

# Association Logistique Transport Ouest

L'association ALTRO, présidée par René Souchon, président du Conseil régional d'Auvergne, situe son action dans la perspective de dessertes ferroviaires nouvelles et rapides au service d'un aménagement équilibré du territoire.

ALTRO a conçu le projet TRANSLINE, couvrant Atlantique et Massif Central, formé de trois branches dont deux consacrées aux relations transversales et permettant 3 relations : Brest/Caen-Rennes-Nantes-Lyon, Lyon-Bordeaux et Bordeaux-Nantes-Rennes-Brest/Caen (voir page 3).

TRANSLINE est donc la mise en cohérence de trois projets issus du Grenelle de l'environnement et inscrits au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) : le POCL (Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon), le Poitiers-Limoges et le BEO (barreau EST-Ouest intégrant et combinant Lyon/Nantes/Rennes et Lyon-Bordeaux).

C'est pourquoi ALTRO, consciente de la synergie entre tous les projets participant à l'amélioration des relations transversales,

ne peut qu'approuver ceux qui apporteront une contribution au niveau de la fiabilité et de la régularité des transports ferroviaires comme de l'amélioration des temps de parcours.

ALTRO considère donc "l'interconnexion Sud" comme compatible avec son projet TRANSLINE en le complétant sur le plan qualitatif. C'est la naissance d'une première transversale européenne Brest-Rennes-Paris-Strasbourg-Munich-Vienne-Bratislava.

Inscrite dans le SNIT, "l'interconnexion Sud" est à ce titre prioritaire.

ALTRO, association loi de 1901, a été créée en 1997 et rassemble aujourd'hui plus de 30 collectivités, des acteurs économiques, des associations et des particuliers.

Président : **René Souchon**, président du Conseil régional d'Auvergne

Délégué général : **Michel Caniaux**.



**ALTRO**

BP 104

17004 LA ROCHELLE Cedex 1

Tél. : 06 20 41 39 33

E-mail : [altro.michel@wanadoo.fr](mailto:altro.michel@wanadoo.fr)

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



# Un bon projet pour améliorer la régularité

Le trafic ferroviaire français souffre du plan en étoile générant des radiales à partir de Paris qui est devenu un passage obligé pour tous les parcours de province à province.

La superposition des trafics radiaux et transversaux conduit, en région parisienne, à une intensité des circulations qui ne joue pas en faveur de la robustesse du système ferroviaire, qui contribue à des désordres et nuit donc à son attractivité.

En effet, la densité et l'hétérogénéité des circulations, notamment les interférences des trafics banlieue et fret, sur les services Grandes lignes et TGV entre Massy et Valenton, peuvent

altérer la vitesse autorisée et provoquent des retards en chaîne, dès qu'un train connaît des difficultés.

De tels désordres préjudiciables pour la collectivité nationale le sont également pour les usagers et amputent les revenus des opérateurs ferroviaires.

La séparation des trafics permise par l'interconnexion Sud constitue une réponse à cette exigence de fiabilité qui doit demeurer l'élément qualitatif qui distingue le ferroviaire des autres modes de transport.

# Un bon projet pour améliorer la desserte LGV de l'Ile-de-France

La future ligne traverse des zones d'activités intenses comme le pôle Coeur d'Orly (17 communes, 320 000 habitants, 173 000 emplois) et devra contribuer à leur accessibilité comme à leur ouverture sur l'extérieur.

La gare d'Orly, outre son caractère intermodal avec l'aérien, devra répondre à cette demande d'accessibilité pour l'ensemble de la zone desservie.

De même, une deuxième gare à Villeneuve-Saint-Georges nous semble devoir s'imposer naturellement dans le dispositif. En effet, si Villeneuve se trouve à 11 minutes de la Gare de Lyon,

elle est à 25 minutes de la gare d'Austerlitz, à 30 minutes de la gare du Nord, 35 minutes des gares de l'Est et Montparnasse, autant de trajets rendus dissuasifs avec les ruptures de charge.

Le gain en temps de parcours, pour obtenir celui qui serait globalement compétitif en faveur du rail, s'obtient aussi en réduisant les temps d'accès à la gare TGV. La multiplication des gares TGV en Ile-de-France, en rocade, vise à réduire les temps d'accès au TGV et les flux vers Paris, générés par des voyageurs allant prendre aujourd'hui le TGV dans une des gares parisiennes, sans compter ceux qui préféreront encore longtemps leur voiture celle-ci leur offrant un temps global compétitif.

