

éditorial

En décembre 1977, lors de l'inauguration du tronçon central du RER A, il y avait un grand panneau lumineux sur lequel figuraient les RER A et B nouvellement inaugurés, puis on devinait le RER B vers Gare du Nord, les RER C, D et E aux tracés encore sombres. Autant dire qu'il restait à creuser beaucoup de tunnels :

Le RER C fut inauguré en 1980 avec l'achèvement du tronçon central Orsay-Invalides, le RER B connut son aboutissement en 1982, le RER D en 1995 et le RER E en 1999. En 1977, la décision de réaliser EOLE, le RER E, n'était pas prise. Elle interviendra sous le gouvernement Rocard (1991) le projet ayant été, un moment, en concurrence avec METEOR. Vingt-deux ans entre l'installation du panneau lumineux et l'ultime inauguration. Dans 22 ans, nous serons en 2025, le réseau ARMORIQUE sera devenu réalité y compris pour la ligne 13, partie interrégionale de la T.A.A.. C'est pourquoi, il n'est pas trop tôt aujourd'hui de penser à après-demain pour que nous puissions le construire dès demain.

Mais, une vision a besoin d'être portée. La résurrection du projet de TGV Côte-d'Azur le montre. Il y a 10 ans ce projet avait été enterré au profit d'un projet de doublement de l'autoroute. Aujourd'hui la région se mobilise sur le concept avant de parler tracé.

Vision et union sacrée, c'est ce qui se met progressivement en place sur la T.A.A.

Michel Caniaux
Président d'ALTRO

Un projet incontournable pour intégrer nos régions à l'Europe : la Transversale Ferroviaire Alpes-Atlantique (T.A.A.)

Elle concerne 10 pays et l'ensemble des régions françaises. Trois missions : TGV, Fret, et interrégional. Elle est la synthèse élaborée par Altro après avoir pris connaissance des priorités des acteurs économiques et des simples citoyens.

Le projet est présenté dans l'ouvrage écrit par Michel Caniaux, Michel Joindot et Yvon Roccon "La Transversale Alpes-Atlantique", paru aux éditions l'Harmattan*.

* Disponible sur commande en librairie

Les Pays de la Loire adhéreront à ALTRO en 2003

... sous l'impulsion de Michel Hunault, Vice-Président du Conseil Régional, dont l'intérêt pour le transport comme outil d'aménagement du territoire n'est plus à démontrer. En effet, si ce dernier œuvre pour la réouverture de Nantes-Chateaubriant pour la desserte fine du territoire, il soutient la T.A.A., notamment pour la section Nantes-Rennes via ND

des Landes, conscient de la complémentarité des deux voies. Par ailleurs, la CARENE est la première communauté d'agglomération des Pays de Loire à rejoindre ALTRO. Adhèrent également : la CCI de Fougères, qui ouvre la voie à la Bretagne, ainsi que la CRCI Auvergne et la CRCI Poitou-Charentes-Limousin.

ALTRO relie l'existant au futur

iiii Nous avons vécu plusieurs décennies marquées par l'idée que le train était le passé, à l'exception de quelques liaisons à grande vitesse. Si le concept du TGV s'est imposé grâce à la ténacité de ceux qui croyaient encore au rail et grâce au savoir faire technique de la SNCF, la route était promise à une hégémonie totale partout ailleurs. Pourtant, la tendance s'est inversée. Aujourd'hui, grâce en particulier aux efforts des Régions, mesurant les limites du "tout route", le Transport Express Régional offre de nouvelles perspectives. Le matériel est renouvelé, des trains sont créés, des réouvertures de lignes sont même évoquées. Cependant, nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir.

Dans le domaine des transports urbains, même si quelques villes françaises ont retrouvé le tramway, aucune hormis Paris, ne possède de réseau périurbain vraiment efficace. Les communes périphériques ne sont la plupart du temps pas reliées par des moyens de transport collectifs performants, offrant une alternative réelle à la voiture individuelle. Alors que le tram-train se développe en Europe, que c'est long chez nous !

