrefour ferroviaire, malgré un rabattement aujourd'hui peu performant. Les acteurs de Brive ont axé leur développement sur l'aménagement de zones d'activités le long des deux autoroutes ; sur ce point le TGV ne devrait pas apporter davantage d'attractivité ni de compétitivité ;
- la situation de porte d'entrée du bassin touristique et de résidences secondaires du Périgord-Quercy, et des sites touristiques corrèziens ; la LGV peut jouer un rôle ;
- une armature urbaine polycentrique, faite d'une ville-centre et de centres urbains secondaires ;
- une politique volontariste, par exemple avec la construction d'un nouvel aéroport entre Brive et Souillac.

Ces éléments mettent en valeur la capacité de Brive à changer de statut au sein de la hiérarchie urbaine française. Elle peut devenir un ensemble plus autonome qu'aujourd'hui, une ville d'équilibre entre le Massif Central et le Bassin Aquitain, et une ville regardant vers le sud-ouest. Mais il est peu probable que la LGV joue ici le rôle tenu aujourd'hui par les infrastructures routières : sa configuration Nord (pour Brive) ne la destine pas à ce rôle.

En revanche, combinée à l'aéroport, la desserte TGV peut faire de Brive la porte d'entrée du bassin touristique et de résidences secondaires du Périgord-Quercy. Ce bassin est le principal espace touristique non littoral entre Loire et Garonne. Il est aussi un espace de résidences secondaires pour les Britanniques, les Néerlandais et les Belges. La captation des flux dépendra du service et de la desserte. Par exemple à terme une desserte depuis le Royaume-Uni réduirait la différence de temps de trajet entre le train et l'avion. Celle-ci supposerait :

- une correspondance à Lille, Roissy ou à Marne-la-Vallée avec des Eurostar ; (seuls ceux-ci sont aptes à rouler à ce jour sur le réseau britannique pour des raisons techniques ;
- l'éventuelle réalisation de la LGV Sud Ile-de-France qui améliorerait encore le temps de parcours.

En affirmant la situation géographique de Brive et en faisant la porte d'entrée de bassin touristique, la LGV pourrait stimuler les relations Brive/Tulle avec les autres pôles du Périgord-Quercy : Cahors, Sarlat-la-Canéda, Périgueux et Bergerac. Cet effet est conditionné par l'engagement d'actions visant à développer le potentiel touristique (étouffer l'offre, meilleure coordination des stratégies et des actions des organismes de développement touristique), et les aménagements (parkings, hébergements...).



Consistance et localisation du commandement limougeaud (carte Setec Organisation).



2 LES EFFETS A L'ECHELLE INTER-REGIONALE

2.1 LA CONTRIBUTION A LA CONSTITUTION D'UN BIPOLE LIMOGES-POITIERS, PREMIER ELEMENT D'UN ESPACE CENTRE-OUEST ATLANTIQUE

Limoges et Poitiers coopèrent déjà dans les domaines universitaires, économiques et institutionnels.

- La coopération universitaire est concrétisée depuis 1975 par « l'association pour le développement de l'enseignement et de la recherche en Limousin - Poitou-Charentes » qui regroupe la plupart des organismes d'enseignement supérieur de Poitiers et de Limoges, ainsi que des acteurs économiques (banques, Medef...).
- La Chambre régionale de commerce et d'industrie Limousin – Poitou-Charentes fédère 10 CCI des deux régions. Plusieurs grands acteurs économiques se sont organisés à l'échelle inter-régionale (France Télécom, Crédit Agricole, Caisse régionale d'assurance maladie).
- Limoges et Poitiers se sont engagées depuis 1998 dans le réseau de villes Limoges-Poitiers ; Elles ont candidaté à l'appel de la DATAR pour la coopération métropolitaine avec les autres préfectures de Poitou-Charentes. Elles ont ainsi défini un schéma de développement commun de « voie alternative de métropolisation »²³ qui vise à ce qu'elles acquièrent ensemble les services d'une métropole.

Ces coopérations sont porteuses « d'emplois métropolitains supérieurs », les plus consommateurs de grande vitesse ferroviaire. La faible performance actuelle de la liaison « Poitiers – Limoges », routière comme ferroviaire, freine la coopération. La LGV « Poitiers-Limoges » reliera les deux capitales régionales en 35 minutes environ, soit un gain de temps et de confort considérables. L'amélioration concomitante de la RN147 offrira aussi des gains de temps et de sécurité. Cette double amélioration offrira au bipôle Limoges-Poitiers les moyens d'une étroite coopération.

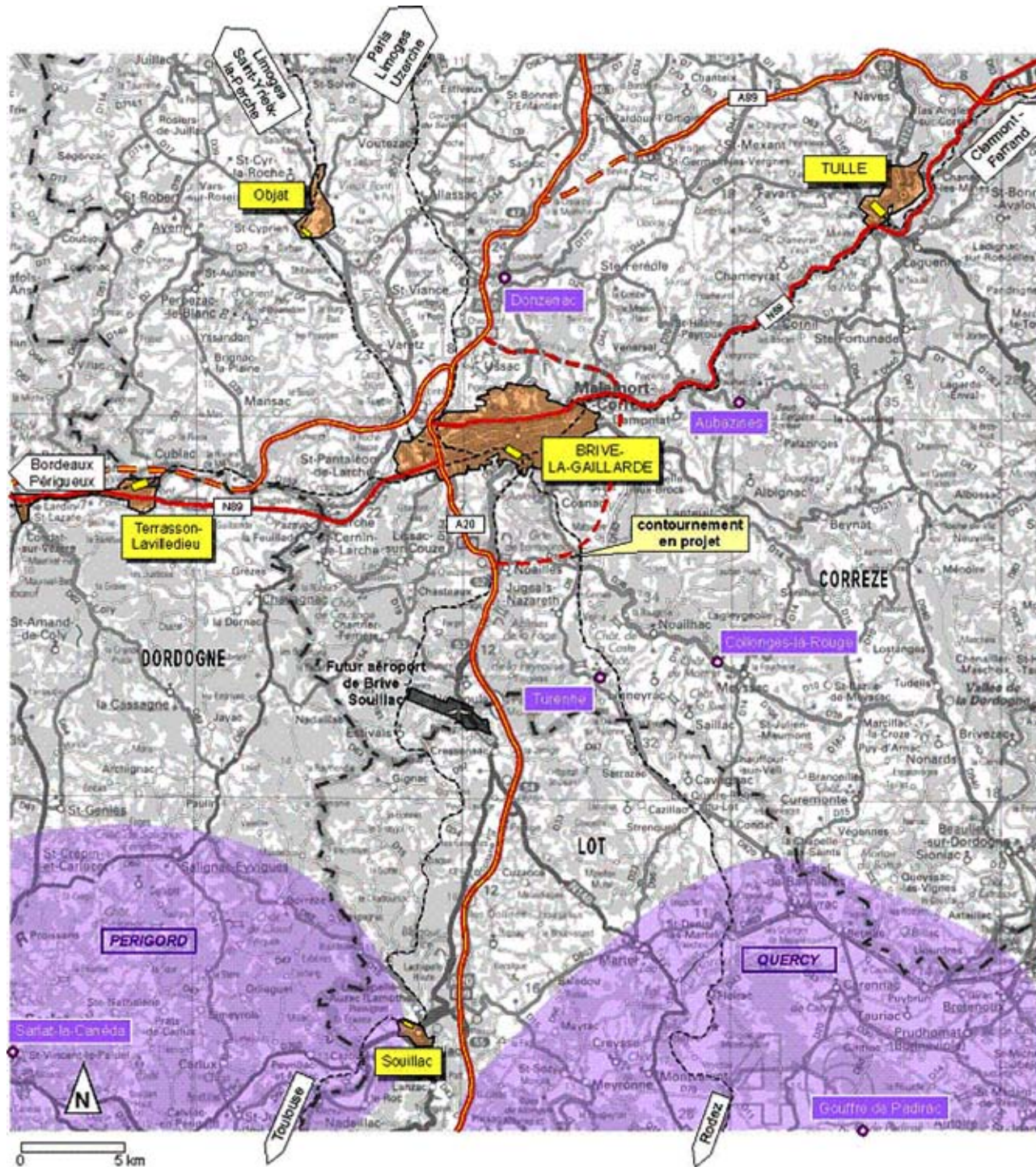
Cet effet de la LGV est conditionné par la qualité du service ferroviaire rendu, la fréquence, et l'adaptation des horaires aux populations tertiaires supérieures. Le pôle intermodal de Limoges-Bénédictins, le CIEL, et le pôle d'échanges multimodal de Poitiers, la présence des deux technopôles, à proximité immédiate du réseau constituent autant d'atouts.

Enfin ce renforcement du bipôle Limoges-Poitiers structurera l'espace Centre-Ouest Atlantique, constitué par les deux régions Limousin et Poitou-Charentes et même du Val de Loire. Cet espace a une existence géographique. Son existence politique et économique est encore juste esquissée : elle est une orientation des documents stratégiques des collectivités publiques. Une coopération entre les deux capitales régionales, leur offrant les équipements et les services d'une métropole, constituerait un facteur fondateur et organisateur d'un tel espace Centre-Ouest Atlantique.

Le développement de ces relations inscrit les régions dans un espace vaste et polycentrique qui correspond aux préconisations de l'Union européenne. L'inter-régionalité qui découlera de cette organisation en réseau sera multiple. Jean-Paul Diry²⁴ la décrit comme une « inter-régionalité à géométrie variable ».

²³ Ces facteurs seront plus détaillés dans la partie C,1 consacrée aux mobilités et aux échanges.

²⁴ Professeur à l'université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand et directeur du Centre d'études et recherches sur l'aménagement du Massif Central et des espaces ruraux. Propos tenus à l'occasion de sa contribution aux groupes de travail de « Limousin 2017 »



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

Les atouts de la situation géographique briviste : carrefour autoroutier, porte d'entrée du bassin touristique Périgord-Quercy, proximité de pôles urbains secondaires (carte : Setec Organisation).

- Plutôt que sur une métropole, l'espace s'organisera par le maillage de villes moyennes : Limoges et Poitiers, mais aussi Tours, La Rochelle, Angoulême, Brive-Tulle, Niort, et Guéret. L'espace Centre-Ouest Atlantique ne circonscrit pas au bipôle Poitiers-Limoges, même si le renforcement de celui-ci est indispensable.

Dans un tel contexte, la structuration de l'espace Centre-Ouest Atlantique consiste :

- à nouer le plus de relations et de coopérations entre les villes,
- et à développer une offre métropolitaine « en réseau » pour l'irriguer et le promouvoir,

démarche novatrice en France, nécessitant de proposer des solutions innovantes notamment dans le domaine des déplacements inter-urbains et des fonctions métropolitaines supérieures.

2.2 POITIERS COMME « HUB FERROVIAIRE » DU CENTRE-OUEST ATLANTIQUE

En créant un « hub » ferroviaire à Poitiers, la LGV « Poitiers-Limoges » offre une chance à cet espace. Le « hub » démultiplie l'origine / destination des trains à partir d'une ville, en établissant des correspondances rapides vers toutes les autres villes. Le hub fera de Poitiers un carrefour ferroviaire régional, par la connexion des lignes Paris-Bordeaux, Paris-La Rochelle et Paris-Brive. Il rendra accessibles entre elles, dans des temps de parcours permettant une coopération avec :

- branche nord : Tours (potentiellement les 2 LGV + la ligne classique),
- branche sud : Angoulême, Bordeaux,
- branche ouest : La Rochelle, Niort,
- branche sud-est : Limoges, Brive-la-Gaillarde/Tulle.

Le « hub » suppose une synchronisation des arrêts aux heures du matin et du soir. Il intéresse les emplois métropolitains supérieurs. Il renforcera Poitiers et accroîtra son potentiel pour le tourisme d'affaires.

Les directions du « hub »	Temps de parcours à l'horizon 2020-2025
Branche nord • Tours – Poitiers	1/2 h environ
Branche sud • Angoulême – Poitiers • Bordeaux – Poitiers	40 minutes environ 1h environ
Branche ouest • La Rochelle – Poitiers • Niort – Poitiers	1h10 environ 35 minutes environ
Branche sud-est • Limoges – Poitiers • Brive-la-Gaillarde – Poitiers	35 minutes environ 1h40 environ

Les dessertes qui pourraient constituer le « hub » TGV de Poitiers (données : RFF).

