



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## DOSSIER DE FIN D'ETAPE 1

*Pièce Technique A3 – Hypothèses de Desserte sur la LGV*



## *Sommaire*

1.	Liaisons avec Paris et l'Île de France .....	4
1.1.	La zone d'attraction vers Paris et au-delà vers l'Île de France.....	4
1.2.	Le marché actuel du train sur ce périmètre.....	4
1.3.	Quelle offre est pertinente vers l'IDF? .....	5
2.	Les relations avec les autres régions de province .....	5
2.1.	Vers le Nord et l'Est.....	5
2.2.	Vers le Sud Est .....	6
2.3.	Vers La Rochelle et Nantes .....	6
2.4.	Les liaisons vers le Sud Ouest et la façade Atlantique.....	6
2.5.	Le schéma de desserte commerciale possible à la mise en service selon ces hypothèses de trafic.....	7

Cette pièce technique apporte un premier éclairage sur les dessertes envisagées et les fonctionnalités du projet. Elle aborde successivement :

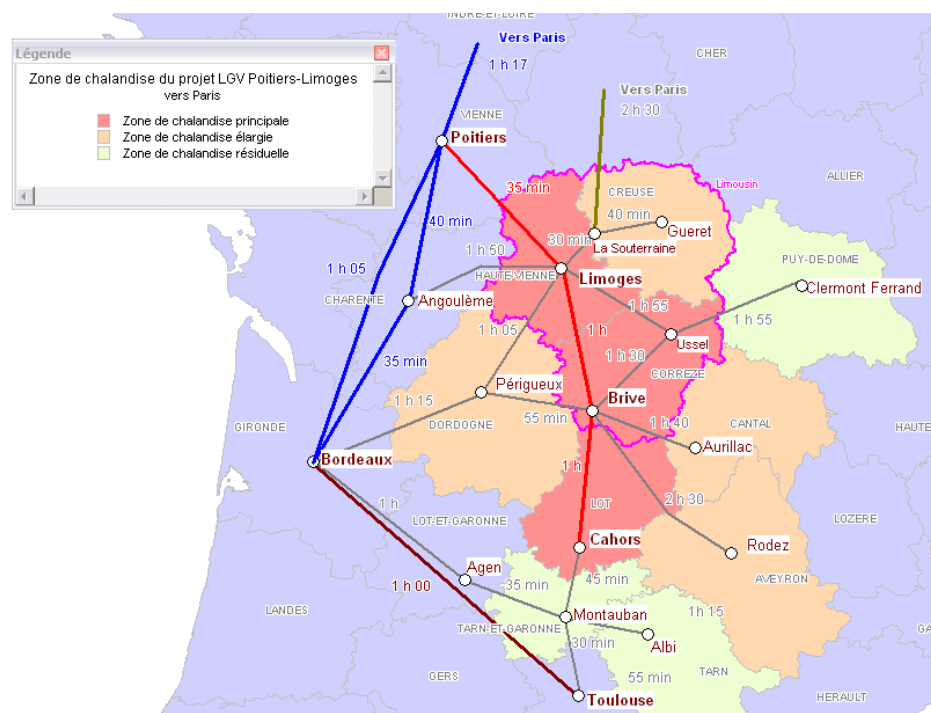
- La zone d'attraction du projet, qui correspond aux territoires qui voient leur desserte améliorée. Cette analyse prend en compte les projets de LGV tels que SEA et GPSO ;
- Le marché potentiel de TGV vers Paris, au travers d'une analyse du nombre de déplacements potentiels à destination de l'Île de France depuis la zone d'attraction ;
- Le marché vers les autres régions de province, sur les trajets où le projet peut induire une amélioration importante des conditions de déplacement en train ;
- Le schéma de desserte envisagé à ce stade d'études.

Les chiffres présentés ci-dessous constituent des estimations du potentiel de trafic basé sur les données les plus récentes :

- le trafic ferroviaire<sup>1</sup> entre régions de l'année 2007,
- le trafic routier<sup>2</sup> de l'année 2004, redressé à l'année 2007. Ces données portent sur les déplacements de plus de 80 km,
- le trafic aérien de l'année 2007 sur les principales liaisons, issu des données publiques sur les aéroports

Ces éléments confirment les bases de données de trafic des études antérieures, en les actualisant.