De nombreuses villes moyennes n'ont souvent même plus de liaisons performantes avec une capitale régionale proche. Comment aller de Fou-

gères à Rennes, de Niort à Fontenay le Comte ? Là aussi, des projets, qui mettent en jeu des investissements ridicules par rapport aux dépenses consacrées à la route, n'arrivent pas à déboucher, tandis que les "études" succèdent aux "études". Même les liaisons entre capitales régionales ne sont pas toujours assurées dans des conditions raisonnables : Nantes-Poitiers, Orléans-Clermont, Clermont-Limoges, Bordeaux-Nantes... Même dans des cas où l'infrastructure permet des performances honorables, comme Nantes-Rennes, la part du rail reste très faible car le kilométrage est grandement supérieur à celui de la route.

Que défend Altro ?

– le développement du rail dans une optique intermodale dans tous les cas où le volume de clientèle potentielle et les avantages environnementaux lui assurent un rôle de premier plan.
– une intégration technique et commerciale des différents opérateurs qui garantisse au client un accès facile aux informations, des correspondances aisées, des relations simplifiées.

– un transport de qualité, capable d'offrir une alternative crédible par rapport à la voiture individuelle, ce qui suppose à la fois des temps de par-

cours compétitifs, des fréquences correctes, un matériel adapté.

– la modernisation des infrastructures, l'adaptation des points d'arrêt, l'interconnexion des lignes régionales avec le réseau national et européen telle que la propose la T.A.A. qui va revitaliser les réseaux régionaux.

C'est donc sans hésitation qu'Altro appuie les efforts des Conseils Régionaux pour se doter de réseaux conséquents qui feront profiter des performances de la T.A.A. des villes non situées sur le tracé mais intégrées au réseau T.A.A. Ainsi, ALTRO soutient la réouverture d'Orléans-Chartres, Niort-Fontenay le Comte, etc., et la modernisation de nombreuses autres liaisons, comme Caen-Rennes, Limoges-Poitiers... Pourquoi faut-il tant d'années pour remettre en service des lignes, comme par exemple Cannes-Grasse, dans une région où la congestion routière est évidente ? Pourquoi la seule réponse à la croissance du trafic routier autour de certaines villes est-elle la construction de rocade successives au fur et à mesure de leur saturation, alors que des voies ferrées restent sous-employées, voire inutilisées ?

ALTRO ne néglige donc aucune piste pour servir l'intérêt général !

LA BRANCHE LORRAINE DU TGV Rhin-Rhone

Des problèmes de saturation tant routière que ferroviaire caractérisent le sillon mosellan Thionville-Metz-Nancy.

ALTRO propose de réaliser une ligne nouvelle Metz-Nancy qui :

- ramènerait le temps de parcours entre les deux villes à 20 minutes,
- couperait la ligne de TGV Est à Louvigny, gare initialement prévue, et qui constituerait un point de correspondance moderne avec un réseau régional rénové et adapté qui utiliserait la ligne nouvelle Metz-Nancy.
- permettrait d'acheminer les TGV Paris-Metz et Paris-Nancy en grande vitesse jusqu'aux portes de ces villes.
- constituerait une alternative à la réalisation de l'A32.

Ce serait l'occasion de dynamiser le Métrolor à l'image du réseau Armorique construit autour de la nouvelle ligne Nantes-Rennes.

Par la suite, une ligne nouvelle Nancy-Dijon permettrait de relier ces deux villes en 45 minutes, Lyon étant, grâce à la complémentarité du Rhin-Rhône, à 1h30 de Nancy, 1h50 de Metz.

Temps de parcours offert par les nouvelles infrastructures :

Dijon				
1h30	Luxembourg			
-	2h15	Lyon		
1h05	-	1h50	Metz	
0h45	0h45	1h30	20'	Nancy

ILS ONT DIT

Pierre-Joël Bonté, Président du Conseil Général du Puy de Dôme :

"Sur les schémas de services, il faut battre notre coulepe : on n'a pas du tout écouté les associations, on n'a pas eu de réflexions en commun en tant qu'élus politiques, on a laissé faire les préfets et la DATAR un schéma de services et, aujourd'hui, on s'étonne qu'il ne correspond pas du tout aux ambitions de nos territoires. Il faut que l'on soit clair dans notre démarche et que l'on apprenne à travailler autrement. Et c'est là qu'ALTRO est fabuleuse car elle fait prendre conscience de quelque chose qu'on

pourra exiger de voir inscrit dans un schéma de services, quelque chose qui restait, alors, jusqu'à maintenant du domaine du rêve."