**La création de la gare de Villeneuve, assez voisine de celle d'Orly, n'amoincirait pas la desserte de cette dernière, ces gares, n'étant, en effet, pas en concurrence puisqu'elles doivent avant tout répondre à un souci de complémentarité**

**pour l'accessibilité TGV du Sud de l'Ile-de-France. Ces deux gares ont, de plus, vocation à créer ou développer des pôles d'emplois et d'activités.**

# Et la desserte de l'Ile-de-France via les transports du quotidien

L'échec récent du projet CDG express dans sa version initiale a montré qu'il ne peut y avoir de grands projets d'infrastructures en Ile-de-France s'ils ne s'adressent pas, en partie, aux citoyens des territoires traversés par l'amélioration des transports relevant de la vie quotidienne.

L'interconnexion Sud sera un projet profitable s'il bénéficie certes aux passagers du TGV mais aussi aux habitants par l'amélioration du réseau de proximité auquel ils participeront.

En libérant les voies en surface, ce projet permettra la réalisation de la tangentielle Sud.

L'interconnexion Sud par les gares nouvelles d'Orly et de Villeneuve-Saint-Georges redéfinit la desserte "transport en

commun" de cette partie de l'Ile-de-France.

C'est donc la prise en compte des besoins des Franciliens qui conduira à leur adhésion vis-à-vis d'une interconnexion qui, si elle est primordiale pour la province, doit l'être tout autant pour l'Ile-de-France en évitant d'être un tuyau imperméable à l'environnement francilien.

La libération des voies par le trafic TGV permettra de renforcer le service sur le RER C.

La connexion des deux gares ainsi créées devra être renforcée avec les transports de proximité pour éviter que le trafic généré encombre davantage le réseau routier et pour faciliter l'accessibilité des deux nouvelles gares.

# Un bon projet pour les relations inter-secteurs vers l'Est et le Nord

Aujourd'hui, les relations Ouest-Est et Ouest-Nord s'effectuent obligatoirement par l'Ile-de-France. Certes, il est déjà évoqué des relations Bretagne-Bénélux par l'axe Caen-Rouen-Amiens qui se prolongerait par la LGV Nord mais ce

projet est envisagé à long terme. En attendant, le trafic en hausse conduira inmanquablement à augmenter le nombre de circulations via l'interconnexion Sud.

