



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

ÉTUDE PROSPECTIVE DES EFFETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Débat public
2006

Synthèse



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



setec **organisation**

Tour Gamma D -58, quai de la Râpée - 75583 Paris cedex 12

Tél. 01 40 04 63 38. Fax. 01 40 04 59 06

paris@orga.setec.fr

SOMMAIRE

1 : PRESENTATION DE L'ETUDE.....	7
1 le projet de LGV Poitiers Limoges	7
2 Objectifs de l'étude	8
3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES.....	8
4 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVAIRE	9
4.1 La LGV comme outil d'aménagement du territoire	9
4.2 La LGV comme moyen de déplacement.....	9
5 Les Effets observés des lignes à grandes vitesse sur le développement et l'aménagement des territoires.....	10
5.1 Enseignements d'ordre général	10
5.2 Enseignements sur les différents types d'effets.....	11
5.3 Conclusion : thématiques à étudier dans le diagnostic dont la synthèse est présentée ci-après	13
6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES	14
2- DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE AU REGARD DES EFFETS OBSERVES	15
1 Synthèse des diagnostics.....	16
1.1 Un territoire rural, où les dynamiques démographiques se concentrent dans les agglomérations	16
1.2 Des territoires spécialisés et dont les vocations sont souvent complémentaires	16
1.3 Un territoire au regard multidirectionnel, dont la structuration est encore incertaine	16
1.4 Des territoires en recherche de dynamiques d'économie et d'image.....	16
2 Synthèse des enjeux	17
2.1 Premier enjeu : une opportunité d'aménagement et de structuration du territoire français ?.....	17
2.2 Deuxième enjeu : une opportunité pour l'émergence d'un bipôle Poitiers-Limoges ?.....	18
2.3 Troisième enjeu : un argument de compétitivité et d'attractivité de Limoges ?	18
2.4 Quatrième enjeu : une opportunité d'ouverture au monde, de modernisation de l'image et de la perception que le territoire a de lui-même	19
2.5 Remarque : pour Poitiers, les effets habituels de la GVF auront déjà été produits par la LGV Sud Europe atlantique (SEA)	20
2.6 En résumé, huit questions relatives aux effets de la LGV Poitiers Limoges sur l'aménagement et le développement du territoire.....	20
3 – LES EFFETS POTENTIELS SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	23

Avertissement

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire, gestionnaire du réseau ferré et maître d'ouvrage des projets, a initié des études générales et techniques du projet d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges.

Ces études ont été réalisées par des bureaux et des cabinets spécialisés. Elles ont permis à RFF de mieux connaître les enjeux territoriaux et de faire analyser les effets potentiels de la grande vitesse, d'estimer les potentiels de trafic ferroviaire, ainsi que de prendre connaissance des particularités environnementales des espaces concernés par le projet et de concevoir le projet techniquement : consistance et caractéristiques.

Il convient de préciser, qu'au stade amont actuel, ces études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

*Dans ce cadre, **le document qui suit constitue la synthèse des études prospectives relatives aux effets de la ligne sur l'aménagement et le développement des territoires.***

Il a été établi par le bureau Setec Organisation ; son contenu reste de sa propre responsabilité.

Ce document a été mis en forme pour être imprimé recto verso.

1 LE PROJET DE LGV POITIERS LIMOGES

RFF, maître d'ouvrage et gestionnaire du réseau ferré, a lancé des pré-études fonctionnelles et une analyse complète du contexte général et des territoires qui seraient concernés par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, dans le but de comprendre les enjeux locaux et régionaux, de proposer un projet et d'évaluer ses effets.

Le projet se caractérise par de grands objectifs :

- une liaison au réseau des lignes à grande vitesse (LGV) en France et en Europe, en connectant une ligne entre Poitiers et Limoges à la future LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA),
- un rapprochement considérable du Limousin et du nord du Lot à la région Ile de France et Paris (gain d'environ 1 heure),
- une liaison avec d'autres régions de la France,
- une ouverture européenne potentielle, vers le nord de l'Europe en particulier, et via le sud ouest de la France vers l'Espagne et la péninsule ibérique.

Les dessertes envisageables à ce stade des études du maître d'ouvrage et à ce stade de définition du projet (premières études sur le sujet, avant débat public), concernent l'Ile de France, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Lille, Strasbourg, sans précision sur des liaisons directes vers Bordeaux. Toutefois la correspondance à Poitiers existera pour aller à Bordeaux et vers la frontière espagnole.

Le nombre de trains par jour avec Paris serait de l'ordre de 8 à 10 par sens, comprenant les dessertes :

- systématique de Limoges et Brive,
- pour partie de Cahors (entre 2 A/R et 4 A/R),
- et une fois par jour de Toulouse pour des raisons de rotation des rames.

Un aller retour avec Lille et probablement un aller retour avec Strasbourg sont aussi envisagés.

RFF, en accord avec la SNCF, estime qu'une majorité des trains s'arrêtera en gare de Poitiers, ce qui permettra des correspondances avec Bordeaux et la Rochelle et des trajets entre Poitiers et Limoges répartis sur la journée. Un ou deux allers - retours (A/R) seront sans arrêt entre Paris et Limoges. Pour les autres trains, des arrêts potentiels sont envisageables, par exemple à Tours.

Les temps de parcours sont variables en fonction des scénarios de l'infrastructure :

- de 35 à 45 minutes entre Poitiers et Limoges,
- soit un parcours entre 2 heures et 2 heures 10 minutes pour Paris / Limoges s'arrêtant à Poitiers,
- et 1 heure 50 minutes à 2 heures pour Paris / Limoges sans arrêt,
- Limoges / Lille en 3h $\frac{3}{4}$ environ,
- Limoges / Strasbourg en 4h $\frac{1}{2}$ environ.