2.3 DE NOUVELLES RELATIONS AVEC TOURS

Aujourd'hui les trains Paris-Limoges mettent en relation Limoges avec Orléans, Vierzon et Châteauroux. Ces relations ne sont guère développées : Orléans, tournée vers Paris et le Val de Loire,

est à deux heures de Limoges. Châteauroux située, dans le meilleur des cas, à une heure de Limoges se tourne peu vers celle-ci sauf parfois pour l'enseignement supérieur.

Avec la LGV « Poitiers-Limoges », les trains entre Paris et Limoges passeront par Tours. Tours et Limoges seront distantes non plus de 3h11 avec deux changements actuellement dans le meilleur des cas, mais d'1h1/4 environ.

Limoges n'a actuellement que peu de liens avec Tours. Toutefois des décisions récentes vont générer des coopérations :

- Limoges et Tours sont membres du pôle de compétitivité « Sciences et systèmes de l'énergie électrique », associant Legrand (Limoges) et STMicroelectronics (Tours), ainsi que Connex et Dalkia comme entreprises, le CEA et le CNRS comme laboratoires de recherche, et l'université de Tours pour l'enseignement supérieur. Le pôle vise au développement de composants et de matériaux d'électronique de puissance.
- Une coopération entre les universités de Poitiers et de Limoges est déjà en place, mais des projets visent à y intégrer également celles d'Angers et de Tours.

Ces deux projets induiront des mobilités entre les trois agglomérations de Tours, Poitiers et Limoges, pour lesquelles une desserte en LGV sera un support indispensable.

Les pôles de compétitivité

Ils regroupent, sur un espace géographique donné, des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche publiques ou privées, engagées dans une démarche de coopération.

Leur objectif est de créer des synergies entre les différents acteurs parti-prenants à ces pôles, renforcer et développer une excellence, à l'échelle nationale au moins, dans les domaines concernés.

Ils créeront des relations avec l'international et surtout entre les différentes régions concernées. Ils intéressent surtout des emplois métropolitains supérieurs, donc consommateurs de GVF.

2.4 UNE AMELIORATION DE LA LIAISON ENTRE LIMOGES ET BORDEAUX

La LGV Poitiers-Limoges prévoit un raccordement à la LGV SEA uniquement vers le Nord, vers Tours et Paris. Pour se rendre de Limoges à Bordeaux via la LGV Poitiers-Limoges, il faudra changer de train à Poitiers. Or, même dans ce cas, la LGV Poitiers-Limoges permettra une amélioration du temps de parcours entre les capitales du Limousin et de l'Aquitaine. En fonction des scénarios (et notamment des tracés), le gain de temps varie entre 40 minutes et 1 heure environ.

Le temps de parcours entre Limoges et Bordeaux serait ainsi ramené entre 1h20 et 1h40 environ, ce qui constitue un support pour établir une collaboration. Néanmoins, Limoges et Bordeaux ne coopèrent que peu aujourd'hui. Elles développent pas non plus de projets en commun permettant d'envisager de prochaines coopérations. L'amélioration apportée par la LGV Poitiers-Limoges n'aura d'effets que si les deux aires urbaines développent des synergies génératrices de mobilités.

2.5 LA LGV « POITIERS-LIMOGES » NE DEVRAIT PAS CONFÉRER AU TERRITOIRE UNE FONCTION DE LIEN ENTRE LES GRANDS ENSEMBLES REGIONAUX FRANÇAIS

Le territoire concerné par la LGV Poitiers-Limoges est situé entre de grandes régions ; La LGV pourrait établir un lien :

- nord-sud, à l'échelle de la France, mais aussi de l'Europe occidentale (entre péninsule ibérique et Europe centrale et germanique) ;
- est-ouest, à l'échelle de la France entre l'ouest et le nord-ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Basse-Normandie) et l'est et le sud-est (Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur).

Mais ce rôle est peu probable, dans les années à venir : l'axe Paris-Poitiers-Limoges-Toulouse ne sera pas la liaison nord-sud privilégiée de la France. Ce sera plutôt Paris-Bordeaux-Toulouse. Les temps de parcours entre Poitiers et Toulouse via Limoges ne seront pas suffisamment améliorés par rapport aux temps actuels et ne généreront pas des coopérations approfondies.

<i>Itinéraire Paris – Toulouse</i>	<i>Meilleur temps de parcours actuel (2006)</i>	<i>Meilleur temps de parcours 2020-2025</i>
• Paris - Limoges - Toulouse	6h environ	5h10 environ
• Paris - Bordeaux - Toulouse	5h10 environ	3h10 environ

Pour l'itinéraire Paris-Toulouse, l'axe Paris-Bordeaux-Toulouse privilégié (données RFF).

En outre la LGV Poitiers-Limoges ne sera pas un maillon d'une liaison transversale entre l'ouest - nord-ouest et l'est - sud-est de la France :

- Certes le lien entre Limoges et Nantes sera amélioré, le temps de parcours deviendra plus attractif mais continuera de nécessiter au moins un changement à Tours ; l'amélioration dépendra donc étroitement du service ferroviaire ;
- le lien avec l'est, Clermont-Ferrand et Lyon, ne sera pas en revanche amélioré.

3 LES EFFETS A L'ECHELLE INFRA-REGIONALE

3.1 UN « CATALYSEUR » DE LA METROPOLISATION DU TERRITOIRE

La LGV « Poitiers-Limoges » renforcera probablement la « métropolisation » autour des villes-centres de Limoges, Poitiers et Brive. On a vu que la LGV était potentiellement :

- Pour Limoges, un « catalyseur » lui permettant d'acquies un statut de métropole régionale et une visibilité à l'échelle européenne ; outre ce renforcement par les services, la LGV étendra le périmètre d'influence de Limoges : Saint-Junien, Rochechouart, voire Saint-Yrieix-la-Perche et Bellac peuvent intégrer l'aire métropolitaine et connaître de ce fait une nouvelle attractivité, d'autant plus forte que le rabattement vers Limoges sera efficace. A ce titre le rôle des Conseils Régionaux, en tant qu'Autorités organisatrices de transport (AOT) est fondamental.
- Pour Poitiers, un « catalyseur » pour renforcer sa coopération avec Limoges (bipôle lui conférant, dans certains domaines, un statut de métropole régionale, bien aidé par la constitution d'un éventuel « hub » ferroviaire à l'échelle du Centre-Ouest Atlantique).
- Pour Brive-la-Gaillarde, un « catalyseur » de son rôle d'équilibre de l'inter-région entre le Massif Central et le Bassin Aquitain. Son renforcement se répercutera sur l'ensemble polycentrique qu'elle forme avec Tulle, Objat, Terrasson-Lavilledieu et Souillac. La coopération entre les acteurs locaux et plus précisément entre Brive et Tulle est à la fois une condition de succès et le résultat de cet effet. Les effets pour Tulle rejoignent ceux pour Brive, car les deux villes se complètent

Métropolisation et recompositions spatiales

L'espace européen est l'objet d'une évolution tendant à la concentration des hommes et des activités sur des espaces constitués d'une ville à haut niveau de services, articulée à des espaces ruraux environnants attractifs. C'est ce phénomène que l'on désigne sous le vocable de « métropolisation ».

Ses traductions spatiales modifient profondément les relations sub-régionales. Désormais, le territoire ne se divise plus entre les villes et les zones rurales, mais entre, d'une part les espaces sous influence urbaine, qui correspondent peu ou prou à la définition d'« aire urbaine »²⁵ donnée par l'Insee, et d'autre part les espaces ruraux.

Au sein de ces espaces sous influence urbaine, on distingue la ville, « centre de services », et les espaces ruraux proches de plus en plus attractifs qui absorbent l'essentiel des flux migratoires positifs.

La métropole est l'ensemble de l'espace concerné. Ainsi, la ville étend son rayonnement sur des ensembles de plus en plus vastes.

²⁵ Aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (continuité urbaine et 5.000 emplois) et par une couronne périurbaine. Cette dernière est formée de communes rurales ou d'unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celle-ci.

3.2 L'INFLUENCE DE GUERET SUR L'ESPACE CREUSOIS

3.2.1 La métropolisation et son renforcement sont pour le Limousin une nécessité

Le renforcement des fonctions supérieures de Limoges, de Poitiers et de Brive-Tulle, dans la concurrence entre territoires, serviront l'ensemble de la région. L'absence de métropole et des services liés marginaliserait le Limousin par rapport aux espaces attractifs européens ou de proximité.

3.2.2 Pour l'est du Limousin, un besoin de polarisation sur Guéret

Le Limousin est toutefois marqué par un déséquilibre est-ouest (ligne La Souterraine – Argentat). Au Limousin occidental plus jeune et qui compte 4 des 6 aires urbaines²⁶ de la région, s'oppose un Limousin oriental à la population vieillie, peu dense (25 habitants au km²) et sans grande ville. Quasiment toute la Creuse appartient au Limousin oriental. Les espaces mieux desservis gagneront en compétitivité. Dans les conditions actuelles de rabattement ferroviaire et routier de Guéret et Ussel vers Limoges ou Brive, la Creuse toutefois risque de moins bénéficier de ce gain.

Cependant, le Limousin oriental a aussi des atouts de développement. Il reste, malgré la baisse de sa population, un espace attractif. Son solde migratoire est positif, y compris dans les zones les moins peuplées du plateau de Millevaches. Si la perspective d'une France de 75 millions d'habitants en 2050 et si l'attrait pour les espaces les plus ruraux (cf la Lozère) se confirmaient, la LGV peut accompagner cette redynamisation, à condition que rabattement ferroviaire et routier soit amélioré.

Le principal point d'enjeu se situe à Guéret. Même sans réduction du temps de parcours avec Limoges, la LGV mettra la préfecture creusoise à 3 heures de Paris, soit un trajet plus court que la route. Une amélioration du rabattement vers Limoges (correspondance en gare de Limoges, travaux sur la voie) rendra la ville et le Limousin oriental plus accessibles :

- elle améliorerait la position relative de Guéret au sein du Limousin, et donc son attractivité ;
- elle améliorerait les temps d'accès à la partie nord du plateau de Millevaches, pour peu que la rupture de charge soit bien gérée ;
- elle rapprocherait Guéret de Limoges et de ses services métropolitains et fera d'elle un relais de l'influence limougeaude.

Ces facteurs accroîtront la polarisation de la Creuse sur Guéret et donc la diffusion de services sur des territoires qui en sont écartés. Il en naîtra une meilleure cohésion du Limousin autour de Limoges.

La production de ces effets sera fonction de la gouvernance, notamment de la coopération Guéret Limoges, voire du renforcement du réseau de villes Limousin Axe Majeur.

3.3 POUR CAHORS, UN EFFET LIMITE AU TOURISME

Cahors pour sa part se vit dans la mouvance toulousaine. Sa taille ne lui permet pas de concentrer un grand nombre de fonctions de commandement. Elle envisage plus facilement des rabattements vers Toulouse que vers Brive.

Le principal enjeu pour Cahors est le tourisme mais aussi le commandement du bassin du Périgord-Quercy. Comme l'a souligné le diagnostic, Périgueux et Cahors sont en concurrence sur ce point entre elles et avec Brive qui dispose de la situation géographique la plus centrale. La LGV « Poitiers-Limoges », surtout si elle est relayée par un rabattement efficace vers le futur aéroport de Brive-Souillac, offrira des conditions favorables pour consacrer Brive comme porte d'entrée du bassin Périgord-Quercy.

Dès lors, la principale opportunité sur le plan touristique que constitue une desserte TGV depuis Paris et la dorsale européenne réside dans la possibilité de monter des dessertes ponctuelles liées aux événements culturels animant Périgueux et Cahors, sur le modèle des trains thématiques Eurostar qui commencent à voir le jour. Toutefois, selon les dessertes a priori possibles, seule Cahors pourrait disposer d'une liaison directe avec Paris. Ces liaisons seront améliorées d'1 heure avec Paris, ramenant temps de parcours à 4h10 environ



Le patrimoine architectural (cathédrale Saint-Etienne et pont Valentré) et les productions agricoles (truffe, vin de cahors), élément de l'attractivité touristique de Cahors (photos : Ville de Cahors).