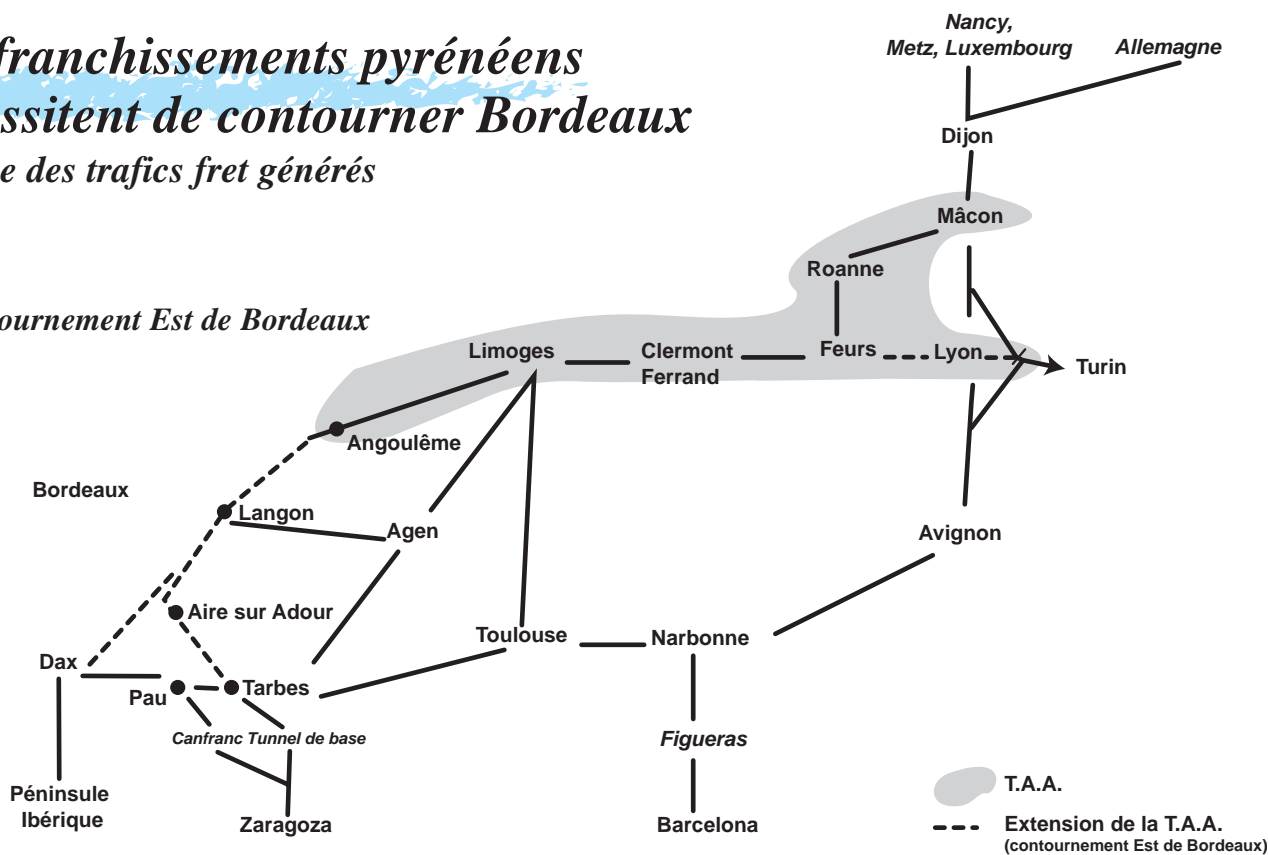
Yan Le Gal, chef d'entreprise, Deux-Sèvres :

"Ce qui me plaît dans ALTRO, c'est la résolution d'une carence de bon sens. Aujourd'hui, l'exigence du développement durable n'est plus affaire de militants, c'est une priorité absolue qui devrait inscrire d'office la réalisation de la T.A.A.. Il y a une vraie lacune et il n'y a pas d'aménagement du territoire sans cette transversale qui symbolise le rétablissement du bon sens."