La carte suivante présente les temps de parcours sur les différentes sections ferroviaire en situation de projet. Il s'agit de temps de parcours de principe, permettant d'appréhender les zones de chalandise des différentes lignes.



<sup>1</sup> Source SES-P, ministère  
<sup>2</sup> Source matrices du modèle Matisse, INRETS

## 1. Liaisons avec Paris et l'Île de France

### 1.1. La zone d'attraction vers Paris et au-delà vers l'Île de France

Le marché des déplacements vers Paris et l'Île de France est le cœur du potentiel de trafic de la LGV Poitiers-Limoges. La carte suivante montre la zone d'attraction (ou chalandise) du projet ainsi que les meilleurs temps par section élémentaire prenant en compte les projets GPSO<sup>3</sup> et SEA (in extenso).

Le temps de parcours envisagé entre Paris et Limoges est de l'ordre de 2 heures (avec arrêt à Poitiers), tandis que celui entre Paris et Brive est de 3 heures. Limoges et Brive sont des nœuds ferroviaires importants qui permettent une accessibilité du territoire par le jeu des correspondances.

La zone d'attraction principale est constituée des 3 départements directement touchés par le projet : la Haute Vienne, la Corrèze et le Lot qui seront desservis directement par des missions à Limoges, Brive et Cahors.

La zone d'attraction élargie est composée de 4 départements dont la LGV Poitiers-Limoges est une des LGV les plus proches. Ces départements sont :

- le Cantal en correspondance à Brive :
  - o le trajet vers Paris passe déjà actuellement par Brive plutôt que par Clermont Ferrand.
  - o Pour ce département, les autres LGV sont trop éloignées.
- la Creuse en correspondance à Limoges :
  - o pour Guéret par exemple, le trajet vers l'Île de France nécessite actuellement une correspondance à la Souterraine (en car TER).
  - o En se rabattant à Limoges, le temps de trajet vers Paris peut être équivalent, mais il nécessite un temps de rabattement (TER ou VP) plus important. Cependant, l'intérêt de se rabattre à Limoges est également la fréquence qui sera plus importante vers Paris.
- l'Aveyron en correspondance à Cahors. Ce département disposera à l'horizon du projet de trois accès au réseau TGV mais qui resteront assez éloignés :
  - o LGV Poitiers Limoges via Cahors, qui sera à 4 heures de Paris : le Nord et l'Ouest du département pourraient être intéressés par cette desserte
  - o LGV Méditerranée via Montpellier, qui est à trois heures de Paris
  - o SEA et GPSO via Toulouse, qui sera à 3h30 de Paris.
- la Dordogne en correspondance à Limoges. Ce département aura également deux accès au réseau TGV

<sup>3</sup> Pour le projet GPSO, n'est pas prise en compte une éventuelle gare TGV à Montauban

- o LGV Poitiers-Limoges via Limoges, notamment en raison de l'absence de ligne actuelle directe entre Périgueux et Angoulême. .
- o SEA pour l'Ouest du département, en voiture à Angoulême notamment ou vers Bordeaux en TER.

En dehors de ces zones, la LGV Poitiers-Limoges aura un impact très limité. Au sud du Lot, les départements sont sur la zone d'attraction de Toulouse et donc de SEA. A l'Est de la Creuse, les temps et les conditions de rabattement ne permettent pas d'imaginer une desserte pertinente via la LGV Poitiers-Limoges vers Paris.

En dehors de ces départements, le potentiel est négligeable.

### 1.2. Le marché actuel du train sur ce périmètre

Les tableaux suivants montrent le potentiel de déplacements depuis cette zone d'attraction vers Paris, et vers l'Île de France (hors Paris).

	Nombre de déplacements deux sens confondus vers Paris (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	420 000	950 000	44%
Corrèze (Brive, Tulle)	260 000	485 000	54%
Lot (Cahors)	160 000	290 000	55%
<b>Total 1</b>	<b>840 000</b>	<b>1 725 000</b>	<b>49%</b>
Creuse (Guéret)	120 000	315 000	38%
Cantal (Aurillac)	110 000	265 000	42%
Aveyron (Rodez)	125 000	250 000	50%
Dordogne (Périgueux)	315 000	635 000	50%
<b>Total 2</b>	<b>670 000</b>	<b>1 465 000</b>	<b>46%</b>