NB. Le potentiel touristique et culturel de Périgueux, s'il tient ses promesses, pourrait justifier lui aussi une desserte ponctuelle via Limoges, moyennant un changement de train.

²⁶ Aires urbaines du Limousin occidental : Limoges, Brive-la-Gaillarde, Tulle et Saint-Junien.

PARTIE 3-B – LES EFFETS SUR LE RAYONNEMENT

Définition proposée du rayonnement :
**Positionnement, influence et commandement
d'un territoire sur son environnement local,
national et international.**

La LGV renforcera la conscience et la confiance des acteurs locaux dans leurs atouts, et un sentiment de reconnaissance. « *Le risque majeur que court le Limousin est certainement de ne pas croire suffisamment en lui même. Il s'agit d'accroître la confiance des Limousins en eux-mêmes et en leur région.* » indiquaient Robert Savy, président de la région et Michel Diefenbacher, préfet de région dans le rapport « Limousin 2017 ». Le diagnostic souligne une certaine contradiction entre fierté et inquiétude, entre attachement au terroir et besoin de prendre conscience de ses atouts, entre une expression assez négative de sa situation et une réalité bien plus positive. Le sentiment d'exclusion est prégnant, mais le retard de développement, confirmé certes par des rangs nationaux parfois peu encourageants de dynamisme économique et démographique, est loin de contenir toute la réalité. Le territoire véhicule de lui même une image assez négative, alors que ses atouts sont nombreux : son solde migratoire est positif, il possède des valeurs économiques fortes et, grâce à la porcelaine ou à Legrand, un rayonnement supérieur à celui que sa taille lui vaudrait. Il est bien doté en infrastructures notamment autoroutières... Le diagnostic reprenait une formule utilisée par des acteurs du territoire « Nous devons désenclaver les mentalités ».

Ce besoin vaut pour le Limousin (et encore pas pour Brive) mais pas pour Poitiers.

Dans ce contexte, l'attente du territoire porte sur la modernité véhiculée par la LGV. Etre desservi par la LGV c'est être moderne, reconnu (élu parmi l'ensemble des territoires français), c'est établir un lien avec l'extérieur. La reconnaissance par les autorités nationales de l'intérêt stratégique de desservir Limoges, d'investir pour valoriser ses talents est fondamental. La portée médiatique de la construction d'une LGV renforce cette reconnaissance. Elle marquerait que :

- les ressources locales sont bien réelles, valables sur la scène nationale et européenne ;
- le Limousin est une région qui compte et non pas une région « abandonnée » ;
- le territoire d'influence de la LGV a un « avenir » (et n'est pas simplement une région oubliée, en déclin) : construirait-on un équipement de cette importance pour un territoire sans avenir ?

L'effet de l'arrivée de la LGV sur l'état d'esprit et la culture du Limousin pourrait donc être :

- contribuer à la valorisation des atouts du territoires ;
- les placer dans une situation de challenge, les inciter à montrer qu'ils sont à la hauteur de cet investissement ;
- les inscrire dans la compétition mondiale ; aujourd'hui, la porcelaine, Legrand, l'université, Norisco, les ZA de Brive, les pôles de compétitivité... sont totalement insérés dans la mondialisation ; mais le territoire exprime une méfiance envers cette compétition que la LGV pourrait contribuer à réduire, puisque en elle-même elle le mettrait au cœur des réseaux européens et non seulement français.

Des nuances et des conditions sont naturellement à apporter. Les études sur les LGV et les analyses ci-dessus ont montré que la GVF renforçait la métropolisation. Les effets d'image différeront selon les territoires.

Limoges est la principale intéressée par cette nouvelle desserte : sa desserte est la principale raison du projet. **L'effet sur les mentalités des territoires alentours dépend de leur degré d'identification à Limoges.** Or le diagnostic indique d'une part un certain éclatement des départements de la région ;

d'autre part une certaine faiblesse des relations de Limoges avec d'autres départements : on a vu que Brive ne s'identifiait pas à Limoges ; Cahors et Périgueux encore moins.

Le cas de Brive est singulier : elle véhicule une image conquérante. Le besoin de modernité et de dynamisme est donc moins profond, même si la LGV la véhiculera. Cependant même pour Brive, l'effet ne sera partagé et visible sur les images que si les acteurs s'unissent et conçoivent ensemble un projet porteur, fédérateur et impliquant.

Des projets non réalisés seraient d'autant plus néfastes sur cette représentation souvent négative que le territoire a de lui même, qu'il exprime souvent des doutes voire des réticences (*le mot de « scepticisme »*). Ces réticences s'expliquent notamment par des projets ferroviaires successifs non réalisés. La presse régionale contribue à ce scepticisme. Seules des mesures concrètes dans des délais proches la feront évoluer.

Enfin dernière nuance : il est possible qu'à l'horizon de réalisation du projet, l'image de modernité portée par la LGV se soit estompée au profit d'une image de normalité. Cette éventualité limiterait d'autant cette évolution des mentalités.

2 LA LGV ET L'OUVERTURE AU MONDE, LA LGV ET L'IMAGE DU TERRITOIRE

2.1 LA LGV AMELIORERA LA VISIBILITE DU TERRITOIRE ET SON OUVERTURE

Limoges, Brive, Tulle, la région Limousin ont besoin aujourd'hui d'améliorer leur visibilité et leur positionnement : pas vraiment à l'Ouest, on ne les situe pas non plus au Centre ou dans le Massif Central. Elles constituent le Limousin, région un peu à part des grands courants de transport, même si les nouvelles infrastructures routières (A20, A89 et RCEA) modifient cette situation. Leur **localisation sur le réseau des lignes à grande vitesse**, l'apparition du nom des villes sur les supports d'information voyageurs de la SNCF renforceront cette visibilité avec la notoriété des villes desservies.

De plus les trains classiques arrivent à Paris Austerlitz, gare moins bien desservie par les transports en commun que les autres gares parisiennes, notamment vers les centres de décision (La Défense, Haussmann – Saint-Lazare, 7^{ème} arrondissement pour l'administration...), et qui n'a pas fait l'objet d'une rénovation récente. Les TGV eux arriveront **gare Montparnasse**, d'une part plus accessible et plus « moderne », et d'autre part, lieu de départ des trains vers l'Atlantique.

Cette arrivée gare Montparnasse serait un atout formidable pour l'ancrage du Limousin dans l'Ouest atlantique ; car la gare parisienne de Limoges serait la même que celle de Nantes ou de Bordeaux.

Desservi par un TGV partant de Montparnasse, le territoire bénéficiera d'une synergie d'image. Il se verra rattaché à l'ouest atlantique et son image sera modernisée ; son accessibilité sera améliorée par la LGV et par la gare de départ. Le territoire s'inscrira dans la continuité de Tours et Poitiers. Il sera géographiquement mieux positionnée.

A nouveau, l'effet d'image se restreindra aux villes dont le nom apparaît sur les supports d'information (cartes et plans, panneaux dynamiques des gares, annonces sonores pour les correspondances).

L'effet sera d'autant plus fort que des **rabattements** simples **vers les centres de décisions, les grandes gares, les pôles multimodaux (type aéroport CDG)**. Car dans ce cas, les noms de Limoges, ou de Brive-la-Gaillarde, apparaîtront également dans ces pôles d'échanges ou centres d'affaire où se concentrent la grande partie des utilisateurs des lignes à grande vitesse. L'insertion dans les grands réseaux de transport en sera d'autant plus visible (convergence des réseaux à grande vitesse à Roissy-Charles de Gaulle, Montparnasse...).

2.2 LA LGV PEUT VEHICULER UNE IMAGE SPECIFIQUE DU TERRITOIRE

En plus de véhiculer cette image de modernité, d'inclusion dans le territoire national, de réseau, d'ouverture au monde, qui vaudrait pour de nombreux territoires, la LGV peut véhiculer une autre image plus spécifiquement liée à des qualités propres. Par exemple au travers du nom des gares ou de la ligne, de l'habillage des trains etc.

3 LA LGV ET L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

La LGV renforcera l'attractivité du territoire pour les cadres et les emplois métropolitains supérieurs, les étudiants, les touristes d'affaire, les personnes ayant des revenus élevés

3.1 LE COMMANDEMENT DE POITIERS ET LIMOGES

Limoges et Poitiers commandent un territoire. Cette fonction est liée à leur statut de capitale régionale et à leur taille démographique et économique, à leurs domaines d'excellence propres : pour Limoges filières industrielles (céramiques, micro-ondes, génétique pour l'agro- et la bio-industrie, traitement de l'eau et des déchets...), Legrand et Norisko, organismes d'enseignement supérieur et ESTER. Et pour Poitiers recherche et université, complétées par les deux technopôles du Biopôle et du Futuroscope, celui-ci accueillant en outre des organismes d'envergure nationale (ENSMA, CNED, CNDP, LPI)²⁷.

<i>Directions-délégations régionales de divers établissements publics – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
EDF-GDF	Limoges	Limousin
RFF	Orléans	-
France Télécom - Wanadoo	Limoges	Limousin et Poitou Charentes
Impôts	Bordeaux	-
<i>Directions-délégations régionales de divers établissements bancaires – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
Crédit Agricole	Limoges	Limousin
Caisse des Dépôts – Caisse d'Epargne	Limoges	Limousin
<i>Directions-délégations régionales de divers groupes de BTP - services – lieu d'implantation du siège social auquel est rattaché le Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
Générale des Eaux (Véolia)	Toulouse	-
GTM	Bordeaux	-
<i>Presse régionale – lieu d'implantation du siège social des quotidiens d'information du Limousin</i>		<i>Rayonnement</i>
<i>Le Populaire du Centre</i>	Limoges	Haute-Vienne

**Quelques indicateurs du commandement régional de Limoges,
lié à son statut de préfecture de région et à sa taille démographique.**

Ce commandement est incomplet pour que Limoges ou Poitiers prétendent au statut de métropole. Le tableau ci-dessus rend compte d'une sujétion à des pôles urbains extérieurs, principalement Bordeaux et Toulouse, pour certaines fonctions. Leur présence est d'ailleurs fragile puisque certains emplois métropolitains supérieurs de Limoges l'ont récemment quittée. Une telle évolution nécessite de préciser les facteurs d'attractivité d'un territoire.

²⁷ ENSMA : Ecole nationale supérieure de mécanique et d'aérotechnique ; CNED : Centre national d'enseignement à distance ; LPI : Lycée pilote innovant.

3.2 FACTEURS D'ATTRACTIVITE D'UN TERRITOIRE ET EFFETS D'UNE LGV

L'attractivité du territoire résulte d'un ensemble de facteurs coordonnés.

En premier lieu, la cible : les facteurs d'attractivité diffèrent selon que l'on s'adresse à des entreprises de recherche et développement, des centres de décision, des activités de production, des activités de logistique, des activités du tertiaire, du tertiaire supérieur, des populations...

La qualité des infrastructures, la desserte ferroviaire ou l'accessibilité à Paris par LGV figurent régulièrement parmi les critères d'attractivité des territoires cités par l'AFII, la DATAR ou des cabinets d'étude pour l'implantation de certaines entreprises de production, surtout du tertiaire supérieur. Pour les entreprises logistiques, les critères d'implantation sont la proximité des marchés, le coût du foncier, la qualité des infrastructures. La LGV n'agira pas de manière directe sur ces dernières activités.

D'autres critères, pour attirer entreprises, investisseurs, cadres supérieurs importent : le marché, la qualité de la main d'œuvre, la croissance de la population, l'investissement dans la recherche et le développement, l'environnement administratif, les coûts salariaux / le niveau des salaires, la qualité, la densité et le faible coûts des infrastructures, l'accueil.

