



ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST (ALTRO)



CONTACT

Association Logistique Transport Ouest (ALTRO)

BP 104
17004 La Rochelle Cedex 1
www.altro.org
Mail : contact@altro.org

ALTRO est une association qui regroupe des collectivités, des associations et des particuliers.

La réflexion d'ALTRO est guidée par le souci de trouver des réponses à plusieurs thématiques : aménagement du territoire équitable, recherche de la cohésion sociale et territoriale, recherche de remèdes aux changements climatiques, promotion d'une construction européenne au service des citoyens, anticipation de l'après pétrole pour éviter que les plus démunis ne puissent plus se déplacer et que les entreprises soient poussées à délocaliser.



Le barreau Limoges-Poitiers, premier jalon de la « T3A » : Transversale ferroviaire, fret et voyageurs Alpes-Auvergne-Atlantique

L'association ALTRO œuvre pour la réalisation de cette transversale de dimension européenne dans un esprit d'**intermodalité** avec les autres modes de transport. C'est pour cette raison qu'elle propose des schémas maritimes en prolongement des grands axes routiers et ferroviaires concernés et une mise en réseau des aéroports de province.

Elle préconise également le **développement du transport régional voyageur**.

Ces priorités permettent d'interconnecter trois axes :

- ✦ Angleterre-péninsule ibérique en passant par Caen, Brest, Rennes, Nantes et Bordeaux ;
- ✦ Angleterre-Europe centrale en passant par Rennes, Nantes, Poitiers, Limoges, Clermont-Ferrand, Lyon, la Suisse et l'Italie ;
- ✦ Bordeaux-Europe de l'Est en passant par Limoges, Clermont-Ferrand, Lyon, la Suisse, l'Italie et l'Allemagne ;

La place de Limoges est centrale dans ce projet. La ville est, par exemple, située à égale distance-temps des aéroports de Mérignac, Lyon Saint-Exupéry et Notre-Dame-des-Landes.

✦ La T3A, une opportunité de développement des territoires et un accélérateur de relations

La T3A, c'est une ligne nouvelle Angoulême-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon Saint-Exupéry rattachée à l'étoile lyonnaise de la grande vitesse qui pourrait appartenir au **corridor européen n° 5 (Lisbonne-Kiev)**. Cet axe européen d'envergure relierait la partie occidentale de la péninsule ibérique au reste de l'Europe en évitant l'Île-de-France. Cette réalisation entraînerait le développement des régions centrales, atlantiques et de la Manche, grâce à une branche Caen-Rennes-Notre-Dame-des-Landes-Poitiers-Limoges. À l'heure où s'élabore le réseau européen, les régions atlantiques et centrales ont ainsi l'occasion unique de se positionner sur un axe européen est-ouest. La pré-étude fonctionnelle T3A est en cours de réalisation.

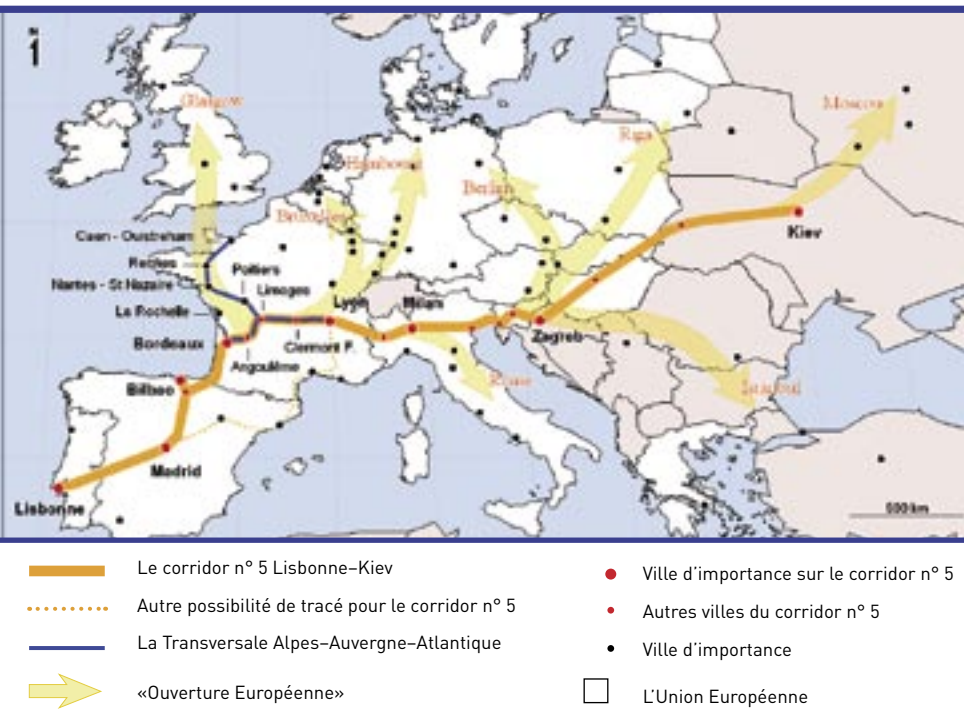


DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST (ALTRO)