	Nombre de déplacements deux sens confondus vers l'IDF hors Paris (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	155 000	740 000	21%
Corrèze (Brive, Tulle)	95 000	295 000	32%
Lot (Cahors)	60 000	190 000	32%
<b>Total 1</b>	<b>310 000</b>	<b>1 225 000</b>	<b>25%</b>
Creuse (Guéret)	45 000	245 000	18%
Cantal (Aurillac)	40 000	175 000	23%
Aveyron (Rodez)	45 000	190 000	24%
Dordogne (Périgueux)	115 000	395 000	29%
<b>Total 2</b>	<b>245 000</b>	<b>1 005 000</b>	<b>24%</b>

	Nombre de déplacements deux sens confondus vers l'IDF y compris Paris (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	575 000	1 690 000	34%
Corrèze (Brive, Tulle)	355 000	780 000	46%
Lot (Cahors)	220 000	480 000	46%
<b>Total 1</b>	<b>1 150 000</b>	<b>2 950 000</b>	<b>39%</b>
Creuse (Guéret)	165 000	560 000	29%
Cantal (Aurillac)	150 000	440 000	34%
Aveyron (Rodez)	170 000	440 000	39%
Dordogne (Périgueux)	430 000	1 030 000	42%
<b>Total 2</b>	<b>915 000</b>	<b>2 470 000</b>	<b>37%</b>

A l'échelle départementale, la part modale du train se situe autour de 50% vers Paris. Vers l'Île de France hors Paris, le train a une part modale plus faible. La mise en place des TéoZ a permis d'améliorer le service ces dernières années.

La zone d'attraction principale, composée des trois départements de la Haute Vienne, de la Corrèze et du Lot, génère un nombre de déplacements de l'ordre 1,1 millions de déplacements en train sur l'année 2007, avec une part modale de près de 40%. La zone d'attraction élargie génère quant à elle un nombre de déplacements équivalent sur le train.

### 1.3. Quelle offre est pertinente vers l'IDF?

A la mise en service du projet, ces données doivent être réactualisées sous l'effet de trois facteurs principaux :

- La croissance naturelle de la demande de déplacement longue distance, liée à la croissance socioéconomique. Cette croissance est légèrement inférieure à celle du PIB estimée à 1,9% par an à l'échelle nationale selon les recommandations du ministère ;
- Le report modal de la voiture vers le train. L'analyse de marché montre que ces potentiels de reports modaux sont importants.
- L'induction de trafic, qui correspond à de nouveaux déplacements. La diminution du temps d'accès à Paris, mais également à l'amélioration de la desserte, peut conduire les individus à augmenter la fréquence de leurs déplacements vers Paris. L'induction est généralement une part significative de la fréquentation des nouveaux projets de LGV. Cette induction a été estimée dans une précédente étude à plus de 7% de la demande tous modes confondus pour la LGV Poitiers-Limoges. Il y a également une induction liée à SEA, qui va augmenter le temps de parcours depuis Poitiers ;

A ce titre, la diminution des temps de parcours étant la plus significative à Limoges, on peut s'attendre à ce que ce soit là où la demande progresse le plus.

#### Le niveau de desserte depuis Limoges

Compte tenu de ces hypothèses, le potentiel de demande de déplacements vers l'Île de France depuis Limoges en tous modes est estimé entre 3,5 et 4,5 millions à l'horizon de mise en service. Compte tenu de l'amélioration importante des temps de parcours ferroviaires depuis cette gare vers Paris, la part de marché du train devrait être largement améliorée par rapport à aujourd'hui. Une première estimation du potentiel de trafic de TGV vers Limoges via Poitiers est comprise entre 1,1 et 1,5 millions de déplacements à l'horizon de mise en service (on suppose que qu'une grande majorité de ces trafics s'effectueraient sur la LGV plutôt que sur la ligne classique et les autres réseaux, mais qu'il resterait un trafic résiduel sur la ligne classique compte tenu des différences de coûts et de desserte). Ce potentiel sera également complété des trafics vers Poitiers.

Le schéma de desserte envisagé avec Paris dans le cadre des études précédentes, de l'ordre de 8 à 10 relations AR vers Paris,

au départ de Limoges, paraît donc à ce stade pertinent. Le potentiel relativement important vers l'Île de France, hors Paris, laisse penser qu'une petite partie de ce trafic pourrait s'effectuer sur des TGV Intersecteurs vers des gares d'interconnexion parisiennes. Vers Paris, ceci correspond à un aller-retour par heure à l'exception des heures creuses où la desserte est moins fournie.