La gouvernance par les acteurs du territoire sur ces questions conditionne l'amélioration de l'attractivité : c'est ce travail qu'on appelle habituellement « valorisation du territoire ». La LGV apparaît comme un facteur second. Elle renforcera l'attractivité du territoire desservi selon :

- **la capacité des acteurs à définir « une stratégie de rayonnement »** : quel rayonnement ? (économique ? universitaire ? culturel et artistique ? choix d'une thématique transversale ?). Par exemple, la LGV aura peu d'incidence sur le choix de Brive d'accueillir des activités logistiques, activités qui ne consomment pas de grande vitesse ferroviaire.
- **la capacité des acteurs à s'appuyer sur leurs atouts et les facteurs accélérateurs du rayonnement.** La LGV est un de ces facteurs car elle s'adresse aux cadres et aux emplois supérieurs, aux étudiants, aux touristes d'affaire, aux personnes ayant des revenus élevés.
- **la capacité des acteurs à identifier les complémentarités entre les territoires**, à mutualiser compétences et moyens (en évitant la dispersion et la redondance de projets dans des territoires voisins). La LGV favorise cette distribution de vocations, car elle rapproche sensiblement les territoires et améliore leur accessibilité.
- **L'amplitude de la communication** sur les projets engagés et la stratégie adoptée.

Il est nécessaire que les projets soient portés et imaginés par les acteurs. Des atouts de rayonnement du territoire (et en particulier de Limoges) pourraient bénéficier de la LGV.

<i>Rayonnement économique</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Siège mondial de Legrand à Limoges, mise en place du pôle Elopsys	La LGV encouragerait les déplacements et échanges entre siège et établissements, entre siège et centres de décisions nationaux, européens et internationaux. Le siège de Legrand devient plus accessible. Sa délocalisation serait moins un risque car l'attractivité serait plus forte. La compétitivité est meilleure. Les formations (5000 par an) sont plus aisées.
Implantation historique de l'industrie de la porcelaine et de la céramique à Limoges – pôle de compétitivité de la Céramique – présence de l'ENSCI (localisation du pôle et de l'école sur le site d'ESTER)	La LGV renforcerait la modernité nouvelle et recherchée de l'industrie de la porcelaine. Des liaisons rapides entre la gare de Limoges et ESTER ou les ateliers de fabrication de la porcelaine participeraient à la stratégie mise en place par les acteurs de ce secteur.
Des zones d'activités vastes, accessibles avec du foncier disponible	La LGV serait l'occasion de cibler les entreprises de ces espaces (quartier d'affaires ? sociétés de services aux entreprises ? activités à forte valeur ajoutée ?) et les services à mettre en place (liaisons gare/ZA, offre territoriale globale...)

<i>Rayonnement touristique et culturel</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Pôle d'économie du Patrimoine (les Arts du Feu) à Limoges	Corréée avec la forte notoriété de l'industrie de la porcelaine et des émaux à Limoges, la LGV pourrait être l'occasion de développer le tourisme urbain sur le thème des Arts du Feu
Projet de Zénith à Limoges , avec construction d'un complexe hôtelier à proximité Projet de Théâtre auditorium à Poitiers Le Futuroscope de Poitiers	La LGV favorise le tourisme de courte durée. Apporte un supplément de clientèle à l'occasion d'un spectacle / concert d'envergure. Nécessité d'une offre d'hébergement de qualité. La LGV serait l'occasion de développer une offre complémentaire entre Poitiers et Limoges : offre de courts séjours
Proximité de Brive-la-Gaillarde de résidences secondaires et de lieux touristiques classés	La desserte de Brive par le TGV renforcerait l'image positive des territoires alentours, l'idée de leur accessibilité. A condition que la proximité de Brive avec les sites recherchés serait bien identifiée (communication, rabattement par TER ou car...)

<i>Rayonnement universitaire</i>	
Atouts de rayonnement présents ou en projet	Apport de la LGV
Poitiers, ville universitaire Formations d'excellence et spécialisations universitaires à Limoges Renforcement en projet des centres de transfert technologiques Dynamiques technopolitaines à Poitiers et Limoges (ESTER, Futuroscope)	La LGV participerait à l'attractivité et à la modernité des formations proposées. Elle constituerait un atout pour les étudiants ou jeunes chercheurs, mobiles. Elle participerait à l'élargissement du périmètre d'origine des étudiants (aujourd'hui cantonné aux régions voisines). Une politique complémentaire d'accueil des étudiants serait nécessaire (logements, restaurants/bars, offre culturelle adaptée...) : Poitiers présente à ce sujet un bon potentiel. Suivant la volonté des acteurs, la LGV pourrait faciliter des projets de complémentarité des cursus entre Poitiers et Limoges.

Ces tableaux sont loin d'être exhaustifs. Ils illustrent davantage le type de réflexion que les acteurs pourront mener d'ici la construction de la LGV pour construire un projet.



Le Futuroscope, élément de la dynamique technopolitaine de Poitiers.

PARTIE 3-C – LES EFFETS SUR LE DEVELOPPEMENT

Définition proposée du développement :
croissance à long terme des populations et des
activités humaines d'un territoire

Au-delà de sa dimension économique, sociale, culturelle, spatiale et durable, le développement est un **processus de transformation** et de **croissance à long terme**.

L'arrivée de la LGV sur le territoire constituerait une ressource pour le territoire. Le développement qu'elle induira dépendra de la gouvernance, c'est-à-dire de la capacité des acteurs à s'en saisir et à l'adapter à leurs besoins tout en tenant compte de leurs valeurs, de leurs particularités, de l'historique de leurs relations et de leurs projets de coopération.

La notion de gouvernance a déjà été évoquée dans les deux premières parties et certains aspects du développement déjà traités.

Le sujet de cette troisième partie est celui du développement sous des angles davantage liés aux individus, à leurs initiatives. Il vise à montrer l'influence possible de la LGV dans ce « contexte culturel » :

1. **les effets sur les mobilités**, l'effet de la LGV sur les mobilités des profils socio-économiques type CSP+ et étudiants dont la présence et les activités participent à l'attractivité d'un territoire
2. **les effets sur le tourisme.**
3. **les effets sur les installations économiques**

1 L'ACCROISSEMENT DES MOBILITES ET LA COMPETITIVITE

1.1 LA MOBILITE ET LES EFFETS DES LGV SUR L'ACCROISSEMENT DES DEPLACEMENTS

La notion de mobilité synthétise les multiples paramètres d'un système de déplacement et de transport. Elle traduit la propension à voyager des habitants d'une zone donnée. Elle peut concerner une population particulière, définie par ses caractéristiques sociales, économiques ou par son implantation géographique. Elle peut être décomposée selon les modes, les motifs de déplacement, les périodes (semaine / week-end, par exemple) etc.

La propension à voyager dépend de l'offre de transport et de ses améliorations (ou dégradations) et de facteurs sociaux (CSP, âge...).

L'offre de transport se caractérise par plusieurs facteurs :

- la mise en réseaux ou l'intermodalité qu'elle permet (une offre de transport est relative à celle des autres modes de transport),
- le coût et tarifs en vigueur, la politique commerciale,
- les services connexes. On peut par exemple penser, dans le cas de l'offre ferroviaire, à l'accessibilité ou à la capacité de parking de la gare.

La demande dépend :

- des caractères socio-économiques de la population,
- des origines/destinations véritables,
- des motifs et les fréquences requises de déplacement,
- de l'offre.

Les études menées sur l'effet des LGV retiennent que :

- l'accroissement des mobilités concerne surtout **les populations déjà mobiles** ;
- il est **proportionnel à la durée du trajet** ;
- il peut s'expliquer par du report modal (même si la part du train reste toujours seconde par rapport à celle du routier).

Le diagnostic indique que les populations mobiles habitent les aires urbaines, et majoritairement les agglomérations de Limoges et Poitiers. Une grande partie des effets sur les mobilités à Poitiers résultera de la mise en service de la LGV SEA.

1.2 VILLES ET LIAISONS INTER-CITES CONCERNEES PAR UN ACCROISSEMENT POTENTIEL DES MOBILITES

Villes qui seront situées entre 1h - 1h1/2 environ et 3h1/2 environ de Limoges sur les hypothèses d'un « Limoges-Poitiers » en 35 - 40 minutes environ et d'une connexion directe aux villes citées :

Villes déjà situées entre 1h - 1h1/2 et 3h environ de Limoges, dont la durée du trajet bénéficiera d'une réduction de temps avec l'arrivée du TGV (meilleur temps de parcours)	Villes nouvellement situées entre 1h - 1h1/2 et 3h1/2 de Limoges avec l'arrivée du TGV (meilleur temps de parcours)
Poitiers (2h environ à 35-40 minutes env.)	Tours (1h env.)
Bordeaux (2h20 env. à 1h20 env. – 1h40 env.)	Aéroport CDG (entre 2h40 env. et 3h env.)
Paris (2h50 env. à 2h env.)	Lille (3h3/4 env.)
	Nantes (3h env.) (meilleur des cas - avec correspondance à Saint-Pierre-des-Corps)

Le gain de temps sera très visible pour la liaison Poitiers-Limoges, la durée du trajet passant de 2 heures environ actuellement à 40 minutes environ maximum.

Les liaisons qui verront a priori un accroissement substantiel des mobilités (grâce à des reports modaux dus à des gains de temps) sont celles situées sur le réseau déjà existant de GVF (Tours, Paris, aéroport Roissy-CDG) et de part et d'autre du tronçon Poitiers-Limoges.

On retiendra en particulier les liaisons suivantes :

Les liaisons avec Paris et l'Île-de-France :

- **Paris - Limoges**: c'est sur cette liaison que les croissances du trafic devraient être les plus importantes (source étude SYSTRA) : suivant les scénarios de fréquence et de durée du trajet, on compterait une hausse du nombre de voyageurs comprise entre 400.000 et 500.000 voyageurs : soit des croissances comprises entre 25 et 30%. Cette croissance des mobilités profitera à l'économie supérieure du territoire et à sa compétitivité.

Limoges gagne en proximité (réduction du temps de trajet de 30%). Cependant la durée actuelle de 2h50 environ n'est pas dissuasive. La connexion à l'aéroport Roissy CDG pourrait apporter un avantage décisif sur la liaison actuelle Limoges-Paris gare d'Austerlitz. puisqu'elle permettrait une ouverture du territoire à l'international.

- **Paris – Brive-la-Gaillarde** : un gain de temps réel puisque la ligne Poitiers-Limoges place Brive à 3h environ de Paris.

Certains facteurs pourraient freiner le développement des mobilités sur cette liaison : la concurrence de l'aérien (avec l'ouverture d'un aéroport à Brive), le nombre moindre d'activités du tertiaire supérieur (très consommatrices de LGV), ...

Des mesures d'accompagnement seront nécessaires pour le développement des mobilités:

- service ferroviaire rendu : possibilité de liaisons directes ou à très faible nombre d'arrêts afin que la durée du voyage soit le plus près possible des 3 heures ;
- accessibilité de la gare, aujourd'hui difficile (située en cul-de-sac, parking de taille réduite...).

- **Paris – Cahors**

Un développement des mobilités freinée par une durée du trajet d'environ 4h en liaison directe, soit une durée encore moyennement compétitive par rapport à d'autres modes de transport.

Les liaisons inter-cités :

Les gains de voyageurs sur les axes interrégionaux et régionaux (entre Limoges/Brive/Cahors et Poitiers) devraient se situer aux environs de 100 000 voyageurs (source Etude Systra). Les liaisons inter-cités en jeu sont :

- **Poitiers – Limoges**

La très forte diminution du temps de trajet, les complémentarités potentielles et les similitudes socio-économiques des deux villes contribuent à la croissance des mobilités. Il s'agit d'une opportunité à saisir par les acteurs du territoire.

- **Poitiers – Brive-la-Gaillarde**

Le trafic actuel sur cette liaison est très faible : 2000 voyageurs en 2002. Ce nombre devrait rester faible, d'autant que les deux villes n'envisagent pas de travailler ensemble.

Pour les trois liaisons suivantes, le gain de temps combiné aux caractéristiques des populations des villes citées paraît intéressant à signaler :

- **Limoges – Tours** : possibilité d'une liaison directe. Tours est une ville universitaire. Une coopération Limoges-Poitiers-Tours est envisageable.

