

## **ALTRO ?**

ALTRO, Association Logistique Transport Ouest, c'est une association qui prône une cohésion sociale et territoriale (aménagement du territoire équitable), la recherche de remèdes aux changements climatiques, l'anticipation de l'après-pétrole et la construction européenne. Elle s'appuie pour cela sur la création, ou la modernisation, d'infrastructures selon les cas.

Les représentants régionaux d'ALTRO, et moi-même, avons sillonné le Limousin, emprunté routes et voies ferrées, participé à toutes les réunions du débat public afin de nous imprégner de ces territoires, de les comprendre pour être en mesure de proposer des ébauches de solutions qui ne demandent qu'à devenir, grâce à la participation de tous, des solutions réellement adaptées.

### **I. QUELQUES PRINCIPES ALTRO :**

ALTRO n'est pas une association dogmatique ou doctrinaire mais pragmatique, qui veut que les choses bougent pour que les territoires puissent vivre à leur époque en bénéficiant de toutes les facilités actuelles. Nous avons néanmoins quelques principes qui conduisent notre action :

Tout annonce de projet de LGV doit être :

- le lancement d'une dynamique pour (re)construire le territoire,
- le prétexte pour repenser les dessertes sur l'ensemble du territoire concerné.
- L'arrivée d'une LGV, loin de départager les territoires entre gagnants et perdants, doit apporter un plus à l'ensemble des acteurs socio-économiques.

C'est une opportunité de développement, qui, loin d'opposer, doit rassembler et donner l'opportunité à chacun d'être un bâtisseur en pouvant apporter sa pierre à l'édifice, de bâtir un projet dans lequel chacun se reconnaîtra.

Le barreau TGV Poitiers – Limoges n'échappe pas à la règle. Il doit :

- prendre en compte le passé pour mieux le dépasser,
- offrir des opportunités pour les territoires qui ne bénéficient pas d'avancées en matière de relations avec Paris.

#### **Prendre en compte le passé pour mieux le dépasser :**

Ne pas oublier d'où vient le Limousin pour mieux appréhender l'avenir :

Y renversé, POLT qui, à travers les initiales des principales villes desservies Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, a une connotation pendulaire, deux projets qui ont fait rêver les Limousins, qui les ont occupés, avant d'être abandonnés.

Aujourd'hui, le souvenir du POLT pendulaire reste vivace : à entendre ses défenseurs, c'est le train de tous les espoirs. Ainsi, les habitants de la Creuse alors que les quatre allers-retours qui devaient mettre Paris à 2h30 de Limoges ne permettaient pas d'arrêts à La Souterraine. Dans certaines variantes, tout au plus prévoyait-on un arrêt dans chaque sens à La Souterraine et à Châteauroux, Guéret aurait pu être atteint en 3h11, une fois par jour, via La Souterraine.

## **Offrir des opportunités :**

### ***\*sur l'axe historique***

Avec le barreau Poitiers-Limoges, l'axe historique continue à être un instrument de l'aménagement du territoire et en cela un soin particulier doit lui être apporté. Le cas de Limoges-Paris étant réglé avec le barreau qui permet d'autres alternatives, il convient d'apporter une attention spéciale pour la Creuse, à travers la gare de la Souterraine, mais aussi de Guéret, et de Châteauroux. Orléans et Vierzon, Bourges bénéficient, en effet, déjà de bonnes relations avec Paris.

Pour cela, on peut jouer sur plusieurs leviers :

- un matériel performant et confortable capable de bonnes accélérations/décélérations et dimensionné aux populations traversées.
- les arrêts : avec une desserte cadencée à l'heure alternant un direct avec arrêts à La Souterraine et à Châteauroux et BFM (Bibliothèque François Mitterrand) et un semi-direct desservant St-Sulpice, La Souterraine, St-Sébastien, Argenton, Châteauroux, Issoudun, Reuilly, Vierzon, Les Aubrais, BFM et Paris-Austerlitz.
- la fréquence,
- la pédagogie : les citoyens doivent apprendre à faire autre chose que du Paris, en essayant du Limoges-Châteauroux, du La Souterraine-Limoges, etc... Le succès d'une telle desserte est lié à un changement de comportement œuvrant en faveur de la réduction des modes de transport générateurs des plus grandes nuisances.
- solidarité : plus il y aura de voyageurs, plus le bilan économique sera correct et plus la desserte sera de qualité avec un choix varié. (voir tableaux horaires annexe)

Résultat : un service de public de qualité tant au niveau des prestations qu'au niveau du bilan économique. Le Conseil Régional des Pays de la Loire considèrerait que les voyageurs couvraient 70% des charges sur trois relations transversales. Il ne manquerait dès lors que 30% pour arriver à l'équilibre.

Le vieillissement de la population et le renchérissement du prix du pétrole devrait aider à l'atteinte de ces objectifs.

En attendant : une rame automotrice pourrait faire deux allers-retours La Souterraine-Paris (2h20) avec arrêt à Châteauroux et Bibliothèque François Mitterrand.

## **Deux conditions de réussite :**

- un service public optimisé dont l'objectif est de ne pas perdre d'argent,
- des trains pleins : que les clients retrouvent le chemin des gares y compris pour des voyages qui ne se limitent pas à Paris.