Compte tenu de la demande importante pour effectuer la liaison Limoges – Paris, des dessertes directes sans arrêt intermédiaire peuvent être étudiées, notamment pour la clientèle professionnelle. Un à deux allers-retours quotidiens en direct peuvent s'envisager aux heures de pointe.

#### Le niveau de desserte depuis Brive

Le prolongement vers Brive de la plupart des services est justifié par le potentiel important provenant de la zone d'attraction secondaire de la LGV Poitiers-Limoges. En effet, Brive se situe à l'intersection de nombreux axes ferroviaires régionaux depuis l'Aveyron et le Cantal. En étape 1, il paraît raisonnable d'étudier l'impact de la prolongation de l'ensemble des TGV de Limoges vers Brive d'un point de vue commercial.

La LGV Poitiers-Limoges devrait permettre d'améliorer le partage modal mais dans une proportion plus faible qu'au départ de Limoges. En reprenant les éléments de prévision de trafic précédents, le potentiel de trafic sur le projet pourrait être de l'ordre de 0,7 à 1,1 million de passagers annuels à l'horizon de mise en service. Une grande majorité de ces trafics s'effectueraient sur la LGV plutôt que sur la ligne classique et les autres réseaux. Ce potentiel sera également complété des trafics vers Poitiers.

L'étude de trafic permettra d'ajuster le nombre de dessertes possibles vers Brive, qui pourrait être de 7 à 8 missions/jour dans une première évaluation. Le service direct sans arrêt à Poitiers depuis Limoges en heure de pointe du matin pourrait également être prolongé à Brive.

#### Le niveau de desserte depuis Cahors

Des prolongements jusqu'en gare de Cahors peuvent également être envisagés compte tenu du trafic existant déjà intéressant sur la liaison Île de France - Cahors. Cependant, la progression du marché sera limitée sur Cahors du fait de son éloignement par rapport aux nouvelles infrastructures : les gains de temps sont proportionnellement plus faibles. De plus, la part de marché du train est actuellement déjà relativement élevée. Une première analyse du potentiel de trafic du projet serait de l'ordre de 200 000 à 300 000 passagers annuels à la mise en service, auquel il convient d'ajouter le potentiel vers Limoges, Brive et Poitiers.

Les études précédentes parlent d'un aller-retour par jour, le nombre de trains prolongés pourrait être plus important, de l'ordre de 2 allers-retours. L'étude de trafic permettra d'affiner ce chiffre, notamment car une partie de ce trafic s'effectuera en rabattement TER vers Brive qui disposera d'une fréquence plus importante.

## 2. Les relations avec les autres régions de province

Le trafic « intersecteur » est défini comme le trafic des TGV qui relie deux régions de province. Il s'agit du trafic qui se développe le plus rapidement avec un effet réseau fort : chaque projet de ligne à grande vitesse permet de rapprocher plusieurs villes de provinces entre elles. La LGV Poitiers – Limoges permet des gains de temps important vers Paris, mais également au-delà l'ensemble des régions situées au Nord et à l'Ouest du Limousin.

### 2.1. Vers le Nord et l'Est

#### La pertinence du projet

Vers le Nord et l'Est, le projet est pertinent en termes de fonctionnalité à la fois :

- En comparaison avec les autres modes :
  - o le train, via le développement du réseau LGV, permet des relations province-province avec un temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture. (Limoges-Lille s'effectuera en environ 3h30 contre 5h30 en voiture - 4h50 aujourd'hui avec l'intersecteur existant - et Limoges-Strasbourg sera en dessous des 5h contre 7h30 par la route - 6h30 aujourd'hui en train avec une correspondance pénalisante à Paris-).
  - o L'offre aérienne depuis Limoges, Brive ou Cahors est très peu développée.
- Vers ces destinations, le projet est pertinent pour les départements de Haute Vienne, de la Creuse, de la Corrèze et Lot, mais également sur la zone de chalandise élargie.

Ces deux fonctionnalités ont déjà été étudiées dans le cadre des études antérieures.

#### La demande actuelle de déplacements sur ces relations

Les tableaux suivants montrent le nombre de déplacements entre la zone d'attraction de la LGV Poitiers-Limoges et le Nord Pas de Calais et les Régions Alsace, Lorraine et Champagne Ardennes pour l'année 2007. A noter qu'en 2007, l'effet de la LGV Est n'est pas pris en compte ni l'effet de l'intersecteur actuel entre Limoges et Lille.