1 : PRESENTATION DE L'ETUDE

RFF a confié à Setec Organisation une étude de diagnostic des territoires et une analyse des effets à attendre d'une ligne nouvelle à grande vitesse, sur l'aménagement et le développement des territoires qu'elle desservira, en particulier sur les villes de Poitiers, de Limoges et de Brive.

2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

La présente étude a été réalisée pour le compte de RFF dans le cadre de la préparation du débat public. Elle s'est déroulée en deux phases, la première alimentant la seconde par ses analyses et ses conclusions ; elles font l'objet respectivement des parties 2 et 3 de ce rapport.

La présente introduction replace la grande vitesse ferroviaire (GVF) dans une perspective historique, résume les enseignements d'une analyse de 30 ouvrages sur les effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, et présente les principes méthodologiques qui ont guidé la mission.

NB : *L'analyse des 30 ouvrages relatifs aux effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, a été réalisée par Setec pour RFF en 2003 dans le cadre de la préparation du débat public de la LGV PACA. Ses conclusions principales sont qu'une LGV est plus déclencheur que cause de développement, et que ses effets sont conditionnés par trois facteurs (cf infra) :*

- *le service ferroviaire rendu,*
- *la mobilisation des acteurs (gouvernance),*
- *leurs projets (par exemple, en matière de foncier, d'image, de logement, d'urbanisme...).*

Le Volet 1 « diagnostic des territoires concernés par le projet » établit un périmètre d'influence de la ligne ; il propose un diagnostic des territoires et des aires urbaines compris dans ce périmètre, au regard des effets potentiels de la LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, effets mis en évidence par l'analyse bibliographique.

Le volet 2 « Effets potentiels de la LGV sur les territoires » identifie les effets potentiels de la LGV Poitiers Limoges sur les territoires qu'elle desservira et les confronte aux attentes, perceptions, projets d'aménagements... des acteurs des territoires concernés (collectivités, services de l'état, entreprises, organismes consulaires).

Deux précisions s'imposent :

- Cette étude est prospective ; les résultats doivent être considérés avec précaution. La prise en compte des contextes des territoires desservis par la future LGV par exemple est essentielle. Néanmoins l'étude ne peut pas prendre en considération tous les paramètres socio économiques et de gouvernance des territoires. Il a fallu procéder à des choix.
- Elle est fondée sur des analyses quantitatives de données, des entretiens ainsi que des dires d'experts.

3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES

Les lignes ferroviaires ont toujours influencé l'organisation de l'espace et le développement des territoires à long terme¹.

L'analyse des effets d'une ligne ferroviaire est ancienne. Elle remonte à la naissance du chemin de fer. Les problématiques étudiées n'ont pas profondément changé, même si les outils disponibles et l'expérience ont permis d'élaborer des méthodologies d'analyse plus précises.

Ces réflexions sont doubles. La première traite des effets de court terme, qui se produisent dès l'ouverture d'un nouveau service ferroviaire. La seconde s'inscrit sur la durée. Elle évalue les évolutions de perception et d'image des territoires, de leur attractivité, de leur développement. Ce changement a lieu progressivement et c'est lui qui induit éventuellement la restructuration du et des territoires desservis ou traversés.

Un exemple donné par le Township Heritage sur les effets du chemin de fer sur le développement illustre cette ancienneté.

« A Sherbrooke au Canada, un colon anglais écrit vers 1860 dans une lettre à son grand-père qui demeurait en Angleterre : "Nous voyons déjà les effets du chemin de fer à Sherbrooke. Les commerçants ont baissé leurs prix parce que s'ils ne l'avaient pas fait, il y a beaucoup de gens à Montréal qui sont prêts à les concurrencer. Le transport de marchandises lourdes telles que la farine, le sel, etc. n'est qu'une bagatelle maintenant à comparer à l'époque où tout était transporté par chariots. Le bois de construction est très en demande, alors les fermiers auront une chance maintenant. Je pense que Sherbrooke deviendra un grand centre d'affaires. En ville, beaucoup plus d'argent change de mains qu'avant, deux fois plus, à ce que je peux en juger." Les chemins de fer ouvrirent de nouveaux marchés non seulement aux fermiers mais aussi aux producteurs de bois et de minéraux. Les manufacturiers aussi augmentèrent leur production. Les moulins qui desservaient les petits marchés locaux pouvaient maintenant rejoindre tout le Canada. Le moulin Paton Textile, par exemple, établi à Sherbrooke en 1867, devint le plus important au pays. L'économie des Cantons-de-l'Est continua à croître pendant la seconde moitié du 19e siècle, alors qu'ailleurs au Québec et au Canada elle demeurait en récession. On y offrait plus d'emplois pour les fils et filles des familles rurales et pour les nouveaux immigrants. Comme partout, la Révolution industrielle entraînait des accidents. (...) Des petits producteurs et commerces étaient souvent forcés de fermer à cause de produits moins chers arrivés de l'extérieur par les chemins de fer ou par ceux produits localement dans des manufactures nouvelles et plus efficaces. »

Autre exemple, la thèse de Micheline NILSEN, « *The other side of the tracks* »² parue en 2003 étudie l'effet des chemins de fer sur la fabrication de la ville, à travers l'exemple de quatre capitales : Londres, Paris, Berlin et Bruxelles. Elle montre le rôle des gares dans leur édification. Par exemple dans le cas de Paris, le développement du rail s'est réalisé d'abord en faveur de l'ouest parisien, habité par une population aisée.