- **Limoges – Nantes** : le développement des mobilités semble moins évident, pour deux raisons :

- le temps du trajet serait de trois heures environ dans le meilleur des cas, en raison notamment de la mauvaise liaison Poitiers-Nantes (changement nécessaire)
- le peu de projets de coordination de Nantes avec Poitiers et Limoges. La stratégie de Nantes s'oriente sur le renforcement de sa situation littorale et du pôle Nantes – Saint-Nazaire.

- **Limoges – Toulouse** : le temps du trajet Limoges-Toulouse par train ne sera pas réduit avec l'achèvement des LGV SEA, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges. Mais le développement des pôles de compétitivité communs aux régions Limousin et Midi-Pyrénées (pôles Elopsys, cancer_bio-santé, Via méca, viandes et produits carnés), généreront des coopérations. La volonté politique sera nécessaire car il n'existe aujourd'hui ni réels projets communs, ni appartenance à un réseau de villes communs.

Quelques opportunités de développement inter-cités

En terme d'accroissement des mobilités, on retiendra les liaisons suivantes :

- **Limoges – Paris / Limoges – Roissy CDG**

- **Poitiers – Limoges**

- **Limoges – Tours**, voire Limoges-Poitiers-Tours-Angers

En effet ces trois liaisons concernent des agglomérations où se concentrent :

- des activités du tertiaire supérieur (technopôles, pôles de compétitivité, haute administration, pôles santé, laboratoires de recherche...)
- des étudiants (universités, grandes écoles, Tours et Poitiers sont en particulier des villes de renommée universitaire).

- des foyers à revenus élevés (les zones d'emplois de Limoges et Poitiers occupent, avec celle de Bordeaux, les premiers rangs du quart Sud-Ouest en terme de revenu moyen par unité de consommation)

Le diagnostic a souligné la part élevée des pensions/retraites dans les revenus déclarés dans le Limousin et dans la zone d'emploi de Limoges (respectivement 30.1% et 26.9% pour une moyenne de province de 24.4%). Le nombre élevé de retraités peut constituer une opportunité en terme d'augmentation des mobilités.

2 LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET L'EMPLOI

La LGV peut favoriser les implantations d'activités liées au tertiaire supérieur dans les principales agglomérations.

2.1 EFFETS OBSERVES DES LGV SUR LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET SUR L'EMPLOI

C'est au chemin de fer que l'on attribue souvent l'origine de l'essor industriel de la seconde moitié du XIXème siècle. Aux Etats-Unis la révolution industrielle va de pair, par exemple, avec la croissance du réseau ferré²⁸. Pour autant l'impact sur le développement économique des territoires n'est pas systématique et se vérifie différemment selon les secteurs d'activités. De manière schématique, on peut dire qu'une économie bénéficiera d'une infrastructure si elle en est utilisatrice. Par exemple, une économie de production de matières premières serait très peu bénéficiaire d'une LGV.

Les liens entre infrastructure de transport et développement économique peuvent être examinés au regard de trois caractéristiques : nouvelles embauches, croissance de l'activité et installation de nouvelles entreprises dans la zone.

Le lien entre service grande vitesse et installation de nouvelles entreprises est peu immédiat

Les études sur les effets des LGV convergent pour souligner les délais longs des répercussions des LGV sur les dynamiques économiques locales. Ainsi, en dépit d'une forte augmentation du trafic et d'une transformation des mobilités des voyageurs, Valérie Mannone, auteur de « *L'impact régional du TGV Sud-Est* », montre que le TGV n'a induit au moment de l'étude (en 1996 soit 15 ans après l'ouverture de la ligne) aucune transformation majeure dans les dynamiques économiques et spatiales des villes abordées (notamment Marseille, Avignon et Valence) ; à l'exception de quelques secteurs comme le tertiaire supérieur. Il y a peu de chance que ce principe soit différent sur le territoire desservi par la LGV Poitiers-Limoges.

Les effets les plus forts portent sur les secteurs du tertiaire supérieur

Les territoires déjà fortement urbanisés ayant une volonté d'attirer de nouvelles entreprises de haute technologie ou du secteur Etudes-conseil-assistance (ECA) ont utilisé l'argument supplémentaire de la grande vitesse. Le succès d'Euromed à Marseille illustre, bien que le nombre d'emplois directement imputables à la LGV soit assez faible (1.000 environ selon Euromed pour 450.000 emplois dans l'aire urbaine)

A Nantes des entreprises des secteurs de la haute technologie et ECA ont élargi leur marché vers Paris, tout en gardant leurs sièges sociaux en Loire Atlantique. L'étude « *Nantes, 7 ans après* » précise par exemple que sur les 4.091 établissements du tertiaire supérieur répertoriés dans l'agglomération nantaise en 1996, 40,2% avaient moins de sept ans, date de la mise en service du TGV Atlantique.

Dans le même esprit, Valérie Mannone révèle une sensibilité des activités du tertiaire supérieur aux conditions de transport et plus particulièrement aux moyens de transport rapides et souples.

²⁸ La première liaison transcontinentale New-York-San Francisco, qui s'achève en 1869, réduit ce trajet de six mois à une semaine, mais ouvre aussi des débouchés à l'Ouest, où les compagnies de chemin de fer sont autorisées à distribuer des terres de colonisation le long des nouvelles voies, et accélère par là même l'industrialisation du Nord-Est.

En favorisant la spécialisation économique des territoires, grâce notamment à des coopérations intercités, la LGV peut renforcer leur visibilité et donc leur attractivité économique

Sur le territoire, les coopérations et les partenariats sont encore hésitants, le système métropolitain peu structuré. Cette situation limite les capacités d'entraînement des deux agglomérations sur les territoires alentours. La LGV pourrait en favoriser la spécialisation et la complémentarité. Cet effet a été abordé dans le chapitre sur l'image et dans celui sur la structuration d'un système métropolitain inter-régional.

2.2 CERTAINS TERRITOIRES POURRAIENT BENEFICIER DE LA LGV EN TERMES D'INSTALLATIONS ECONOMIQUES

Compte tenu des caractéristiques économiques, le territoire le plus à même de bénéficier potentiellement de l'arrivée de la grande vitesse en termes d'installations économiques est celui de **l'agglomération limougeaude. Brive-la-Gaillarde et Tulle** présentent des potentiels (présence de tertiaire supérieur, larges zones d'activité, prix du foncier compétitif...). Mais leurs stratégies et leurs profils ne sont pas aujourd'hui orientées vers l'accueil d'activités liées à la GVF. Elles peuvent évoluer.

L'échéance est à ce jour trop lointaine pour affirmer que des entreprises s'implanteront dans ces villes comme suite à l'arrivée du TGV. En revanche, des pistes (sur l'aménagement du territoire et les choix stratégiques de développement économique) peuvent être suggérées.

La gare

La gare joue le rôle de « *porte d'entrée* » au réseau ; c'est par elle que le gain d'accessibilité et de notoriété se trouve accru. Les décideurs économiques font leur choix d'implantation en fonction d'un grand nombre de paramètres, parmi lesquels, pour les entreprises nationales et les PME, la proximité d'une gare. Pour les entreprises internationales, cet argument est moins important que la présence d'un aéroport. Les gares principales existantes sont très bon état. Par ailleurs la gare de Limoges-Bénédictins, de style Art-Déco, est l'une des gares françaises les plus emblématiques d'un point de vue architectural.

Des disponibilités foncières



C'est l'enjeu majeur ; si les territoires veulent bénéficier d'un éventuel effet « *attraction des activités économiques* », ils devront proposer du foncier notamment de bureaux. Or rares sont les communes en disposant immédiatement. Limoges s'est organisée pour en mettre à disposition. Une réflexion et une anticipation sur ce sujet seront essentielles. Les entreprises concernées sont plutôt des secteurs haute technologie et tertiaire supérieur, et préfèrent s'implanter dans les métropoles. C'est en ce sens que la GVF renforce la métropolisation. La disponibilité foncière est nécessaire mais non suffisante.

Des projets liés aux avantages comparatifs et aux savoir faire du territoire

La LGV peut accompagner les projets des territoires ; elle ne peut les provoquer. Elle peut donc accompagner certains projets économiques, par exemple le développement du technopôle ESTER et des activités R&D liées à la céramique.

Le développement d'expertises sectorielles

Pour attirer des entreprises de manière pérenne, l'excellence sectorielle est un atout majeur des territoires, *a fortiori* dans le secteur du tertiaire. Les retombées en terme d'installations économiques seront moins liées aux scénarios choisis pour la LGV qu'aux capacités des acteurs locaux à développer des pôles d'excellence sur leur territoire.

3 LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

La LGV développera le tourisme de courts séjours, urbain, d'affaires, de résidences secondaires ou d'hébergements non marchands.

3.1 EFFETS OBSERVES ET TYPES DE TOURISME CONCERNES PAR CES EFFETS

Les effets observés des LGV portent sur **le tourisme de courts séjours**. L'accessibilité d'un site est moins déterminante pour les longs séjours, et le véhicule personnel est largement utilisé pour les longs séjours en France.

Le tourisme de courts séjours est le plus souvent :

- un **tourisme en résidences secondaires ou en hébergement non marchands** (familles, amis...),
- un **tourisme d'affaires**,
- un **tourisme urbain** (les grandes agglomérations sont les lieux où les départs en week-end sont les plus importants (source UMR Espaces – Université de Nice).

Les effets des LGV sur le tourisme s'observent avant tout **dans les agglomérations** :

- les LGV desservent en priorité les grandes agglomérations ;
- elles impacts en priorité les sites majeurs ;
- plus le territoire de destination est urbain, plus on utilise les moyens de transports collectifs (un week-end dans une ville desservie en TC ne nécessite pas d'y venir en voiture) ;
- l'offre touristique d'hébergement se concentre en milieu urbain.

Deux effets peuvent se produire :

- un **effet immédiat** : accroissement du nombre de touristes venant passer le week-end sur les sites accessibles en TGV ;
- un **effet second** : développement de résidences secondaires dans des zones situées à proximité d'une gare TGV.

Deux remarques pour nuancer l'ampleur de ces effets :

- les ruptures de charge constituent un obstacle : les résidences secondaires sont souvent éloignées des gares et nécessitent de disposer d'un véhicule. Le gain de temps permis par la LGV peut s'annuler par le coût du taxi ou par le temps nécessaire pour rejoindre sa résidence (par car,...)
- le nombre de visiteurs utilisant le train reste relativement marginal.

Filières économiques d'excellence en Limousin:

- **l'électricité / l'électronique** : 36 % des effectifs industriels du Limousin, secteur porté par **LEGRAND (Limoges)**, leader mondial, plus de 3000 salariés en Haute-Vienne, et soutenu par l'IRCOM (Institut de recherche en communications optiques et micro-ondes), le CR3E (centre régional d'essais en électronique et électromagnétisme), le CREAPE (Centre de recherche en électromagnétisme sur les antennes à pointage électronique, l'ENSIL (ENS d'ingénieurs de Limoges). Autre entreprise phare : **SICAME (Pompadour)**, **Photonis (composants électroniques, Brive)**
- **la céramique et la porcelaine** : près de 2200 emplois en Limousin dont 1500 à Limoges (crise de la porcelaine -17% des effectifs de 2001 à 2003 :), 66 millions d'euros de chiffres d'affaires des porcelainiers limougeaud en 2004, dont plus de 50 % réalisés à l'exportation. **Entreprises phares** : **Bernardaud, Haviland, Royal Limoges**, Au total, Limoges compte une douzaine de manufactures de porcelaines. Celles-ci sont soutenues par le Centre Européen de la Céramique et relayées par le Pôle d'Economie du Patrimoine (Arts du Feu).
- **l'agroalimentaire** (qui trouve ses racines dans l'élevage limousin, mais qui concerne également toute l'activité de transformation) : l'agriculture en Limousin représente 4% du PIB (3% en France), 85% des exploitations sont dédiés à l'élevage, soutenu par le **Pôle de Lanaud** (amélioration génétique de la race limousine), Entreprise phare : **Madrange (1008 salariés - Feytiat)**, **Covilim (commerce de gros en viande -Limoges)**
- **le bois papier carton** : 3200 salariés en Limousin dont 80% en Haute Vienne, sylviculture, papeterie et transformations traditionnelles plus artisanales (sciages, menuiseries, meubles). Entreprise phare : **International Paper (Saillat, 800 salariés)**, **Smurfit Limousin (Saint-Junien)**, **Allard Emballages (Brive, 490 salariés)**, **Isoroy (Ussel)**
- **l'environnement** : pôle de compétence : Office International de l'eau.