	Nombre de déplacements deux sens confondus vers les régions Picardie et Nord Pas de Calais (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	23 500	75 000	31%
Corrèze (Brive, Tulle)	17 500	80 000	22%
Lot (Cahors)	8 500	36 500	23%
<b>Total 1</b>	<b>49 500</b>	<b>191 500</b>	<b>26%</b>
Creuse (Guéret)	5 500	49 000	11%
Cantal (Aurillac)	4 500	51 000	9%
Aveyron (Rodez)	8 500	32 000	27%
Dordogne (Périgueux)	26 000	178 000	15%
<b>Total 2</b>	<b>44 500</b>	<b>310 000</b>	<b>14%</b>

	Nombre de déplacements deux sens confondus les régions Champagne Ardenne, Alsace, Lorraine (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	15 500	100 000	16%
Corrèze (Brive, Tulle)	10 000	110 000	9%
Lot (Cahors)	4 500	26 000	17%
<b>Total 1</b>	<b>30 000</b>	<b>236 000</b>	<b>13%</b>
Creuse (Guéret)	5 000	71 000	7%
Cantal (Aurillac)	3 000	22 000	14%
Aveyron (Rodez)	9 000	39 000	23%
Dordogne (Périgueux)	20 500	92 500	22%
<b>Total 2</b>	<b>37 500</b>	<b>224 500</b>	<b>17%</b>

Ces tableaux montrent que le nombre de déplacements tous modes en 2007 est équivalent entre ces deux origines destinations, mais que les déplacements vers Strasbourg sont plus importants dans la zone d'attraction principale. La part de marché actuel du train vers Lille est supérieure à la part vers Strasbourg, notamment à cause d'une plus grande dispersion de la demande vers Strasbourg, qui comprend trois régions en particulier la Champagne Ardennes mal desservie par les lignes ferroviaires.

L'effet de la LGV Est devrait cependant avoir un impact important en termes d'induction de la demande vers Strasbourg. A l'horizon de la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, la seconde phase permettra de diminuer encore les temps de parcours.

Le potentiel de trafic des trains intersecteurs à la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges devrait être équivalent, de l'ordre de 100 000 à 150 000 voyageurs annuels auxquels il conviendra d'ajouter les déplacements vers Roissy CDG (30 000 à 50 000 voyageurs supplémentaires) et les déplacements vers l'Île de France à Massy et Marne la Vallée. Une partie des voyageurs continuera à effectuer les correspondances à Paris selon les origines-destinations effectives.

La desserte envisagée pourrait être de 1 aller-retour quotidien à l'horizon de mise en service. Le potentiel pour un passage à 2 allers-retours ne pourrait s'envisager que dans un horizon de plus long terme.

Cette desserte pourrait s'envisager jusqu'à Brive afin d'assurer le remplissage des trains. Au-delà, les temps de parcours dépasseraient les 5 heures 30 vers Cahors avec un potentiel de déplacements trois fois plus faible qu'à Brive.

#### Le cas spécifique de Roissy CDG

Les TGV intersecteurs en direction de Lille desservent la gare de Roissy CDG TGV et son hub international.

Depuis notre zone d'attraction, cette demande d'accès à Roissy CDG pour prendre l'avion représente un volume important de déplacements, près de 133 000 déplacements en 2008, dont 40% s'effectuent déjà en train (via l'intersecteur existant ou via Paris). Avec la mise en place du projet et avec un gain de temps de l'ordre d'une heure (soit 20% de gains de temps), cette part pourrait augmenter et atteindre 50% et représenter un volume de plus de 70 000 à 80 000 déplacements sur les TGV radiaux et les TGV intersecteurs du projet de LGV Poitiers-Limoges.

## 2.2. Vers le Sud Est

### La pertinence du projet

L'analyse de marché (cf pièce technique n°1) a montré que l'autre destination importante en termes d'échanges avec notre secteur d'étude est le Sud Est (PACA et Rhône-Alpes) ou le marché potentiel peut être estimé entre 1 à 1,5 millions de déplacements tous modes à l'horizon de mise en service.