Enfin dernier exemple, la suppression dès les années 30 et 40 des lignes métriques qui parcouraient les territoires parfois assez éloignés des grandes agglomérations³, à cause du développement de l'automobile, peut être corrélée à plusieurs effets actuels du ferroviaire :

- les reports modaux,
- la métropolisation, avec le débat vitesse *versus* dessertes,
- le développement des territoires.

¹ Setec organisation - LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement- Introduction -Setec Organisation 19788-Intro générale

² *The implantation of the railways in western european capitals*

³ Dans les années 30 on transbordait encore du bois entre Baugé et Angers sur une ligne métrique.

La grande vitesse ferroviaire est relative : encore « exception » aujourd'hui, elle deviendra plus « normale » demain.

La première locomotive à chaudière tubulaire fut mise en service en 1829 entre Liverpool et Manchester ; elle reliait les deux villes à la vitesse très élevée pour l'époque de 22 km heure de moyenne. Elle fut nommée alors la « *Fusée* ». La suppression de la vapeur (et de ses relais obligatoires tous les 200 km) raccourcit à son tour les temps de parcours ; dans les années soixante, le Mistral entre Paris et Lyon ou le Capitole entre Paris et Toulouse⁴ ont également apporté, avec une grande vitesse, le sentiment d'un raccourcissement des distances. Ces exemples illustrent que chaque nouvelle technique ferroviaire a apporté à sa propre manière la « *grande vitesse* ». Encore aujourd'hui d'ailleurs, la vitesse de 220 km/heure sur une ligne classique entre Le Mans et Nantes n'est plus considérée comme une grande vitesse ferroviaire alors qu'elle l'aurait été il y a encore 30 ans.

Les innovations de l'histoire des transports, reçues comme un saut technologique à un moment donné, deviennent ainsi peu à peu la « *norme* ». La grande vitesse ferroviaire (GVF) deviendra sans doute la « *normalité* » dans quelques décennies en France et en Europe (de la même manière que la traction électrique – plus rapide et moins polluante – est devenue la norme par rapport à la traction vapeur). La GVF reliera alors les principales métropoles européennes.

Née en 1981 avec la mise en service du TGV Paris Lyon sur le réseau Sud Est, la GVF s'est ensuite développée avec :

- en 1989 / 1990 la mise en service du TGV atlantique,
- en 1993 la mise en service du TGV Nord et de l'Eurostar vers Londres, puis en 1996 du Thalys vers Bruxelles et Amsterdam,
- en 2001 la mise en service du TGV Med.

Les prochaines ouvertures sont prévues en 2007 avec le premier tronçon de la LGV Est et en 2010 avec la branche Est de la LGV Rhin Rhône.

4 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

4.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau français a initialement été conçu en étoile autour de Paris, en lien avec l'organisation territoriale centralisée de la France. Il relie essentiellement Paris et les grandes agglomérations sans toujours en desservir les territoires interstitiels peu peuplés. Il s'inscrit dans le phénomène de métropolisation. Ainsi la LGV Sud Est évite Dijon.

Mais, comme les autoroutes dans les années 80, la grande vitesse ferroviaire est aussi exprimée dans les discours des acteurs politiques et économiques locaux et nationaux comme un outil essentiel d'aménagement du territoire.

Dans la compétition croissante entre les territoires, elle leur apparaît comme une condition nécessaire voire suffisante du développement et du rayonnement, et en particulier de l'attrait des meilleures ressources économiques, culturelles, financières et humaines. Elle apporterait des emplois notamment du tertiaire supérieur, des étudiants et des centres de recherche, des entreprises, des touristes, une image et une notoriété. Elle permettrait le réaménagement des villes et notamment des quartiers des gares ; elle favoriserait la création et l'aménagement de zones d'aménagement. Elle serait la réponse aux besoins croissants de mobilité des personnes, liés aux évolutions de la société (recomposition des familles, croissance démographique, réduction du temps de travail, accroissement de la richesse, élévation des niveaux de formation, spécialisation des territoires...). Elle libérerait des sillons sur les lignes classiques qui seraient ainsi dédiées davantage au transport régional et au fret, ce qui dans un cercle vertueux réduirait le trafic routier de marchandises et donc les pollutions et les insécurités.

La GVF et les lignes nouvelles sont présentées comme le moyen de relier surtout les territoires régionaux et les centres de décision parisiens. Elles s'inscrivent ainsi dans la conception centralisée de l'organisation territoriale de la France.

4.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPALCEMENT

La grande vitesse ferroviaire est un service marchand de transport de personnes, qui répond à un modèle économique au bénéfice d'une population. Elle est soumise à la concurrence des autres modes de transport sur les liaisons qu'elle propose, et à des enjeux de rentabilité économique et financière.

Un train à grande vitesse a pour fonction le transport de personnes d'un territoire à un autre. Il peut également libérer des sillons et favoriser ainsi le transport de marchandises ou le transport régional de voyageurs. L'aménagement du territoire devient la conséquence du transport des passagers..

⁴ 3 Dans les années 60, le Mistral et le Capitole relient respectivement entre Paris et Lyon en moins de 4 heures et Paris et Toulouse en moins de 6 heures.

5 LES EFFETS OBSERVES DES LIGNES A GRANDES VITESSE SUR LE DEVELOPPEMENT ET L'AMENAGEMENT DES TERRITOIRES⁵

5.1 ENSEIGNEMENTS D'ORDRE GENERAL

5.1.1 Enseignements d'ordre méthodologique

Il est difficile d'isoler la cause « nouvelle desserte LGV » des autres causes du développement et de l'aménagement d'un territoire desservi par la grande vitesse ferroviaire (GVF).