T3A : Axe est-ouest, le corridor n°5 Lisbonne-Kiev (conception et réalisation Josselin Dupont, octobre 2004)

⌘ Un précédent important en faveur de la transversalité

En octobre 2005, le Conseil Économique et Social de la Région Auvergne a voté à l'unanimité un avis favorable à la transversale :

« Le CESR Auvergne souhaite vivement que l'ALTRO dispose des moyens nécessaires pour réaliser rapidement l'étude de faisabilité de ce projet novateur qui permettra à l'Auvergne et au Massif Central de tirer parti de leur positionnement géographique. Le CESR Auvergne recommande donc au Conseil régional d'Auvergne de soutenir pleinement ce projet tout en veillant à une intégration harmonieuse et féconde avec les autres lignes classiques et les réseaux TER. »

⌘ La grande vitesse en question

Le territoire étant déjà fortement équipé de TGV, les régions dépourvues de ce service — qui est aussi un label d'attractivité — apparaîtront vite comme des zones d'ombre faisant fuir les jeunes actifs et hésiter les entrepreneurs.

Pour assurer un **report massif de la voiture vers le train**. Ce dernier doit offrir un temps de trajet global compétitif et optimisé pour compenser les parcours d'approche. Les personnes qui sont appelées à se déplacer souvent **attachent de l'importance aux réductions du temps de voyage** en disposant de plus de temps à eux...

Comme pour bon nombre de choses, la grande vitesse seule n'est ni bonne ni mauvaise en soi, tout dépend de l'usage que l'on en fait. Loin d'être obsessionnelle, elle doit être **un outil parmi d'autres** au service de l'être humain. C'est la grande vitesse qui seule peut générer l'élaboration du réseau européen.



Complémentarité avec l'axe historique et dynamisation des dessertes régionales

Il ne faut pas entretenir d'exclusive entre la modernisation de la ligne Poitiers-Bellac-Limoges, en cours et nécessaire, et le barreau à grande vitesse. Il faut réaliser ces deux projets car leurs missions sont complémentaires : **desserte fine et de proximité** du territoire pour le premier et **appartenance au réseau européen** pour le second avec la faculté de jeter les bases d'un réseau interrégional performant tout en étant accessible au fret.





La modernisation de l'axe historique Paris-Châteauroux-Limoges-Brive-Toulouse doit se poursuivre en se préparant à la mise en service du barreau. La desserte de cet axe doit être dynamique et performante en jouant sur la fréquence, un matériel nerveux de type ZTER¹ et des arrêts parisiens, par exemple à la bibliothèque François Mitterrand (Bibliothèque Nationale de France). Le cadencement horaire alternant un direct (La Souterraine et Châteauroux) et un semi-direct, desservant 11 gares, offre un temps de parcours uniforme et une amélioration globale des temps de parcours².

PARIS AU DÉPART DE	MEILLEUR TEMPS 2006	TEMPS MOYEN 2006	TEMPS POLT ³	TEMPS DESSERTE DYNAMIQUE
LA SOUTERRAINE	2 h 41	2 h 55	2 h 26	2 h 19 Bibliothèque Nationale 2 h 22 Paris-Austerlitz
GUÉRET	3 h 26	3 h 46	3 h 11	3 h à 3 h 10 Paris-Montparnasse 3 h 10 BN/3 h 13 PA
ARGENTON	2 h 15	2 h 26	—	2 h 15 BN/2 h 18 PA
CHÂTEAUROUX	1 h 51	2 h 04	1 h 41	1 h 42 BN/1 h 45 PA

À court terme, on pourrait faire bénéficier La Souterraine et Châteauroux de cette desserte dynamique à raison de deux allers-retours par jour avec pour origine et destination La Souterraine et des arrêts à Châteauroux et à la Bibliothèque Nationale de France. Cela permettrait également l'accès au centre de la capitale et à deux gares supplémentaires grâce à METEOR⁴, qui dessert la gare de Lyon et la gare Saint-Lazare.

Dans ce cadre, la modernisation des liaisons régionales s'impose, notamment celle du Limoges-Guéret avec pour cible un temps de parcours de 45 à 50 minutes.