- Vers cette destination, les temps de parcours actuels sont très élevés. L'amélioration apportée par la LGV Poitiers-Limoges vers Paris va permettre d'améliorer les temps de parcours car la plupart des trajets nécessitent aujourd'hui une correspondance à Paris, mais l'induction de trafic sera minime.
- la part modale du train sera faible car même dans le cas de liaisons directes, les temps de parcours seraient supérieurs à 5 heures alors que la voiture dispose d'un trajet plus direct par Clermont Ferrand. L'usage de la voiture serait également moins élevé que le train compte tenu de l'allongement des distances à parcourir via SEA.

Cette fonctionnalité ne dispose pas de potentiels suffisants pour l'étude de liaisons intersecteurs directes. Elles seront néanmoins estimées dans le cadre de l'étude de trafic.

## 2.3. Vers La Rochelle et Nantes

### La pertinence du projet

Le projet va améliorer l'accessibilité de la façade Atlantique entre la Rochelle et Nantes, en améliorant le temps de parcours entre Limoges et Poitiers. Cependant, même dans le cas d'une desserte sans correspondance à Poitiers, les trains vers Nantes et la Roche sur Yon resteront d'un faible niveau de service, le réseau existant nécessitant une correspondance par La Rochelle, St Pierre des Corps, ou Paris. Ainsi, seule la desserte de la Rochelle apparaît intéressante par rapport à la voiture : un train direct sans correspondance pourrait mettre près de 2h10 entre Limoges et la Rochelle, contre 3h30 pour la voiture.

Au-delà de Nantes, la pertinence du projet pour rejoindre la Bretagne est faible, malgré un trafic potentiel tous modes estimé entre 0,3 et 0,4 millions de déplacements car les temps de parcours deviennent peu attractifs par rapport à la voiture. De plus, la demande de déplacements est essentiellement orientée vers la côte, là où le train est peu performant, et pour des motifs de loisirs.

La Rochelle et Nantes sont donc les deux destinations intéressantes à étudier pour l'Ouest.

### La demande actuelle de déplacements vers la Rochelle et Nantes

Malgré tout, le potentiel tous modes reste assez limité, depuis les départements du Haute Vienne, de Corrèze et du Lot, le potentiel vers la Rochelle est de l'ordre de 150 000 déplacements en 2007, avec une part de marché du train assez faible, de l'ordre de 12%, soit près de 20 000 déplacements annuels. Avec la mise en place d'un service plus performant, la part de marché du train pourrait augmenter sensiblement. De plus, on notera une amélioration

importante des conditions de déplacements et donc potentiellement une induction plus forte du trafic. A l'horizon de la mise en place du projet, le potentiel pour le train pourrait atteindre près de 100 000 déplacements avec une part modale du train autour de 40%. Cette première estimation optimiste indique cependant un potentiel limité pour assurer la viabilité d'une desserte intersecteur au départ de Brive ou Limoges vers la Rochelle, aussi bien en terme de volume que de répartition du trafic entre le service sans correspondance et les services en correspondance à Poitiers. En effet, si les correspondances sont bien organisées à Poitiers avec les TGV vers la Rochelle, le service restera performant avec une fréquence beaucoup plus élevée. Sur des trajets de 2 à 3h, la fréquence est prépondérante par rapport au gain de temps lié à la correspondance.

Malgré l'amélioration des temps de parcours sur les sections Limoges-Poitiers et, des dessertes TGV directes vers Nantes resteraient peu pertinentes. Via la Rochelle, le temps de parcours en train pourrait être équivalent à celui de la voiture, soit aux alentours de 4h jusqu'à Nantes, et la part du train pourrait atteindre 20%, ce qui représente en moyenne moins de 100 déplacements quotidiens par sens. Economiquement, ces dessertes TGV directes seraient peu viables.

L'étude de trafic pourra estimer le potentiel d'une desserte estivale.

## 2.4. Les liaisons vers le Sud Ouest et la façade Atlantique

### La pertinence du projet

L'analyse de marché a montré des flux importants vers le sud ouest et la façade Atlantique : les régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées étant limitrophes au Limousin. La fonctionnalité du projet pour ces déplacements doit être étudiée en prenant en considération :

- Des distances de déplacements plus courtes, de l'ordre de 200-300 km, sur lesquelles la voiture est concurrente. C'est notamment le cas vers Bordeaux ou Toulouse qui seront connectés par l'autoroute quasiment de bout en bout sur notre zonage et en partie gratuite : c'est déjà le cas de Toulouse et l'achèvement de l'A89 entre Périgueux et Bordeaux doit permettre d'améliorer la route vers Limoges ;
- A l'allongement de la distance que constitue l'itinéraire via Poitiers, ce qui relativise les gains de temps par rapport aux lignes actuelles directes.