La LGV peut produire des effets contradictoires ; l'obligation de réserver est à la fois une cause pour prendre davantage le train et, parfois, pour moins le prendre.

Une expérience des effets de la GVF et des moyens de les amplifier est en train de naître.

Les perceptions sur les effets de la GVF diffèrent souvent des réalités constatées⁶. Ces perceptions deviennent une autre forme de réalité : elles expriment souvent une fierté d'appartenir à un territoire nouvellement desservi.

5.1.2 1^{er} enseignement : la relativité

La grande vitesse ferroviaire a de tout temps existé⁷. Dans sa conception actuelle, elle est née en 1981 entre Paris et Lyon. Elle était conçue pour relier deux agglomérations. Mais les Trains à grande vitesse (TGV) pouvant rouler sur les lignes classiques, ils accèdent à des gares qui ne sont pas situées sur le réseau à grande vitesse mais seulement reliées à lui. Dans le même temps, des trains roulant sur des lignes classiques ont vu leur vitesse croître - si les configurations de la ligne et les équipements ferroviaires le permettaient - jusqu'à 220 km/h.

La GVF en France a été conçue comme un réseau en étoile autour de Paris, qui relie essentiellement les métropoles régionales à la capitale nationale.

En 2030, selon les projets validés par le CIADT de décembre 2003, pratiquement toutes les grandes agglomérations de France seront desservies par des TGV roulant sur des lignes à grande vitesse (de 300 à 320 km/h en vitesse commerciale). Ainsi les avantages comparatifs de desserte que certaines auront pu avoir pendant plusieurs décennies seront à cet horizon gommés. La grande vitesse sera ainsi devenue la vitesse normale des trains entre les grandes agglomérations.

5.1.3 2^{ème} enseignement : les effets sont liés à la modification du service ferroviaire

Les causes des effets sont :

- L'emplacement des gares : il est le facteur déterminant et discriminant des effets potentiels ; des gares bis peuvent être des succès commerciaux sans effet d'aménagement et de développement (Avignon) ; des gares anciennes desservies par le TGV peuvent être le facteur dynamisant d'un nouveau quartier (Le Mans, Nantes) ; on constate aussi des « effets tunnel »

sur les territoires situés entre deux gares et sans accès au réseau ; ces effets peuvent être corrigés par l'interconnexion des réseaux classique et grande vitesse, et par la conception de gares en pôles d'échange ; les temps d'accès au delà desquels les gares ne desservent plus les territoires sont d'environ d'1/4 d'heure pour les TER, d'1/2 heure pour les trains grandes lignes et de 3/4 d'heure pour les TGV.

- Le service ferroviaire : origine / destination des trains, fréquence et cadencement, rabattement, service en gare, points d'entrée sur la ligne...
- Les réseaux : gares, pôles d'échange comme celle de Valence ou du Mans desservies par le réseau TER, mais aussi connexion du réseau GV avec le réseau européen ;



⁵ enseignements tirés de l'analyse de 30 ouvrages consacrés à ces effets

⁶ Ils sont souvent exagérés.

⁷ L'exemple peut être le plus caractéristique est celui de la première locomotive à chaudière tubulaire, qui reliait Liverpool et Manchester en 1822 à la très grande vitesse pour l'époque de 22 km/h, et que pour cette raison on nomma « la Fusée ».

5.1.4 3^{ème} enseignement : les effets sont aussi liés aux stratégies des territoires

Des utilisations alternatives aux seules relations Province - Paris des LGV apparaissent. Des liens entre les grandes villes se développent ; par exemple le trafic ferroviaire entre Lyon et Marseille a crû de 70% avec la LGV Méditerranée. Des trains intercités utilisant en partie le réseau à grande vitesse ont été mis en service dans le Nord - Pas-de-Calais...

Ce développement des liaisons Province-Province est un enjeu fort du réseau à l'horizon 2020-2025, avec :

- la réalisation de LGV Province-Province : LGV Rhin - Rhône, Provence – Alpes – Côte-d'Azur (PACA), Bordeaux - Toulouse...
- le contournement sud de l'Île-de-France qui améliorerait les liaisons Est-Ouest et Nord-Ouest.

Il faut aussi rappeler aussi de nouvelles liaisons internationales en projet comme la **ligne Bruxelles Luxembourg Strasbourg**, ou l'achèvement du Thalys vers Amsterdam.

5.1.5 4^{ème} enseignement : la LGV ne relie pas seulement la Province à Paris

Ils dépendent :

- des stratégies et politiques publiques accompagnant l'arrivée de la LGV,
- de la cohésion des acteurs locaux, la gouvernance entendue comme la capacité des dirigeants politiques, économiques, associatifs... à travailler en équipe et à produire une vision commune de leurs territoires, à fonctionner en réseau, à bâtir des projets qui convergent pour donner de ce territoire une image et une organisation cohérentes

5.2 ENSEIGNEMENTS SUR LES DIFFERENTS TYPES D'EFFETS

On peut répertorier les effets potentiels des lignes à grande vitesse sur les territoires en trois types : probables et immédiats ; conditionnels ; et enfin indirects.

5.2.1 Des effets probables

Ce sont ceux qui se produisent pratiquement toujours et directement, c'est à dire sans la médiation d'un autre effet ni d'un projet ou d'une mesure d'accompagnement.

5.2.1.1 Effets d'image

La grande vitesse ferroviaire (GVF) agit sur l'image des territoires :

- L'effet d'image ne se produit que sur une notoriété et une image pré existantes.
- Le nom de la ligne est porteur d'image ; ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale.
- Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes (boulevard...), de leur nom. Elles posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles (Marseille peut avoir plusieurs gares). De même que les aéroports sont désignés par le nom de la ville principale (Marseille - Marignane, Paris – Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Toulouse - Blagnac), de même le nom de la gare est essentiel en terme d'identité, d'image et de marketing territorial. Ainsi la gare de Haute-Picardie véhicule de cette région une image agricole, peu peuplée et interstitielle.