**\*Avec la modernisation du réseau régional** avec notamment l'accélération des relations Limoges-Guéret avec comme cible un temps de trajet de 45 à 50 minutes.

## **II. LE BARREAU POITIERS-LIMOGES**

Le barreau Poitiers-Limoges, c'est la grande vitesse, et la grande vitesse, c'est le réseau européen.

Certes, il rapproche Limoges et la Corrèze mais aussi le Cantal de Paris, cependant, l'aménagement du territoire, c'est quatre points cardinaux, et un investissement de cette ampleur doit permettre de multiplier les ouvertures tous azimuts et notamment vers l'est et l'ouest.

Le barreau peut donc être considéré comme **le coup d'envoi à la transversalité**, et en cela, c'est un projet évolutif . Il y a donc une alliance objective avec tous ceux qui défendent une amélioration nord-sud mais qui sont également demandeurs de transversalité, besoin de dissiper les contradictions, de sortir de postures intenable. Peut-on, en effet, être pour la transversalité et contre le barreau Poitiers-Limoges ?

### ***Financement :***

La prise en compte de la transversalité ne peut que jouer en faveur du Poitiers-Limoges en multipliant les partenariats possibles. S'intégrant dans un axe européen pourquoi ne pas imaginer des fonds européens ?

### **La T3A : Transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Auvergne-Atlantique.**

Ici et là des tronçons de cette T3A sont en cours de maturation à commencer par le Poitiers-Limoges, avec le débat public en cours, qui constitue le maillon le plus avancé. Mais aussi Clermont-Lyon et Rennes-Nantes. Si le Poitiers-Limoges a de bonnes chances après le débat, une fois toutes les contributions en faveur d'une transversalité moderne, d'être reconnu comme un des maillons de la T3A, de même que le Clermont-Lyon, en revanche, le Rennes-Nantes procède d'un débat purement local mais ALTRO s'emploie à le faire évoluer dans le cadre transversal auquel il appartient naturellement, conscient qu'un Rennes-Nantes pris isolément a beaucoup moins de résonance que pris comme un des maillons de cette transversale (Ouest – sud-ouest et ouest – sud-est).

Avec la T3A, Limoges serait à 1h de Bordeaux, 1h30 de Lyon et de Nantes ; Brive à 2h30 de Lyon et de Nantes ; Guéret à 2h de Lyon et de Nantes, etc...

### **ALTRO a un rôle à jouer :**

-Fédératrice, Altro demande à ses membres institutionnels qui l'ont rejoint pour promouvoir une transversalité moderne de s'impliquer en faveur du Poitiers-Limoges par le biais d'une contribution écrite. C'est le renforcement du soutien en faveur du Poitiers-Limoges

-Vigilance active afin que le Poitiers-Limoges se fasse réellement et dans les délais, et qu'une feuille de route à 30 ans soit élaborée (voir ci-dessus).

-Contribution à l'élaboration d'une feuille de route concernant le développement des infrastructures de transports pour les trente ans à venir.

### **III. ET APRES ? FEUILLE DE ROUTE A TRENTE ANS POUR CROIRE EN L'AVENIR**

La confusion qui a présidé depuis des années au débat grande vitesse en Limousin a été possible à cause de l'absence de vision à long terme. Mais ce n'est pas propre au Limousin, plus généralement, des bouts de projets sont, en effet, annoncés sans souci de la cohérence les uns avec les autres comme le révèle l'exemple des lignes TGV opposées les unes aux autres au détriment de l'esprit maillage.

Il faut tenir compte des paramètres suivants :

- encombrement à venir des lignes TGV traditionnelles Paris-Lyon (Paris-Passilly) et Atlantique (Paris-Courtalain),
- construction de la section centrale de la TAA Limoges-Clermont-Ferrand (Lyon)

Ce sont toutes ces priorités qui doivent conduire à l'élaboration de la meilleure feuille de route.

#### **EN CONCLUSION :**

Oui à cette ligne à condition que soit reconnu, le plus rapidement possible, comme conséquence du débat public, au niveau officiel :

- son intégration dans le projet futur de T3A qui doit ainsi être évoqué et promis à une réflexion reconnue et officielle,
- sa mixité afin que le trafic fret puisse également l'utiliser une fois la transversalité réalisée,
- la nécessité d'un second barreau Angoulême-Limoges afin de relier l'Est au Sud-Ouest et à la Péninsule Ibérique, faute de quoi nous appuierions résolument l'option sud qui, si elle demande 6 à 7 minutes supplémentaires pour relier Limoges à Paris, ouvre sur le Sud-Ouest et la Péninsule Ibérique.

A l'heure où les ressources financières sont comptées, il serait dommageable de réaliser un projet sans vision globale et à long terme, au risque de le priver de son caractère évolutif et d'engendrer pour les générations futures des frais supplémentaires lorsque le moment sera venu de donner un prolongement vers l'est et l'ouest au Poitiers-Limoges.

**NOUS AVONS QUELQUES MOIS POUR CONSTRUIRE ET POUR ETRE DES ACTEURS DE NOTRE FUTUR.**

**LE POITIERS-LIMOGES NOUS DONNE L'OCCASION D'ETRE DES BATISSEURS.**

**ALTRO** [www.altro.org](http://www.altro.org)