La réalisation des projets GPSO et SEA limite la zone d'attraction de TGV empruntant la LGV Poitiers-Limoges. En effet, entre Toulouse et Poitiers, la réalisation de GPSO et SEA rendent plus attractif l'itinéraire par Bordeaux (2h environ) que celui passant par Limoges qui met plus de 3h40 dans le meilleur des cas. La limite de la zone d'attraction vers l'Aquitaine est au sud de Cahors : Montauban serait à 2h30 de Poitiers en passant par SEA et GPSO, alors que via Poitiers-Limoges le temps de parcours dure au mieux 3h10.

Il n'y a donc lieu d'envisager des prolongements de missions au-delà de Cahors ni de raccordement à SEA pour desservir le sud de Midi-Pyrénées. Le projet n'a pas de pertinence à desservir la région Midi-Pyrénées.

Vers l'Aquitaine, la relation Limoges-Bordeaux s'effectue actuellement via Périgueux en un peu plus de 2h20 avec une très faible fréquence (1 à 2 allers-retours quotidiens). Le projet peut apporter une amélioration du train entre Limoges/Guéret et Bordeaux/Montmarsan/Pau, en permettant un trajet plus rapide, compris entre 1h45 (pas de desserte d'Angoulême) et 2 heures (desserte d'Angoulême et correspondance à Poitiers).

Limoges-Bordeaux via Poitiers serait donc pertinent en termes de temps de parcours, et plus rapide que la voiture, où le temps de parcours est de 3 heures, avec principalement des autoroutes (gratuites sur la moitié du trajet).

Au sud de Limoges, l'accès au Sud Ouest en train s'effectuera par les autres lignes, notamment GPSO.

La pertinence de notre projet doit donc être étudiée sur les relations entre les départements de Haute Vienne et de Creuse et les départements de Gironde, des Landes et des Pyrénées Atlantiques.

#### La demande actuelle de déplacements sur ces relations

Les déplacements entre les départements de la Creuse et de la Haute Vienne et les départements de Gironde, Landes et Pyrénées Atlantiques sont indiqués dans le tableau suivant.

	Nombre de déplacements deux sens confondus vers les départements de Gironde, Landes et Pyrénées Atlantiques, (2007)		
	Train	Global	%du train
Haute Vienne (Limoges)	97 000	800 000	12%
Creuse (Guéret)	17 000	110 000	15%
Total	114 000	910 000	13%

Le trafic concerné est assez important avec une part modale du train relativement faible aujourd'hui, et serait, dans l'absolu, suffisantes pour étudier le potentiel d'un ou deux allers-retours quotidiens. Plusieurs éléments sont néanmoins à prendre en compte, limitant l'intérêt de dessertes directes TGV entre Limoges et Bordeaux.

- Le passage par Poitiers représente un allongement important de la distance de trajet. Cet allongement de distance aura une incidence directe sur la rentabilité de ces dessertes et sur le prix des billets pour les usagers ;
- La desserte d'Angoulême n'est pas envisageable pour des TGV directs entre Limoges et Bordeaux, car les gains de temps entre Poitiers et Bordeaux se situent essentiellement dans le contournement d'Angoulême. Un TGV Limoges – Poitiers-Angoulême-Bordeaux aurait un temps de parcours peu amélioré par rapport à l'itinéraire actuel qui permet de desservir Périgueux ;
- L'amélioration possible de la ligne actuelle par Périgueux, qui dispose d'un trajet plus court en termes de distance ;

- La pertinence de TGV directs entre Limoges et Bordeaux est en grande partie liée à la desserte Poitiers-Bordeaux envisagée dans le cadre de SEA. Or, il est prévu que Poitiers-Bordeaux soit desservi par les TGV Intersecteurs vers Lille et Strasbourg dans le cadre de SEA. En heure de pointe, un TGV Bordeaux-Lille et un TGV Bordeaux-Strasbourg permettront alors une fréquence de deux TGV Bordeaux-Poitiers. Les possibilités de correspondance existeront donc, ce qui limite l'intérêt éventuel d'un trajet direct.

#### 2.5. Le schéma de desserte commerciale possible à la mise en service selon ces hypothèses de trafic