- Les gares notamment les gares bis obligent à s'interroger sur la notion de centre-ville : historique, commercial, géographique, d'affaires... Elles révèlent (comme à Aix-en-Provence) des configurations de territoires.
- La GVF ne sera plus guère porteuse de modernité, car elle apparaît comme la normalité.
- La GVF modifie en revanche l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert : elle change l'image que le centre se fait d'un territoire périphérique, rapproche la périphérie du centre, donne un sentiment de proximité et a ainsi un effet intégrateur dans le territoire national.
- Enfin, elle peut permettre à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.

Effets d'image à étudier dans le diagnostic :

- les valeurs du territoire,
 - la perception que les populations ont d'elles-mêmes et de l'image qu'elles transmettent à l'extérieur,
 - les phénomènes historiques, culturels, politiques, économiques et industriels qui ont marqué leur histoire et influencé les mentalités.
 - le degré de rayonnement des territoires, aux niveaux national et international (la part des investissements étrangers sur le territoire peut par exemple en être un indicateur).
- Pourront être mis en perspective le maillage en infrastructures de transports et la perception des habitants d'être desservis et reliés aux grands réseaux de transport.

5.2.1.2 Effets de mobilité

La LGV a un effet amplificateur de mobilité des populations déjà mobiles, notamment de celles qui se déplacent déjà par le fer. Les populations les plus concernées semblent les catégories socio professionnelles supérieures, les emplois du tertiaire supérieur et notamment ceux du secteur études-conseil-assistance (ECA), les étudiants.

Elle entraîne des reports modaux (par exemple +70% entre Lyon et Marseille), d'une part sur les liaisons entre les villes desservies et Paris, et d'autre part sur les liaisons Province - Province.

Les effets sur la mobilité sont proportionnels à la durée des trajets :

- le temps de trajet routier en-dessous duquel la voiture reste compétitive sur le train est d'environ 1h – 1h1/2 ;
- le temps de trajet ferroviaire pour lequel le train est compétitif sur l'avion est de 3h30 ; au-delà, le train est moins compétitif.

Il faut noter toutefois que la part de marché du train reste souvent marginale et toujours seconde par rapport au routier la destination (par exemple 25% environ des trajets sur Paris - Marseille).

Le cadencement et la fréquence sont primordiaux pour juger de l'accessibilité d'un site.

La libéralisation des sillons pour le fret et le TER est peu étudiée et semble peu utilisée.

L'irrigation à partir de la gare et les rabattements par transport en commun et TER sont déterminants pour le succès.

Effets de mobilité à étudier dans le diagnostic :

- les mobilités, en particulier les migrations domicile-travail et domicile-étude,

- les relations intercités,
- la localisation des populations les plus mobiles : cadres supérieurs, actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises, étudiants,
- la localisation des lieux où se rendent les populations les plus mobiles : technopôles, ZA, équipements d'enseignement supérieur et de recherche,
- l'analyse des secteurs d'activité, des dynamiques économiques, des filières d'excellence (pôle de compétitivité),
- les distances-temps entre les principales aires urbaines et avec les autres grandes agglomérations françaises.

5.2.1.3 Effets d'intégration

La LGV amplifie la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations.

Elle peut intégrer des territoires et dans ce sens contribuer à la construction du fait régional, et peut contribuer à spécialiser chaque territoire d'un territoire plus vaste en facilitant les échanges. Elle peut contribuer au sein d'un territoire (local comme régional) à la coopération des acteurs.

Effets d'intégration à étudier dans le diagnostic

- l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
- les évolutions et dynamiques démographiques,
- les relations intercités et les coopérations et complémentarités entre aires urbaines.

5.2.2 Des effets conditionnels

Ces effets sont ainsi appelés car ils ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs.

5.2.2.1 Effets réseau

Cet effet réseau est double.

- Au sein du territoire régional ou interrégional : interconnectée avec le réseau classique, la LGV apporte la grande vitesse mais aussi une grande capacité. Les effets réseau sont liés au service ferroviaire rendu et c'est en cela qu'ils sont conditionnels : nombre de trains, intermodalité, pôles d'échange, services connexes.

Cet effet réseau peut renforcer l'effet intégrateur (cf supra) et l'effet organisateur (cf infra)

- Avec les autres régions de France et d'Europe.

Thématiques relatives aux effets réseaux à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet, au niveau du territoire et au niveau national, voire européen, tous modes confondus.

5.2.2.2 Effets organisateurs

Le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation au sein d'une métropole et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.

Il peut avoir un rôle d'aménagement. Comme le montre Novaxis au Mans, il peut recomposer un quartier et le réaffecter (en l'occurrence en quartier d'affaires).

Mais cet effet est conditionné par les disponibilités foncières et la volonté politique, la définition d'un projet urbain ou de territoire et d'opérations d'aménagement spatial.

Ces conditions peuvent être :

- la localisation des gares,
- le réseau des coopérations politiques et économiques à l'échelle régionale ; la volonté politique de coopération ; l'organisation de ces coopérations ; la gouvernance ;
- le service intercités, soit à grande vitesse sur la ligne nouvelle, soit par libération de sillons sur la ligne classique.

Thématiques relatives aux effets organisateurs à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet,
- les relations et coopérations politiques et économiques entre agglomérations (et les projets),
- les complémentarités économiques, universitaires, les spécialisations ou filières d'excellence,
- les infrastructures de transports (routes, TER) au niveau régional, de liaison entre agglomérations
- les mobilités entre agglomérations.