Ces réalisations devraient pouvoir conduire à la mise en place d'un service public de qualité, tant du point de vue des prestations offertes que du bilan économique.

À plus long terme, le «Y renversé» pourrait prendre forme :

- ✦ son tronç commun serait situé entre la LGV Paris-Lyon et la LGV Paris-Poitiers à hauteur de Montluçon (kilomètre 315) et il serait chargé de désengorger ces deux dernières ;
- ✦ sa première branche rejoindrait Limoges (voire au-delà à très long terme) et la seconde se prolongerait jusqu'à Clermont-Ferrand et Lyon ;
- ✦ Le tronçon Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon permettrait d'achever la transversale.

À très long terme, l'axe nord-sud, devenu axe à grande vitesse, **retrouverait sa suprématie sans que, pour autant, le barreau Poitiers-Limoges devienne obsolète** grâce à la transversalité qui aura alors atteint sa pleine puissance !



Quel tracé pour le projet de LGV ?

L'option dite centrale, qui présente selon RFF la meilleure rentabilité économique et les meilleurs temps de parcours, aurait la préférence d'ALTRO à condition d'obtenir la garantie suivante : la réalisation d'un barreau Angoulême-Limoges pour rattacher le Sud-Ouest et la péninsule ibérique à la T3A. Cela serait un signe fort en faveur de la transversalité.

¹ Le ZTER est un nouveau Train Express Régional à automotrice électrique.

² Les grilles horaires sont consultables sur le site de l'association : www.altro.org.

³ Ces temps renvoient aux temps de parcours estimés du projet de pendulaire, avec arrêts à La Souterraine et à Châteauroux.

⁴ Il s'agit de la ligne 14 du métro parisien.



ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST (ALTRO)

Si tel n'était pas le cas, ALTRO serait résolument favorable au tronçon sud. Il aurait l'avantage de ne nécessiter qu'un seul barreau et de réaliser une économie substantielle sans pour autant détériorer gravement les temps de parcours (7 minutes) par rapport à l'option centrale.

Un complément d'étude est cependant nécessaire pour étudier la rentabilité de cette option et son intégration à la ligne reliant Limoges à la péninsule ibérique en passant par Bordeaux et le Sud-Ouest. Si cette option s'avère rentable, elle se positionnerait dès lors à la première place de nos préférences. Dès lors, elle pourrait se révéler être l'option à la meilleure rentabilité.

Temps de parcours obtenus avec le tronçon sud :

	PARIS	BORDEAUX	POITIERS	ARCACHON	BAYONNE	ROYAN	La ROCHELLE
BRIVE	3 h 00	–	1 h 45	–	–	3 h 25	3 h 45
CAHORS	4 h 10	–	2 h 55	–	–	–	4 h 55
CHATEAUROUX	–	2 h 00	1 h 45	2 h 45	4 h 00	3 h 25	3 h 45
LA SOUTERRAINE	–	1 h 30	1 h 15	2 h 15	3 h 00	2 h 55	2 h 30
GUERET	3 h 00	2 h 00	1 h 45	2 h 35	3 h 55	3 h 25	3 h 45
LIMOGES	2 h 00	1 h 00	0 h 45	1 h 40	2 h 55	2 h 25	2 h 45
PERIGUEUX	3 h 00	–	1 h 45	–	–	–	3 h 45



Conclusion

La transversalité doit enfin être prise en compte de manière officielle. Cette décision n'est pas neutre, notamment en matière de financement, de tracé et de l'adaptabilité de l'infrastructure au fret. Il faut également faire de ce barreau un instrument évolutif et inclure au débat les régions concernées par la transversalité.

ALTRO propose d'élaborer **une feuille de route à trente ans** pour l'aménagement du Massif Central et des régions atlantiques avec les objectifs suivants :

- ✦ Ériger le Limousin en **carrefour sur un axe est-ouest européen** ;
- ✦ Définir une **desserte dynamique, innovante et de qualité** sur l'axe historique via Châteauroux tout en intégrant l'ensemble des relations régionales ;
- ✦ **Fédérer les énergies** des régions centrales et atlantiques autour de personnes de convictions ;
- ✦ **Mettre en place un suivi vigilant et actif afin que les délais de réalisation soient respectés.**

ALTRO est prête, avec ses représentants régionaux, à animer des groupes de travail pour approfondir tous ces sujets.

Notre ultime recommandation :

Attention, il faut construire un barreau qui prenne en compte les développements futurs sans que ceux-ci n'exigent de coûteuses adaptations le moment venu !

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.