Les franchissements pyrénéens nécessitent de contourner Bordeaux

à cause des trafics fret générés

1. Contournement Est de Bordeaux



2. Contournement Ouest de Bordeaux et desserte de l'aéroport de Mérignac - Interconnexion Air-Fer

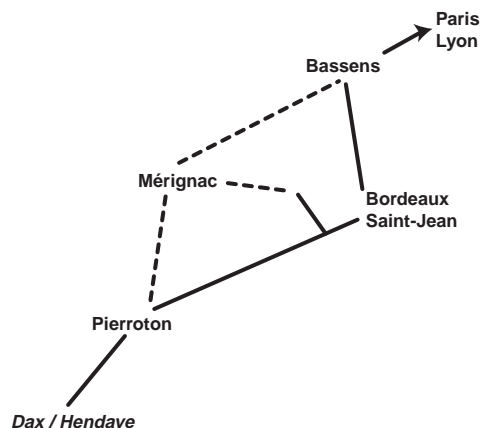
La desserte de Mérignac est incluse dans le contournement fret ouest de Bordeaux :

la ligne nouvelle quitte l'axe Bordeaux-Espagne à Pierroton puis dessert Mérignac (km 12) avant de rejoindre Bassens sur la ligne Paris-Bordeaux (km 33). Ce contournement est bien sûr utilisable par le trafic périurbain dont le développement est inéluctable. Par cette interconnexion avec le rail, Mérignac entre dans le réseau constitué par les aéroports de la T.A.A. (ND des Landes,

St-Exupéry et Blagnac) pour donner naissance au troisième aéroport "parisien".

De Mérignac est créée la possibilité de rejoindre Bordeaux-St-Jean via un embranchement de 6 km qui se raccorde à Talence sur l'axe Bordeaux-Espagne.

**Le site Internet d'ALTRO est né !
Consultez-le :
www.altro.org**



Les franchissements des Pyrénées sont un bel exercice pour répondre à la seule question cruciale concernant le transport du fret : comment transporter le fret longue distance ?

- ou l'on se contente du ferroutage tel qu'il est défini aujourd'hui "pour franchir un obstacle naturel", soit 200 km maximum, sans que cela empêche aux camions d'avoir fait 1000 km sur la route avant et d'en refaire plus de 1000 une fois la chaîne franchie, - ou l'on construit la continuité de la performance de façon à pouvoir utiliser le rail sur des grandes distances dans des conditions acceptables et cela passe, dans le cas du trafic transpyrénéen, par la réalisation de la T.A.A., liaison entre la Péninsule ibérique, l'Italie, la Suisse, l'Europe centrale et de l'est.

Dans le deuxième cas, on met vraiment en place les conditions d'un véritable report modal du trafic routier longue distance par l'emploi, par exemple, de conteneurs pouvant passer d'un mode à l'autre et acheminés rapidement de A à B. En revanche, le premier cas n'est qu'une intervention à valeur symbolique qui ne résoud pas le problème de fond posé, c'est un maintien du statut quo camouflé...

C'est pourquoi, dans la deuxième proposition, les franchissements des Pyrénées ne peuvent être dissociés de leurs accès indispensables pour diffuser les flux de/vers la Péninsule ibérique pour répondre à la question toute simple : que faire de ce trafic une fois passé la frontière ?

Il ne faudrait pas, en effet, que l'absence d'étude d'envergure sur les post/pré-acheminements ferroviaires des différents franchissements des Pyrénées ne soit un lapsus révélateur en faveur de la première proposition.