5.2.3 Des effets indirects

5.2.3.1 Les installations économiques

La grande vitesse ferroviaire (GVF) est une chance à saisir, une opportunité plus qu'une cause du développement économique. La localisation des activités et des installations économiques est rarement liée à la présence d'une desserte LGV. Les activités économiques pour bénéficier de la LGV doivent ... en être utilisatrices. Les mesures d'accompagnement sont ici essentielles : mise à disposition de foncier par exemple.

La LGV n'apporte immédiatement que peu de créations d'entreprises. Il faut que l'économie soit utilisatrice de transport ferroviaire à grande vitesse, c'est-à-dire plutôt du secteur tertiaire supérieur. La LGV n'est pas un gage de succès des zones d'activités économiques (ZAE) comme le montrent les zones du Creusot ou de Vendôme.

En revanche, la LGV est un facteur de compétitivité des territoires, car la plupart des agglomérations européennes en bénéficieront vers 2020. Son absence pourrait être plus pénalisante que sa présence bénéfique.

L'effet sur les installations économiques est donc un effet de long terme, diffus, médiat.

Thématiques relatives aux effets sur les installations économiques à étudier dans le diagnostic :

- les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements),

- les principales entreprises, les principaux employeurs,
- les zones d'activité, actuelles et en projet, les surfaces disponibles, les secteurs d'activité,
- les zones d'activité à proximité des gares.

5.2.3.2 Les tourismes

Le développement des courts séjours est un phénomène général du tourisme lié à la réduction du temps de travail, aux évolutions sociétales, mais aussi au raccourcissement des distances.

Sur le tourisme de résidence secondaire, l'effet est conditionné par le degré de ruralité du territoire : les ruptures de charge nécessitent que les résidents secondaires disposent de voitures.

Les masses déplacées par le ferroviaire sont souvent marginales par rapport aux masses touristiques.

Le tourisme d'affaire pourrait être affecté par un élargissement de ses aires de chalandise ou par une stimulation du tourisme de congrès (par exemple, l'activité de la Cité des Congrès de Nantes a connu un essor remarquable comme suite à la mise en service de la LGV). Mais il pourrait l'être aussi négativement par une réduction des nuitées.

Thématiques relatives aux effets sur le tourisme à étudier dans le diagnostic :

- les résidences secondaires : localisation, évolution,
- le tourisme d'affaire,
- le tourisme urbain,
- les caractéristiques du tourisme local, les principaux sites visités, les capacités hôtelières, les fréquentations...

5.2.3.3 Le foncier

La LGV a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible depuis les grands centres d'émission de tourisme et d'activité, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image. Mais en réalité, on constate le plus souvent des pics dans les hausses de prix avant que ceux-ci ne reviennent à des tendances d'évolution soit nationales soit historiques. Ainsi a-t-on constaté avant et au moment de la mise en service de la LGV Méditerranée une croissance du prix du foncier notamment à Marseille. Mais affecter à la seule LGV cette croissance supérieure à celle des villes comparables serait abusif : d'autres facteurs ont joué comme l'amélioration de l'image de Marseille, la pression démographique, le desserrement, le rattrapage (les prix de Marseille étaient en retrait de ceux des métropoles françaises comparables, etc⁸).

5.3 CONCLUSION : THEMATIQUES A ETUDIER DANS LE DIAGNOSTIC DONT LA SYNTHÈSE EST PRÉSENTÉE CI-APRÈS

Compte tenu de ces effets potentiels, neuf caractères du territoire sont retenus pour le diagnostic général :

1. l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,

⁸ Depuis 1995, la ville dont les prix du foncier ont en valeur relative les plus cru est Maubeuge, non desservie par la LGV.

2. les évolutions et les dynamiques démographiques,
3. les infrastructures de transport actuelles et en projet, les réseaux aux niveaux local et national, voire européen, tous modes confondus - Isochrones et temps de dessertes depuis les principales agglomérations,
4. les mobilités, en particulier la localisation des populations les plus mobiles :
 - o cadres supérieurs et population aisée,
 - o actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises,
 - o étudiants,
5. les relations intercités et les complémentarités entre aires urbaines, leurs projets de coopération,
6. les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements, principales entreprises et employeurs, secteurs d'activité dominants...),
7. les filières d'excellence, les pôles de compétitivités, l'enseignement supérieur et la recherche/développement – les complémentarités éventuelles entre territoires,
8. le tourisme et en particulier le tourisme urbain et le tourisme d'affaires - les résidences secondaires,
9. l'identité, le rayonnement, les valeurs des territoires et des populations.

6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES

L'objectif de l'étude est d'alimenter le débat public, en montrant quels effets la LGV pourrait produire et à quelles conditions. Elle met donc en évidence les caractères du territoire que la LGV pourrait impacter.

Pour la réaliser la méthode suivante a été utilisée :

- reformulation des effets potentiels, à partir des analyses effectuées précédemment en les adaptant au caractères socio économique du territoire ;
- diagnostic des caractères du territoire susceptibles d'être impactés par la grande vitesse ferroviaire (GVF), pour le territoire dans sa globalité, et en détail pour les aires urbaines ; sur les sujets économiques et d'aménagement, par des analyses quantitatives et statistiques, des analyses des stratégies des acteurs, et des entretiens ;
- mise en perspective des effets potentiels observés ailleurs et des caractères du territoire ;
- confrontation des intuitions aux perceptions et aux projets des acteurs locaux ;
- rédaction d'un rapport final mettant en lumière les effets potentiels et les conditions de leurs productions.