3.2 OPPORTUNITES ET RISQUES POUR LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

Si l'on s'en réfère aux enseignements cités ci-avant, les opportunités suivantes

3.2.1 Développement du tourisme d'affaires à Limoges

Le tourisme d'affaires recouvre 4 secteurs :

- les congrès et les conventions d'entreprises,
- les foires et les salons,
- les « incentives », séminaires et réunions d'entreprises
- les voyages d'affaires individuels.

Le secteur est en croissance : le nombre de séjours professionnels a augmenté de 57,4% de 2003 à 2004 (source : Sofres). La clientèle d'affaire actuelle se tourne vers des **destinations facilement accessibles** et qui possèdent une **hôtellerie haut de gamme de grande capacité**. Ce tourisme est très rémunérateur par séjour et par client : un touriste d'affaire dépense 2,5 à 3 fois plus qu'un touriste de loisir et ce type de tourisme représenterait 10 % des entrées touristiques françaises.

Le document réalisé par le conseil général de **Corrèze**, « Photographie du tourisme et perspectives de développement », ne mentionne pas le tourisme d'affaires. Le tourisme de courts séjours (week-end) en Corrèze s'élève à seulement 3%. Les perspectives de développement concernent en priorité le tourisme de nature ou itinérant, les clientèles de proximité, étrangères et familiales.

Les effets en terme de tourisme d'affaires sur le territoire concerneront donc quasi-exclusivement Limoges, où se concentrent les dynamiques économiques de la région et qui présente des atouts ou des potentiels dans ce secteur.

Atouts de Limoges pour accueillir une clientèle d'affaires	Points à améliorer pour développer le tourisme d'affaires à Limoges
Technopole ESTER (salles à la disposition des entreprises pour des réunions...) Présence du siège Legrand Projet de Zénith (avec complexe hôtelier et centre de congrès) Pôle Economie Patrimoine (Limoges, Cité des arts du feu) Parc des expositions (grand hall de 10000 m²)	Développer l'offre d'hébergement haut de gamme (seulement 1 hôtel 4 étoiles et 9 hôtels 3 étoiles à ce jour) Développer l'offre d'hébergement spécialisé (hôtels proposant un service « affaire » avec salle de réunions, ...)

Le développement du tourisme d'affaires à Limoges est difficile à prévoir compte tenu des multiples incertitudes sur l'efficacité d'infrastructures encore à l'état de projet (zénith...). Sans une stratégie soutenue pour le développement de ce secteur d'activité et une volonté (ou du moins un besoin) des grands acteurs économiques du territoire (type Legrand ou Norisko, ou les porcelainiers...), l'effet de la LGV sera peu visible en terme de flux.

En outre des effets négatifs on été parfois constatés dans d'autres villes : la réduction du nombre de nuitées dès lors qu'un aller-retour dans la journée depuis les bassins de population émetteurs (Ile-de-France) devient possible, une nuit à l'hôtel sur place ne se justifiant plus.

3.2.2 Développement du tourisme urbain à Limoges

Le tourisme urbain de loisirs se caractérise par

- des temps de séjours courts (2 à 4 nuits),
- un hébergement non marchand (famille...)
- des activités culturelles (visites de musées, monuments, sites), de repos ou de promenade
- clientèle majoritaire : étudiants et retraités

Atouts de Limoges pour le tourisme de loisirs	Points à améliorer pour développer le tourisme de loisirs à Limoges
Equipements culturels : Grand Théâtre, cinq centres culturels, deux grands musées Patrimoine architectural et historique (jardins de l'évêché, cathédrale Saint-Etienne...) Manifestation type festival de la Francophonie Ville classée 5 ^e ville de France en ce qui concerne la qualité de vie Positionnement comme ville des arts du feu (porcelaine, vitrail, émail)	Politique de valorisation des sites, d'embellissement des accès Communication

Limoges n'est pas à ce jour une ville très touristique à l'image du Limousin, région la moins fréquentée en hôtellerie en France en 2000 (source SRDT Limousin).

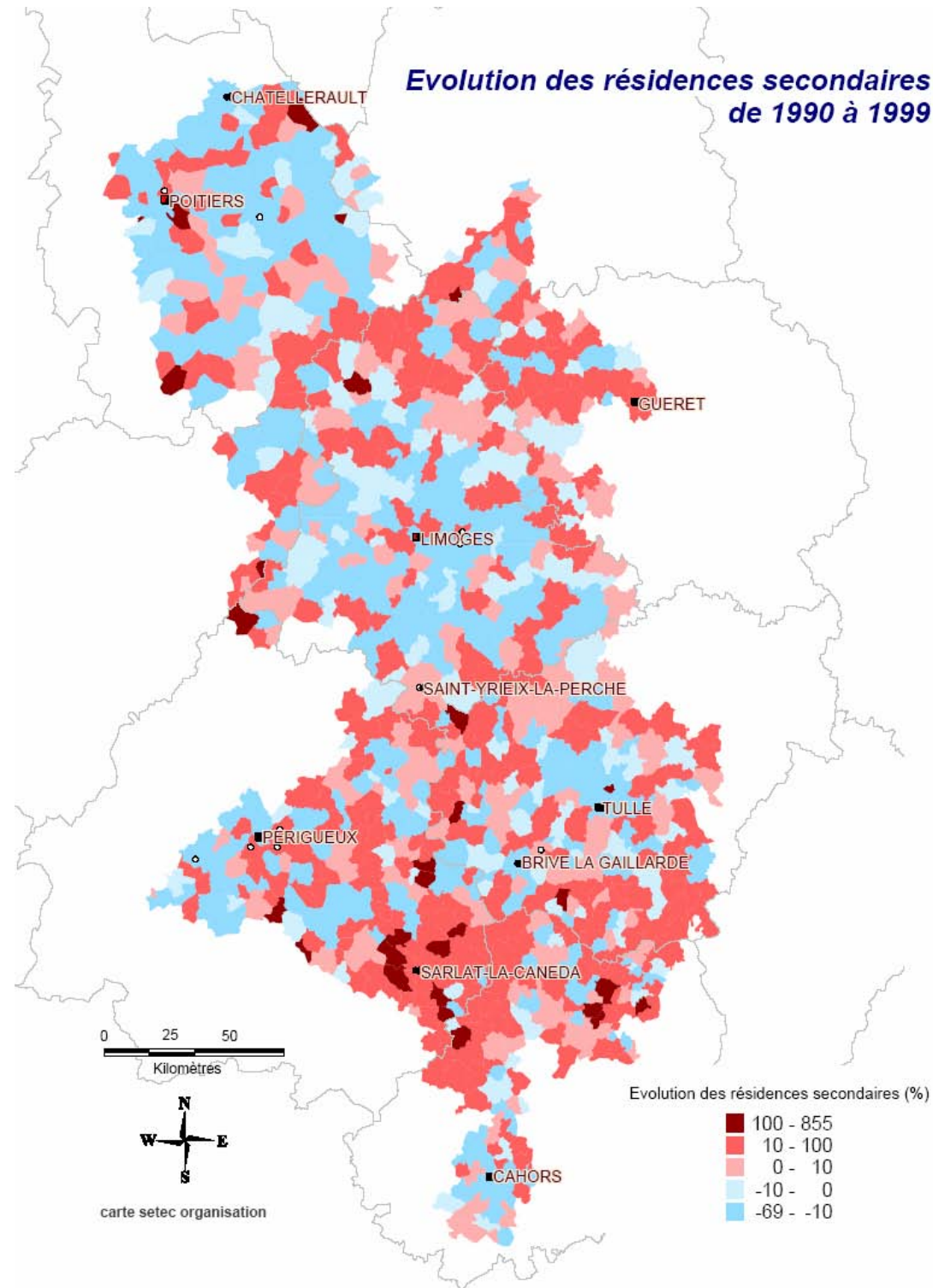


Quelques-uns des attraits limougeaux en matière de tourisme urbain (photos Ville de Limoges et Setec Organisation).

- la cathédrale Saint-Etienne,
- le four à porcelaine des Casseaux,
- la cour du Temple,
- le Musée national de la porcelaine Adrien-Dubouché,
- un vitrail de Francis Chigot.



3.2.3 Développement du tourisme de résidences secondaires à proximité de Brive-la-Gaillarde / Tulle



Le nombre de résidences secondaires sur le territoire est resté stable de 1990 à 1999, environ 74 300, avec cependant une hausse des prix de vente (près de 8% dans le Limousin de 2002 à 2003, source : Century 21). Les résidences secondaires se concentrent autour de Sarlat-la-Caneda, dans le Périgord

et le Quercy. Les croissances concernent le sud du territoire (de Saint-Yrieix-la-Perche à Cahors) ainsi que l'ouest de la Creuse et le nord de la Haute-Vienne. En revanche, le nombre de résidences secondaires a baissé dans l'agglomération de Limoges.

L'arrivée de la LGV à Limoges, en rendant le territoire plus accessible, pourrait inverser cette tendance. Cependant le territoire aujourd'hui le plus attractif en terme de résidences secondaires se situe davantage à proximité de Brive et Périgueux.

Deux risques/ sujets de réflexion sont à approfondir pour mesurer la probabilité de ce développement

- La LGV ne risque-t-elle pas de nuire à l'image de territoire protégé que recherche le touriste en quête d'espace, de calme ?
- Pour le marché touristique anglais de résidences secondaires, la LGV Poitiers-Limoges ne subit-elle pas la concurrence de l'avion ? Peut-elle permettre la diversification des résidents (il peut devenir intéressant pour des franciliens par exemple de posséder une résidence secondaire, Limoges étant située à terme à 2h de Paris)

Le développement du marché des résidences secondaires à l'occasion de l'arrivée de la LGV ne se fera qu'à **certaines conditions** (mesures d'accompagnement) et notamment une **politique de rabattement par vers les zones prisées par les résidents secondaires** depuis les gares TGV.

Remarques générales

Globalement, il ne faut pas s'attendre à une croissance spectaculaire du nombre de touristes qui arriveront par le train ; en revanche la LGV accompagnera l'effet d'image si les efforts de préservation et de valorisation du patrimoine naturel, architectural et culturel sont maintenus par les collectivités : image de qualité, de beauté des sites (cf Lot, Ardèche, Perche, Lozère...). Parce que le territoire apparaîtra plus proche grâce à la LGV, on s'y rendra plus facilement, même si c'est en voiture !

Le Pôle d'économie du patrimoine prend ici toute sa valeur.

Une valorisation des atouts sera évidemment nécessaire pour que cet effet se produise. La LGV ici comme ailleurs en terme de développement est accompagnatrice.

PARTIE 3-D - SYNTHÈSE

La présente analyse prospective tente d'apporter des réponses aux huit questions posées par le diagnostic de la partie 2 ci-dessus.

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 ?

La LGV peut être un atout de l'attractivité du territoire auprès de populations plutôt aisées. **Limoges, en se renforçant, assoira sa position de capitale régionale.** Pour l'heure, son influence se limite souvent à la Haute-Vienne, et Limoges se voit concurrencée par les métropoles des régions voisines comme Bordeaux, Toulouse voire Paris. Avec son nouveau positionnement, elle pourra nouer des partenariats avantageux avec les villes voisines, notamment Poitiers, qui se situerait désormais à moins de 40 minutes.

Limoges est une ville attractive. Les territoires du périmètre d'influence de la LGV ont des soldes migratoires positifs, et depuis 1999 ils connaissent une croissance de leurs populations, ce qui est un renversement. La LGV, si ce phénomène se confirme, jouera son rôle d'amplificateur ; elle sera un des facteurs de l'attractivité démographique.