Le trafic en cause

	1998		2020	
	MT*	%	MT*	%
rail	6	3	90	23
mer	64	44	180	45
route	74	53	130	32

*millions de tonnes

Différents itinéraires possibles pour diffuser le trafic ibérique sur le continent européen dont 50% sont à destination de l'Allemagne et de l'Europe de l'Est :

a) Tarbes-Lyon

via Agen/Limoges*	via Bordeaux/Limoges (TAA)**	via Toulouse/Limoges (TAA)	via Toulouse/Narbonne
694 km	742 km	760 km	735 km
-ligne à reconstruire entre Vic et Auch -ligne à voie unique entre Auch et Nexon -TAA Limoges-Lyon	-ligne à rénover entre Tarbes et Mont-de-Marsan -TAA Bordeaux-Lyon	-ligne Tarbes-Toulouse-Limoges, double voie et électrifiée -TAA Limoges-Lyon	-ligne double voie électrifiée -saturation Narbonne-Lyon
11 heures	8 heures	10 heures	9 heures

* une variante

735 km
Agen-Langon + Ligne nouvelle Langon-Libourne (Pinaud)
9 heures

**deux variantes (choix d'ALTRO) :

732 km	654 km
contournement ouest de Bordeaux (33 km) : Pieroton-Mérignac-Bassens	créer/reconstruire Aires/Adour -Langon = 91km + ligne nouvelle Langon-Libourne (Pinaud) = 46 km reprise du projet d'évite-Bordeaux vers Toulouse
8 heures	7 heures

Ce sont les deux variantes complémentaires à la solution via Bordeaux/Limoges qui ont la préférence d'ALTRO en offrant un contournement court de Bordeaux à l'Ouest avec desserte de Mérignac et un contournement long à l'Est.

La rencontre avec M. Elineau, Directeur Général Adjoint des Services du Conseil Général de Gironde a permis d'exposer ces possibilités qui prennent en charge le fret routier longue distance non plus pour le franchissement d'un obstacle naturel, mais sur un ensemble de plusieurs centaines de kilomètres contribuant ainsi à dégager les routes de manière effective et efficace et non plus symbolique, comme le demandent aujourd'hui les citoyens avant de l'exiger demain.

b) Tarbes-Dijon

via Agen/Limoges (TAA Mâcon)	via Bordeaux/Limoges (TAA Mâcon)*	via Toulouse/Limoges (TAA Mâcon)	via Toulouse/Narbonne
881km	929 km	947 km	932 km
13h30	10h30	12h30	12h

*variante Aires/Adour-Langon-Libourne : 841 km soit moins de 10 heures.

Le trajet via l'Ile de France allonge de 120 km le parcours entre la Péninsule ibérique et l'Allemagne/Europe de l'Est, et même si, aujourd'hui, il constitue un des deux itinéraires les plus utilisés, cela ne durera pas à cause de la saturation de l'ensemble Transilien.

ASSEMBLEE GENERALE 2002

ALTRO, c'est s'unir sur ce qui rassemble, à savoir :
-un aménagement du territoire équilibré,
-l'intermodalité pour utiliser chaque mode dans son créneau de pertinence afin de construire la chaîne du transport et d'oeuvrer ainsi pour un véritable transfert du transport routier longue distance,
-le développement durable, l'Europe.

Des personnalités étaient présentes telles que Pierre-Joel Bonté, Pdt du Conseil Général du Puy de Dôme, Jacques Santrot, Geneviève Perrin-Gaillard...

Un Conseil d'Administration a été formé : M. Caniaux (Poitou-Charentes), L. Chanteloup (Pays-de-Loire), B. Debroise (Poitou-Charentes), M. Joindot (Bretagne), A. Menégaux (Ile-de-France), F.-X. Point (Aquitaine), B. Salvat (Auvergne), 2003 devrait être l'année du colloque fondateur de la T.A.A. afin que soit lancées de manière officielle les premières études prospectives, exploratoires, sans que les initiateurs se lient pour autant les mains avec une échéance qui, aujourd'hui, en

ces temps d'audit, viendrait perturber le débat. Une telle décision ne comporte aucun risque politique, les éventuels détracteurs d'un tel projet qui comble un important déficit de relations entre l'est et l'ouest, se heurteront au mur du bon sens.

ALTRO adhère à l'Association Priorité TGV Sud-Europe Atlantique, projet complémentaire de la T.A.A.

De nouveaux statuts ont été adoptés intégrant la dimension géographique de la T.A.A.

LA DESSERTE TERRESTRE DE ND DES LANDES

et le réseau Armorique

Sur ces schémas ne figurent pas les lignes complémentaires (Angers-Cholet, Plouaret-Lannion, Dol-Granville-Caen, Morlaix-Roscoff, Lamballe-Dinan-Dol, Nantes-Saint-Gilles/Pornic, ...)