La présente étude est organisée en plusieurs étapes, chacune alimentant la suivante.

Identification de l'aire d'étude : Le territoire d'étude regroupe tous les territoires accessibles en moins d'une heure de trajet routier autour de Poitiers (à l'exception du Nord), Limoges et Brive la Gaillarde, et en moins d'un quart d'heure de Tulle, Périgueux et Cahors

Diagnostic de l'aire d'étude⁹ (les territoires et les aires urbaines) :

Un état des lieux du contexte et de la structure socio-économique du territoire de l'aire d'influence du projet a été dressé, sur la base d'une part de l'analyse d'indicateurs de développement démographique et économique, et de leur évolution, et, d'autre part, par analyse et synthèse de documents stratégiques des autorités responsables de l'aménagement du territoire, permettant d'identifier les projets de développement et d'aménagement inscrits et prévus pouvant accompagner l'arrivée de la LGV.

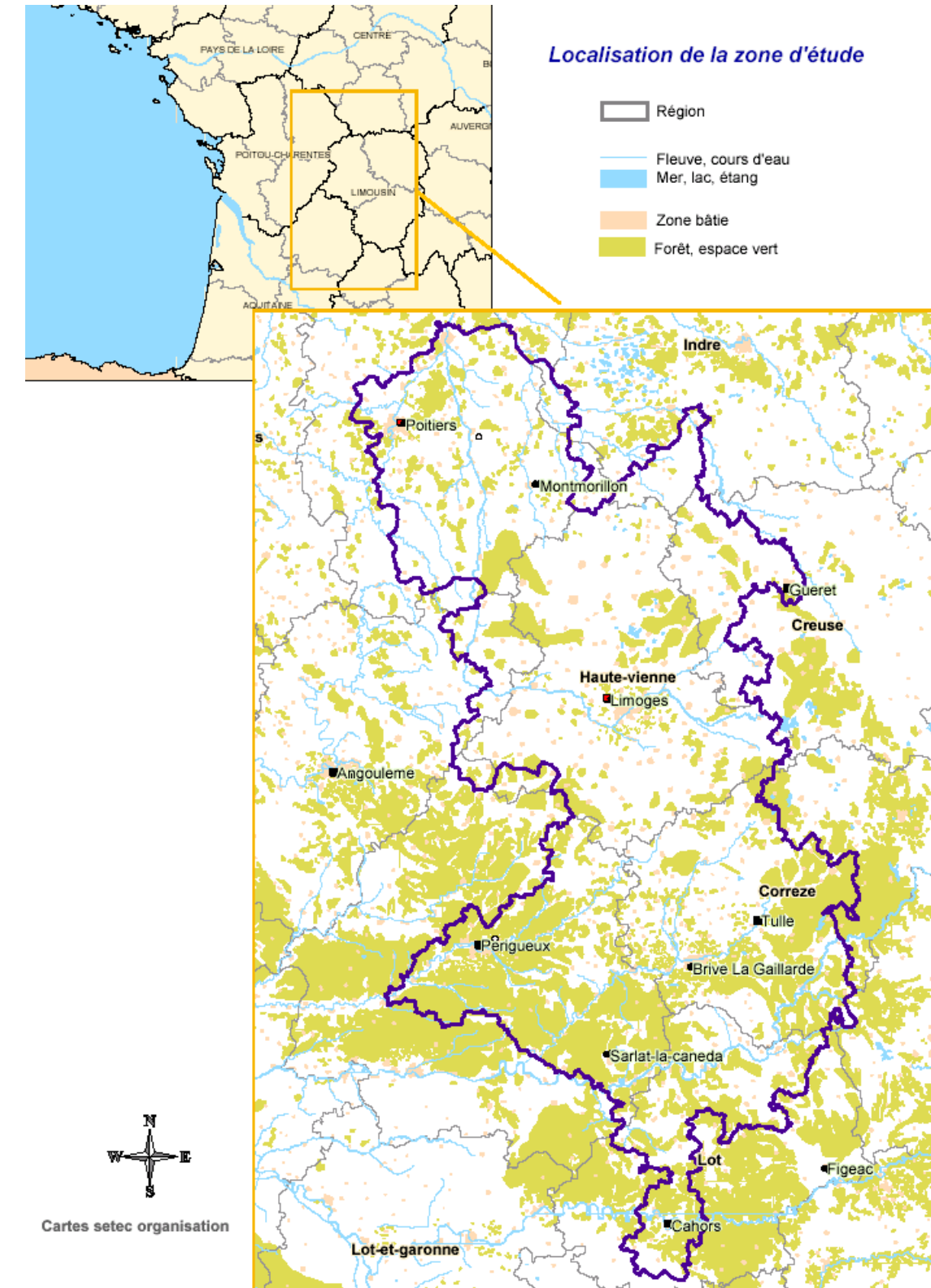
Le diagnostic ainsi produit a permis de mettre en évidence les dynamiques en vigueur, les problématiques actuelles de développement et leur relation avec l'arrivée de la grande vitesse.

Analyse prospective

Sur la base du diagnostic précédent, une première liste d'effets a été dressée et confrontée aux attentes et perceptions des acteurs du territoire, et à leurs projets d'aménagements déclencheurs de ces effets, dans le cadre d'un séminaire réunissant des acteurs du territoire (collectivités, entreprises, « acteurs » socio économiques....).

Ces effets ont été appréhendés selon trois angles : l'aménagement, le rayonnement et le développement.

⁹ On appellera dans ce rapport « territoire » cette aire d'étude.



2- DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE AU REGARD DES EFFETS OBSERVES

Méthodologie

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

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

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

De ces analyses sont tirés

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

1 SYNTHÈSE DES DIAGNOSTICS

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

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

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

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

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

1.2 DES TERRITOIRES SPECIALISES ET DONT LES VOCATIONS SONT SOUVENT COMPLEMENTAIRES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX

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

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

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

Les forces

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

Les faiblesses

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

Les opportunités

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

Les menaces

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

2.1.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

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

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

Les forces

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

Les faiblesses

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

Les relations entre les deux villes relèvent aujourd'hui davantage de l'intention que de la réalité.

Les opportunités

- Les projets des deux agglomérations témoignent chacun d'une volonté de développer une « voie alternative à la métropolisation par la coopération¹⁰ ».
- Ces projets sont relayés par une volonté des acteurs économiques et institutionnels de travailler ensemble (source : entretiens menés par Setec Organisation).
- La mise en œuvre de projets complémentaires, comme le Zénith de Limoges et le Théâtre auditorium de Poitiers, les filières universitaires développées dans chacune des villes.

Les menaces

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

¹⁰ Communauté d'agglomération de Limoges Métropole – Contrat d'agglomération

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

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

« La levée des contraintes de déplacements [difficiles, parfois rédhibitoires] devra permettre de valoriser les complémentarités entre ces pôles d'excellence et démarches technopolitaines¹¹ »

2.2.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

Les forces

- Le rayonnement économique de Limoges est supérieur à la moyenne de province ; il est tiré par la présence de Legrand et de Norisko et par la renommée internationale de la porcelaine.
- Limoges est le siège de Legrand, par ailleurs partie prenante de ses grands projets économiques.
- Avec ESTER, Limoges possède un technopole renommé.
- Limoges possède un centre complet de formations supérieures avec quelques domaines d'excellence.
- Les filières économiques sont génératrices d'activités de recherche et développement (R&D).

Les faiblesses

- Limoges est exposée aux crises successives de ses industries traditionnelles (chaussures porcelaine).

¹¹ Note d'intérêt préalable au débat public – Contribution des villes et agglomérations de Poitiers et de Limoges

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

Les opportunités

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

Les menaces

- L'aire d'influence de Limoges est peu peuplée.
- L'université du Limousin est de petite taille à l'échelle européenne : quelle sera sa capacité à affronter la concurrence universitaire européenne introduite par la réforme LMD (licence, master, doctorat) ?
- Quel est l'avenir de la porcelaine ?
- Le développement de Brive-la-Gaillarde risque d'estomper l'influence limougeaude sur la Corrèze.
- Limoges est en concurrence avec Brive-la-Gaillarde pour la prééminence de la situation de carrefour et pour la situation de porte d'entrée du bassin touristique Périgord-Quercy-Sud Limousin (aéroports).

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



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



2.3.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

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

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

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

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

Les forces

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

- la porcelaine,
- le siège mondial de Legrand

- De grands noms industriels sont implantés : Legrand, Weston, Madrange, Bernardaud.

Les faiblesses

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

Les opportunités

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

Les menaces

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

2.4.2 Les questions que posera la grande vitesse ferroviaire

- La GVF suscitera-t-elle un changement dans les mentalités ? sera-t-elle l'occasion pour le territoire de prendre confiance en lui, d'être fier, de s'affirmer sur la scène nationale et internationale ? La LGV, par la modernité qu'elle véhicule, ouvrira-t-elle le territoire au monde, modifiera-t-elle sa perception de lui-même ? Ou encore cette image de modernité nuira-t-elle à l'image de territoire protégé, loin des agitations urbaines, de la pollution, des nuisances de la modernité dont il bénéficie aujourd'hui ?
- La LGV sera-t-elle l'occasion d'appuyer la communication autour des pôles de compétitivité, de diffuser cette nouvelle image de modernité que souhaitent le territoire et ses acteurs économiques ?
- La LGV, par son nom, offrira-t-elle au territoire une meilleure visibilité géographique ? Comment en faire bénéficier l'ensemble du Limousin, Brive-la-Gaillarde ? Et permettra-t-elle l'émergence d'une identité commune, d'une cohésion, d'une solidarité ?

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

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

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

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

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

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

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

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

4^{ème} question : Limoges et le Limousin se vivent encore comme un territoire oublié malgré les autoroutes et voies expressives en partie gratuites. Leur desserte ferroviaire est perçue comme médiocre ce qui est une réalité pour les liaisons Est Ouest. Mais les liaisons Nord Sud sont elles aujourd'hui comparativement performantes. La LGV contribuerait-elle à faire évoluer ce sentiment d'enclavement, qui génère une frustration et un discours parfois revendicatif à l'égard de la communauté nationale ? Et désenclaverait-elle le territoire dans ses liaisons avec l'Ouest et l'Est ?

5^{ème} question : la LGV renforcera la métropolisation. Représente-t-elle un risque pour les territoires ruraux ? Accentuerait-elle la dépendance du territoire envers l'Ile-de-France (affirmée plus que réelle, puisque le Limousin grâce à Legrand a un rayonnement proportionnellement supérieur à d'autres régions) ?

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

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

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

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

3 – LES EFFETS POTENTIELS 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 ont 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.

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 environs de 2025¹².

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

¹² Au delà de 15-20 ans la prospective devient très aléatoire.

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.

La présente synthèse de l'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 largement, 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. Leur desserte ferroviaire est perçue comme médiocre ce qui est une réalité pour les liaisons Est Ouest. Mais les liaisons Nord Sud sont elles aujourd'hui comparativement performantes. La LGV contribuerait-elle à faire évoluer ce sentiment d'enclavement, qui génère une frustration et un discours parfois revendicatif envers 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.

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.