Les projets de Limoges ont la mesure de ceux d'une capitale régionale ambitieuse (Ester, Pôle d'économie du patrimoine...). La LGV, là aussi jouera un rôle d'amplificateur, à condition d'être relayée par d'autres facteurs. En outre, la LGV modifiera l'image de Limoges, ce qui renforcera également son attractivité.

Cependant la LGV ne suffira pas à cette attractivité qui sera aussi le résultat de politiques d'offres (logement, foncier pour les entreprises...). Brive par exemple a adopté avec un certain succès cette logique.

Enfin la LGV n'est pas un projet pour une institution (la Ville et la Communauté d'agglomération de Limoges), mais pour un territoire sur lequel vivent des hommes et où sont implantées des activités. L'attractivité du territoire desservi par cette LGV est aussi liée à la présence de Legrand, de Norisko, de la porcelaine... Pour ces fleurons de l'industrie, elle sera un facteur de compétitivité. Là se pose néanmoins la question d'une gouvernance collective ; car aujourd'hui entreprises et collectivités s'ignorent ; et l'attractivité de l'un ne rejaillit pas sur l'autre. La LGV – comme projet – peut être l'occasion d'une évolution de cette gouvernance.

2^{ème} et 3^{ème} questions : *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 ?*

Et au delà de Poitiers, 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 ?

La possibilité de voir un espace « Centre-Ouest Atlantique » se développer, contrepoids aux grandes métropoles (Paris / Toulouse / Bordeaux), organisé autour de villes moyennes, coopérantes et reliées de façon efficace, stimulé par un bipôle Poitiers-Limoges, est tout à fait possible. Cet espace sera d'abord centré sur les coopérations entre des fonctions supérieures, universitaires, de recherche, d'administration... L'ouverture de Limoges vers Tours serait une nouveauté. Les trois villes ensemble représentent près de 75 000 étudiants, séparés à terme les uns des autres par 1 heure de trajet.

La LGV améliorera considérablement les relations de Limoges avec Poitiers et Tours c'est à dire avec le Centre-Ouest atlantique mais moins avec Nantes ou Bordeaux c'est à dire avec la façade atlantique.

L'arrivée à la gare Montparnasse, les doubles rames (vers Bordeaux et vers Limoges) au départ de Paris **l'accrocheront dans les représentations à cet ouest atlantique**, ce qui au moins pour Limoges est une ambition stratégique et un besoin d'image.

Brive qui se positionne comme une porte d'entrée du Sud ouest aura moins besoin de cette évolution d'image.

Un centre de correspondance organisé à Poitiers permettrait à 7 villes du territoire (Tours, Poitiers, Limoges, Brive, Niort, La Rochelle, Angoulême) d'établir des relations avec des déplacements possibles entre elles sur la 1/2 journée. La condition est que ce hub soit bien organisé, c'est à dire que des connexions soient envisageables par des rabattements efficaces des TER vers les TGV et des connexions entre TGV.

En revanche, les temps de parcours et les ruptures de charge ne permettront sans doute pas l'extension de cet espace jusqu'à Nantes ou même Angers. C'est donc bien un espace Centre Ouest qui naîtra.

A très long terme, la LGV Poitiers-Limoges pourrait être le premier tronçon d'une relation ferroviaire améliorée entre Nantes et Lyon. Poitiers deviendrait ainsi un carrefour ferroviaire d'envergure nationale.

4ème 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 ?*

La LGV constituera un outil essentiel de désenclavement, aux côtés des RCEA, A20 et A89, et des aéroports (au moins vers le Nord et l'Ouest). En inscrivant mieux le territoire dans l'ouest atlantique, elle l'identifiera mieux, et devrait réduire son sentiment d'être à l'écart de la communauté nationale.

Elle fera entrer Limoges et Brive dans le club des villes desservies par le TGV. Limoges notamment accèdera au statut de ville européenne, puisque le réseau auquel elle appartiendra est européen. Elle pourrait contribuer par ce biais à une évolution des représentations que le territoire a de lui même, donner de la fierté, ou plus exactement une occasion d'exprimer une fierté qui aujourd'hui existe mais qui est peu manifeste.

La LGV n'améliorera pas les relations – au demeurant modestes – entre le territoire desservi et l'Est (Clermont-Ferrand et Lyon).

5ème question : *la LGV renforcera la métropolisation. Représente-t-elle un risque pour les territoires ruraux ? Et 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) ?*

La LGV – comme c'est le cas partout ailleurs – **renforcera effectivement Limoges**. Limoges « aspire » déjà une partie des activités et des populations des territoires qui l'entourent, même si ce phénomène est moins net qu'à Toulouse par exemple. Ces territoires peuvent en réalité profiter de la LGV, par une amélioration de la compétitivité de leurs relations avec le reste de la France ; et parce que les fonctions métropolitaines se renforçant à Limoges seront plus proches et disponibles pour eux. Les populations sur ces territoires plutôt rurales, peu nombreuses, et les emplois plutôt agricoles ou administratifs (préfecture à Guéret par exemple), sont peu sensibles à l'aspiration métropolitaine. Le risque est donc limité.

Par ailleurs, des rabattements efficaces par les TER et des accès routiers aisés à la gare de Limoges seront des conditions nécessaires pour que ces territoires profitent de la LGV.

La LGV contribuera au renforcement de l'espace urbain Brive / Tulle ; elle facilitera l'émergence d'un espace intermédiaire, porte limousine sur le sud-ouest français, au cœur d'un territoire recherché pour sa qualité de vie, ses paysages, sa gastronomie, devenant légitime pour organiser des coopérations avec des villes comme Cahors, Sarlat, Périgueux... Cette fonction de porte d'entrée est l'enjeu essentiel de la LGV pour Brive, qui par ailleurs valorise aujourd'hui sa position de carrefour A89-A20 par des activités logistiques, peu consommatrices de déplacements ferroviaires à grande vitesse.

6ème 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 ?*

La LGV ouvrira le territoire à l'international.

D'une part, elle lui donnera le statut de territoire du réseau européen de la grande vitesse ferroviaire, aux côtés de grandes métropoles européennes. Il sera accessible par ce réseau depuis n'importe quel point de ce territoire européen (ce qui ne signifie naturellement pas que des accès existeront !). C'est un changement de statut. La création d'un hub ferroviaire à Roissy ou à Marne la Vallée multiplierait pour le territoire desservi les occasions de relations avec des villes qu'aujourd'hui il ignore.

D'autre part, la desserte de Roissy le mettra en relation avec la plus grande porte d'entrée intercontinentale de l'Europe. Et, en plus d'être une plate-forme aéroportuaire, Roissy est un lieu d'échanges (salons, foires, réunions...), auquel le territoire sera relié.

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

Les expériences antérieures montrent que les LGV sont rarement la cause directe du choix d'implantation d'une entreprise sur un territoire. Il n'y a pas de raison d'imaginer que cette situation ne se reproduise pas pour le territoire desservi par la LGV Poitiers Limoges. En revanche, elle peut avoir plusieurs effets :

- maintenir des activités supérieures sur le territoire ; on pense naturellement au siège de Legarnd ou de Norisko à Limoges ; sans la LGV, compte-tenu du coût de plus en plus élevé du facteur temps dans les déplacements et de l'internationalisation de ces entreprises, le risque d'une délocalisation du siège de ces entreprises ne peut pas être occulté. La LGV serait alors un argument pour le maintien ;
- offrir une vitrine plus performante à certaines activités traditionnelles ; on pense notamment à la porcelaine, qui a du mal aujourd'hui à communiquer sur sa dimension haute technologie ; la LGV pourrait être une occasion d'associer la porcelaine et la technologie, par le truchement de l'image ;
- le pari des pôles de compétitivité qui repose notamment sur des liaisons aisées inter régionales ;
- indirectement par l'amélioration de l'image du territoire ;
- enfin le tourisme sera renforcé à Limoges dans sa dimension urbaine et patrimoniale (court séjours, thématique culturelle...) et dans sa dimension d'affaires (show-room d'entreprises, salle de congrès...) et à Brive comme porte d'entrée du sud-ouest ; la LGV vient tout à fait appuyer des projets comme le Pôle d'économie du patrimoine de Limoges.

8ème 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 certainement l'un des effets potentiels les plus forts de la LGV, et qui découle de tous les points précédents. Changement d'image d'une part par son rattachement à l'ouest atlantique, et donc par une meilleure identification géographique, par la brisure de l'isolement dans les représentations.

Mais aussi changement d'image par l'acquisition du statut de ville européenne de la grande vitesse, c'est à dire d'un territoire desservi non seulement parce qu'il est sur la ligne, mais qui mérite une ligne et a les capacités de la valoriser.

La modernité ne sera en revanche sans doute pas un argument de la LGV à la mise en service de la ligne. En revanche l'absence de grande vitesse ferroviaire pourrait véhiculer l'image négative d'un territoire un peu désuet.

Et enfin changement d'image par la fierté que donne la LGV et le changement qu'elle opérera dans la représentation d'elle-même qu'exprime une partie du territoire. Ce point est certainement moins valable pour Brive-la-Gaillarde que l'on peut qualifier de « bien nommée », que pour Limoges et le nord du territoire dont la réputation est moindre que les talents.

LEXIQUE

Sigles :

CPER : Contrat de Plan Etat-Région
SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
CRCI : Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
AFII : Agence Française pour les Investissements Internationaux
NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
PME/PMI : Petites et Moyennes Entreprises/ Petites et Moyennes Industries
CSP+ : catégories socioprofessionnelles supérieures
LGV : Ligne à Grande Vitesse Ferroviaire
GVF : Grande Vitesse Ferroviaire
TGV : Train à Grande Vitesse
LGV SEA : ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique
A20 : autoroute 20,
RN147 : route nationale 147
RCEA : Route Centre Europe Atlantique

Définitions :

Zonages d'étude (définitions INSEE°)

Unité urbaine :

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité de l'habitat. Une unité urbaine est un ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement* ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population. Dans cette zone bâtie, les constructions sont séparées de leurs voisines par 200 mètres au plus.

Pôle urbain :

Un pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

Aire urbaine :

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

Appareil productif (définitions INSEE)

• Création d'entreprises :

Elle se matérialise par l'immatriculation de l'unité au répertoire SIRENE.

Elle correspond à la création du premier établissement économiquement actif. Le concept de création d'entreprises est pris au sens large ; il inclut tous les mouvements donnant lieu à une prise d'activité :

- création pure (ou création ex nihilo) : création d'un établissement économiquement actif jusqu'alors inexistant, ayant pour conséquence l'exploitation de nouveaux moyens de production ;
- reprise : unité légale qui reprend totalement ou partiellement, l'activité d'un ou plusieurs établissements économiques d'une autre unité légale ;
- réactivation : c'est le fait pour une entreprise qui avait cessé son activité de la reprendre. Ce mouvement concerne surtout les personnes physiques, en particulier des artisans et des commerçants.

Les statistiques sur la création d'entreprises concernent l'ensemble des secteurs marchands du champ ICS (industrie, commerce et services) (hors secteur des services financiers).

• Taux de création : Rapport du nombre de créations d'entreprises d'une année au stock d'entreprises au 31 décembre de l'année précédente. C'est un indicateur de renouvellement du système productif.

Revenu (définitions INSEE)

• unité de consommation

Système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage, et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC).

Pour comparer le niveau de vie des ménages, on ne peut s'en tenir à la consommation par personne. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Lorsque plusieurs personnes vivent ensemble, il n'est pas nécessaire de multiplier tous les biens de consommation (en particulier, les biens de consommation durables) par le nombre de personnes pour garder le même niveau de vie.

Aussi, pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation à l'aide d'une échelle d'équivalence. L'échelle actuellement la plus utilisée (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante :

- 1 UC pour le premier adulte du ménage ;
- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Revenu imposable :

Le revenu imposable comprend l'ensemble des revenus, bénéfiques et gains de toute sorte, perçus par le contribuable, ainsi que par les membres de son foyer fiscal quelle qu'en soit la source, française ou étrangère.