ALTRO participe au débat public sur l'aéroport de ND des Landes et plus particulièrement sur les accès terrestres :

Au nom de l'intermodalité, Notre-Dame des Landes doit être connecté au fer pour les futurs employés et passagers de l'aéroport. Des solutions sont évoquées, mais rien de précis pour la solution ferroviaire alors qu'un réseau Grand Ouest est en cours d'élaboration sous l'impulsion efficace des conseils régionaux. ALTRO privilégie une ligne nouvelle Nantes-Rennes car le nouvel aéroport est un atout pour parachever un réseau interrégional (13 lignes aux dessertes cadencées) au service des habitants de cinq régions !

Naissance du réseau Armorique autour de l'axe Nantes-Rennes, armature du système de transports collectifs régionaux, qui unit les deux villes en moins de 30 minutes, et partie intégrante de la T.A.A. offrant à la Bretagne et à la Basse-Normandie une ouverture sur un axe nord-sud (Bordeaux - Sud-Ouest - Péninsule ibérique) et est-ouest (Lyon - Italie - Europe Centrale)

Deux phases :

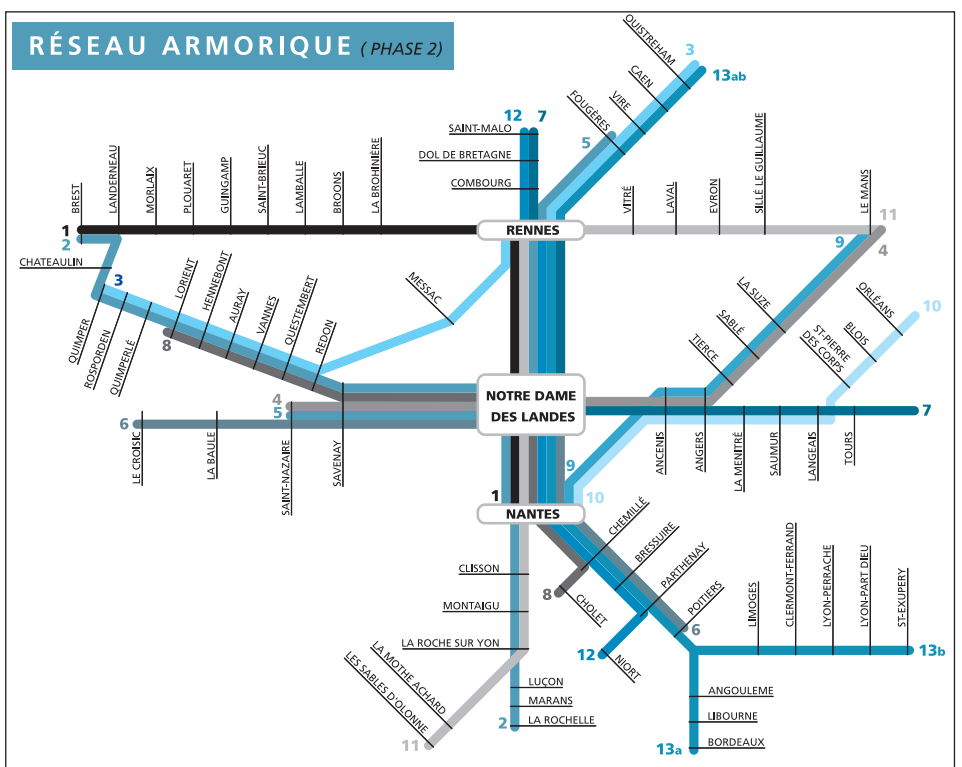
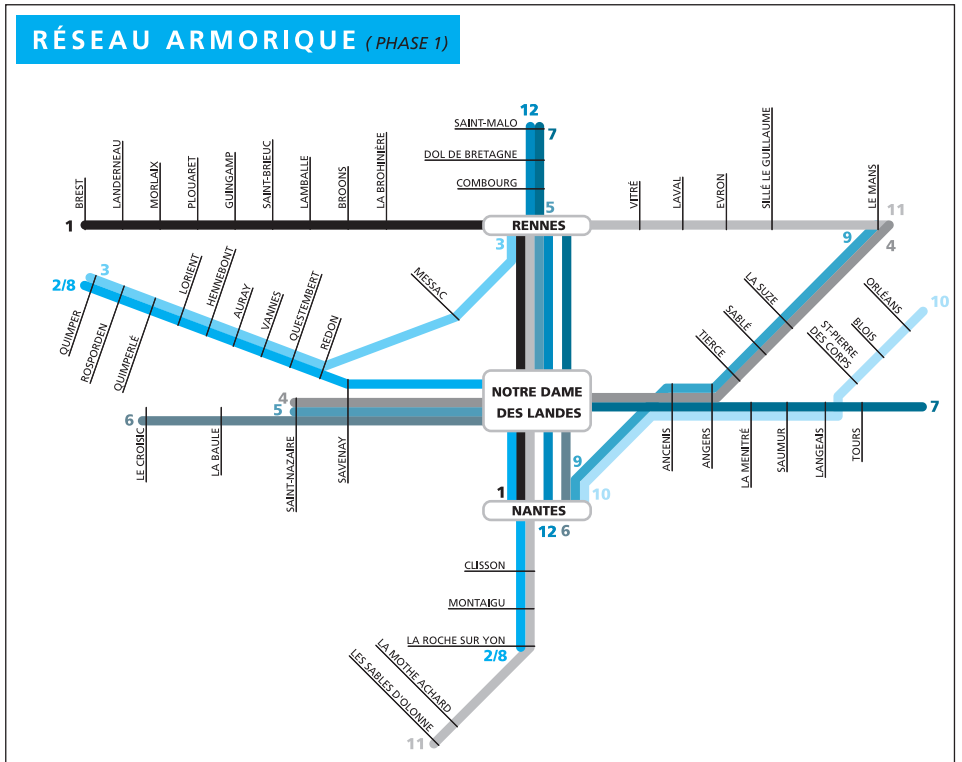
Phase 1 qui prend en compte :

- la réalisation du TGV Le Mans-Rennes,
- une nouvelle ligne Nantes-Rennes via ND des Landes,
- l'électrification Nantes-Les Sables d'Olonne,
- modernisation de Rennes-Brest et Rennes-Quimper pour permettre des liaisons en 1h30 entre ces villes (voir les propositions de l'Association *Investir en Finistère*).
- mise à 200 km/h de Nantes-La Roche/Yon,
- gare souterraine à Nantes (sous l'actuelle).
- les dessertes voulues par les Conseils Régionaux.
- contournement fret (et voyageurs) Savenay/Notre-Dame des Landes/Ancenis.

Phase 2 qui prend en compte :

- construction de la T.A.A. Caen-Rennes et Nantes-Poitiers-Limoges-Clermont-St-Exupéry.
- construction d'une ligne à voie unique entre Marans et Luçon pour ramener la distance La Rochelle-Nantes à parité avec la route.
- construction d'une ligne Quimper/Landerneau pour boucler le réseau à l'Ouest avec le même niveau de performances.
- gare souterraine à Rennes.

Le propos d'Altro n'est pas de valider le choix de la localisation de l'aéroport mais d'insister pour que soit prévue son intégration à un réseau interrégional. Un document reprend dans le détail toutes les propositions.



- Cotisation minimum : 20 €

et/ou

Je soutiens financièrement Altro à qui je verse la somme de

Nom : Prénom :

Adresse :

tél : e-mail :

adhère et/ou soutient financièrement Altro afin d'encourager une politique du transport innovante.

Ci-joint un chèque de à l'ordre d'ALTRO (inclus les bulletins TRANSPORT 2020).

A adresser au trésorier de l'association : Michel Joindot - La Commanderie Brélévenez - 22300 Lannion

* COTISATION SPÉCIFIQUE POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET TERRITORIALES AINSI QUE POUR LES CCI.

Transport 2020

Bulletin trimestriel d'information ALTRO
B.P. 104 - 17004 La Rochelle cedex 1
E-mail : contact@altro.org

Directeur de Publication : Michel Caniaux

ISSN 1624-009X

Tirage : 10 000 exemplaires

Conception : Alpha Studio - 17000 La Rochelle

Imprimerie : Graphaunis - 17000 La Rochelle