C'est un revenu annuel net et global :

- le contribuable est imposable chaque année ;
- les revenus perçus peuvent provenir d'une seule catégorie de revenus ou de plusieurs (revenus catégoriels) ;
- les revenus sont diminués des dépenses effectuées en vue de l'acquisition ou de la conservation du revenu (la décote de 10% et l'abattement de 20% pour les salaires par exemple) ;
- les revenus sont diminués des déficits générés au titre des impositions précédentes.

Hormis les plus-values à long terme qui sont taxées à un taux proportionnel d'imposition, les autres revenus sont imposés au barème progressif de l'impôt sur le revenu

LES SOURCES UTILISEES

Les sources utilisées dans ce document sont :

A) Documents stratégiques et de planification

- Schéma directeur de l'agglomération de Limoges, SIEPAL (Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'agglomération de Limoges), avril 1998.
- Contrat d'agglomération de Limoges Métropole 2003-2006, Communauté d'agglomération de Limoges Métropole, octobre 2003
- Projet de Plan d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme, Ville de Limoges, janvier 2005
- Un réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique, Appel à coopération métropolitaine – déclaration d'intention, Agglomérations de Poitiers, Niort, Angoulême et la Rochelle, mai 2005.
- Contrat de Plan Etat-Région Limousin et complément de programmation, Région Limousin, 2000
- Contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes, Région Poitou-Charentes, 2000
- Document Unique de Programmation de la région Limousin, Région Limousin, Préfecture du Limousin, 2000
- Document Unique de Programmation de la région Poitou-Charentes, Région Poitou-Charentes, Préfecture de Poitou-Charentes
- Rapport général de prospective territoriale « Limousin 2017 », Région Limousin, Préfecture de la région Limousin,
- Projet d'agglomération de la Communauté d'agglomération de Poitiers
- Schéma Régional de Développement du Tourisme, Observatoire Régional du Tourisme du Limousin
- Elaborer une stratégie pour le développement économique du Limousin, Lancement de la concertation : appels à contributions, avril 2005
- « Réseaux de ville, réseaux de vie », Club National des Réseaux de Ville dans Etudes et Documents, Cahier n° 2, La Gazette des Communes, des Départements et des Régions, novembre 2001
- « Poitiers, capitale solidaire », Projet de Développement Durable et Agenda 21 de la Communauté d'agglomération de Poitiers, Communauté d'agglomération de Poitiers, juin 2002
- Schéma de développement commercial de la Corrèze, Conseil Général de la Corrèze, 2004
- Schéma de développement commercial de la Haute-Vienne, Conseil Général de la Haute Vienne, novembre 2004
- Plan d'aménagement et de développement durable, Ville de Brive-la-Gaillarde, juillet 2004
- Projet d'aménagement et de développement durable, Plan local d'urbanisme, Ville de Cahors, mars 2005
- Schéma directeur du Pays de Brive, Pays de Brive, novembre 2000
- Plan d'Occupation des Sols de la commune de Cahors, Plan de zonage et rapport de présentation, Ville de Cahors, 1998
- Plan d'Occupation des Sols de la commune de Tulle, Commune de Tulle, juin 1999
- Ville de Limoges : Diagnostic territorial, Ville de Limoges, Groupe Sycomore, juin 2004
- Révision du POS et élaboration du PLU : Diagnostic, Document d'étape, Communauté de communes du Pays de Cahors
- Contrat de Pays, Communauté de communes du Pays de Cahors et du Sud du Lot, mars 2001
- Projet d'agglomération 2005-2015, Communauté d'agglomération périgourdine, novembre 2004
- Charte Urbaine de Brive-la-Gaillarde, Ville de Brive-la-Gaillarde, 2001
- Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Région, Préfecture de la région Limousin, 2005
- Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Département, Préfecture de la Corrèze, 2005

- Des dynamiques pour le développement industriel régional : des repères pour demain, une ambition pour le Poitou-Charentes, CESR Poitou-Charentes, septembre 2001
- Fiche de synthèse sur le projet de pôle de compétitivité Céramique, Pôle Européen de la céramique, 2005
- Aire 198, un réseau d'agglomérations : ses enjeux, ses missions, juillet 2004
- Etude du secteur Porcelaine en Limousin, Région Limousin, Préfecture de la Haute Vienne et de la région Limousin, Sofred, juin 2005
-

B) Articles et ouvrages généraux

- Limoges, dossier « villes » n° 1656, Le Point, 10 juin 2004
- Brive-la-Gaillarde, dossier « villes » n° 1677, Le Point, 04 novembre 2004
- Poitiers, dossier « villes » n° 1567, Le Point, 27 septembre 2002
- Cahors, dossier « villes » n° 1651, Le Point, 06 mai 2004
- Périgueux, dossier « villes » n° 1537, Le Point, 01 mars 2002
- Guide Bleu Limousin, 2003.
- « Le Limousin enrayer la baisse de sa population », Les Echos, 04/03/2005
- « Attractivité : 25 villes passées au crible », L'atlas des régions, les Echos, Hors-série du 15 novembre 2004
- « Où vit-on le mieux en France ? Cent villes au banc d'essai » Le Point, n° 1689, 27 janvier 2005
- « Les créateurs d'entreprise en Limousin », Etude focal n° 3, mars 2004
- « Potentiel de main-d'œuvre en diminution à l'horizon 2015 en Limousin », Etude focal n° 04, INSEE Limousin, mai 2004
- « La baisse de la population semble enrayée », Etude focal n° 12, INSEE Limousin, janvier 2005
- « La population âgée en Limousin », Les dossiers de l'INSEE n°4, INSEE Limousin, mai 2005
- « La fonction publique en Limousin : près d'un quart des emplois », Etude focal n° 09, INSEE Limousin, octobre 2004
- « L'économie limousine est influente au-delà de la région », Etude focal n° 13, INSEE Limousin, février 2005
- « L'année économique et sociale 2004 », Les dossiers de l'INSEE n°5, INSEE Limousin, mai 2005
- « Poitiers, première ville étudiante de France, Etude Décimal n° 235, INSEE Poitou-Charentes, septembre 2003
- Le Grand atlas des entreprises 2005, Enjeux Les Echos, Hors-série, novembre 2004
- Projections démographiques pour la France, ses régions et ses départements à l'horizon 2030, Données Sociales 2003-2004, INSEE
- Tabul, Année 2003-2004, Université de Limoges, 2004
- Lettre d'information n°1, Observatoire des territoires et des transports entre Poitiers et Limoges, octobre 2004
-

C) Sources et études statistiques

- INSEE, Recensements généraux de la population 1982, 1990, 1999
- INSEE, Inventaire communal 1998
- INSEE Limousin, étude « focal » n°13 sur les entreprises limousines, février 2005
- Chiffres clés 2003 du tourisme limousin, Observatoire Régional du Tourisme Limousin, 2004
- Fichiers Réseau Equipement en Limousin (REEL), Direction Régionale de l'Equipement du Limousin, 2000

- Schéma Directeur Routier National, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 2001
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Vienne, 2005
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Haute-Vienne, 2005
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Corrèze, 2004
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Creuse, 2004
- Recensement des trafics routiers, Direction Départementale de l'Equipement de la Dordogne, 2004
- Recensement de la circulation sur le réseau routier national, Direction Régionale de l'Equipement du Limousin, 2003
- Fichiers info de la CRCI Limousin-Poitou-Charentes
- « Bilan économique de la Haute-Vienne 2003 », Actions Limoges Haute Vienne, CCI de Limoges et de la Haute Vienne, juin 2004
- Fichiers info de la Direction Régionale du Commerce Extérieur de la Région Limousin
- Enquête de clientèle Buzz remis aux passagers anglais empruntant le vol Limoges/Stansted, Aéroport International de Limoges, Buzz

D) Sitographie

- www.ville-limoges.fr : site de la ville de Limoges
- www.arcea.asso.fr : site de l'association pour le Route Centre-Europe Atlantique
- www.reseaux-de-villes.org : site du club national des réseaux de villes
- www.unilim.fr : site de l'université de Limoges
- www.haute-vienne.equipement.gouv.fr : site de la direction départementale de l'Equipement de la Haute-Vienne
- www.sncf.com : site de la SNCF
- www.infolot.net : site de l'Agence Lotoise de Développement
- www.cr-limousin.fr : Site du Conseil régional du Limousin
- www.cr-poitou-charentes.fr : Site du Conseil Régional Poitou-Charentes
- www.insee.fr : site de l'INSEE
- www.reseaux-de-ville.org, Site du Club National des Réseaux de Villes
- www.limousin-poitou-charentes.cci.fr : Site de la CRCI Limousin- Poitou-Charentes
- www.tulle-ussel.cci.fr : site de la CCI de Tulle-Ussel
- www.dordogne.cci.fr : site de la CCI de la Dordogne
- www.limoges.cci.fr : site de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne
- www.poitiers.cci.fr : site de la CCI de Poitiers et de la Vienne
- www.lot.cci.fr : site de la CCI du Lot
- www.tourisme-creuse.com : site du Comité Départemental du Tourisme de la Creuse
- www.cesr-poitou-charentes.fr : site du Conseil Economique et Social de la région Poitou-Charentes
- www.agglo-poitiers.fr : site de la Communauté d'agglomération de Poitiers
- www.paysdecahors.fr : site de la communauté de Communes du Pays de ce Cahors
- www.cerameurop.com : site du Pôle Européen de la Céramique
- www.ot-poitiers.fr : site de l'Office de tourisme de Poitiers
- www.tourismelimoges.com : site de l'Office de Tourisme de Limoges
- www.brive-tourisme.com : site de l'Office de Tourisme Brive-la-Gaillarde :
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/tulle.htm : site de l'Office de tourisme de Tulle
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/cahors.htm : site de l'Office de tourisme de Cahors
- www.tourisme.fr/office-de-tourisme/perigueux.htm : site de l'Office de tourisme de Périgueux
- www.correze.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Corrèze

- www.haute-vienne.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Haute-Vienne
- www.vienne.pref.gouv.fr/ - site de la préfecture de la Vienne
- www.poitou-charentes.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la région Poitou-Charentes
- www.lot.pref.gouv.fr : site de la préfecture du Lot
- www.dordogne.pref.gouv.fr : site de la préfecture de la Dordogne
- www.brive.net : site de la ville de Brive
- www.mairie-cahors.fr : site de la ville de Cahors
- www.mairie-poitiers.fr : site de la ville de Poitiers
- www.ville-perigueux.fr : site de la ville de Périgueux
- www.ville-tulle.fr : site de la ville de Tulle
- www.cc-pays-de-tulle.fr : site de la communauté de communes du Pays de Tulle
- www.agglo-perigueux.fr : site de la communauté d'agglomération de Périgueux
- www.cabrive.net : site de la communauté d'agglomération de Brive
- www.perso.wanadoo.fr/daniel.beldio/limoges_metropole.htm: site de la communauté d'agglomération de Limoges Métropole
- www.limousin.equipement.gouv.fr : site de la DRE du Limousin
- www.poitou-charentes.equipement.gouv.fr : site de la DRE de Poitou-Charentes
- www.lot.equipement.gouv.fr : site de la DDE du Lot
- www.correze.equipement.gouv.fr : site de la DDE de la Corrèze
- www.dordogne.equipement.gouv.fr : site de la DDE de la Dordogne

E) Entretiens

- Etat : M. Rollon Mouchel-Blaisot, SGAR, M. Alain Bourion, DRE
- Région Limousin : M. André Pamboutzoglou – Vice Président ; M. Dominique Ceaux, DGA Aménagement, Jacques Gangler, directeur transports
- Conseil général de Corrèze : M. Marc Chatel, DGA infrastructures, développement local et économique
- Université de Limoges, Daniel Poumérully, Secrétaire général
- Agglomération de Brive : M. Pierre Gretha, directeur général des services
- CRCI Limousin-Poitou Charentes : MM. Philippe Charlet, Directeur, et Jean Paul Olivier, Directeur du développement économique
- Legrand : M. Claude Lelievre, Travel Manager
- Pôle européen de la céramique : M. Vincent Collins, chef de projet
- Réseau de villes Limoges-Poitiers et « réseau métropolitain pour le Centre-Ouest Atlantique » : Dominique Royou, responsable des réseaux et Xavier Hurteau, chargé de mission.
- Union des fabricants de porcelaine : M. Raynaud, Président