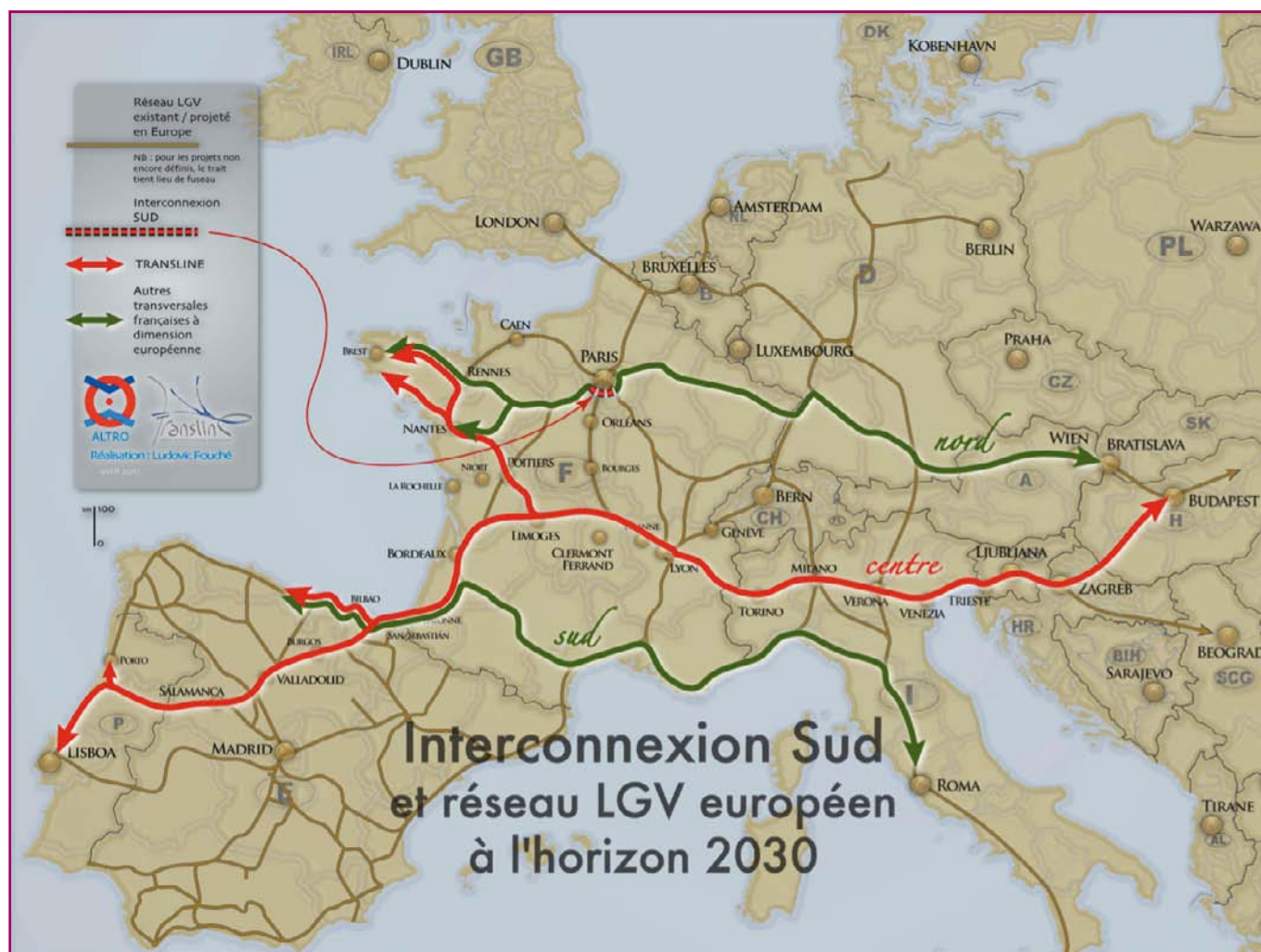
## Une solution provisoire pour les relations Ouest / Sud-Est

Des projets, issus du Grenelle de l'environnement et inscrits dans le SNIT, permettent d'envisager un saut qualitatif pour les relations "Ouest-Sud Est" auxquelles il est imposé un détour par l'Ile-de-France, générateur de dépenses d'énergie et d'exploitation supplémentaires. Ces projets, une fois réalisés, diviseront, à terme, les temps de parcours actuels quasiment par deux.

Il s'agit du Poitiers-Limoges, du Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), puis du Barreau Est-Ouest (BEO) incarnant Transline, tous trois portés par ALTRO, qui généreront, notamment avec le BEO, une amélioration significative et déterminante du temps de parcours entre Alpes et Atlantique.

C'est la seconde transversale européenne : Lisbonne/Porto-Aveiro-Salamanca-Burgos-Donostia-Bayonne-Bordeaux-Lyon-Turin-Milan-Trieste-Ljubjana-Zagreb-Budapest et Brest-Rennes-Nantes-Poitiers-Limoges-Clermont-Lyon jusqu'à Budapest également.

Elle est placée idéalement entre l'interconnexion Sud et la troisième transversale européenne intéressant la France : Santander-Bilbao-Toulouse-Marseille-Nice-Gênes-Rome (voir carte). C'est pourquoi, l'interconnexion Sud sera, à terme, délestée d'une partie de son trafic (une dizaine de trains de transit), à l'horizon 2030, grâce au BEO : cet écrêtement, par une élimination partielle des trains de transit, contribuera à une meilleure fiabilité des trafics et à une réserve de capacité.



## Un projet intermodal

Si le SNIT (Schéma national des infrastructures de transport), fait de la connexion air-rail un objectif fort, celle-ci doit être bien pensée. Dans cette optique, la gare intermodale d'Orly doit desservir le cœur même de l'aéroport ; l'intégration du service ferroviaire dans l'aéroport doit être totale. Un positionnement de la gare, pensé de manière différente et s'éloignant des terminaux, créerait des contraintes supplémentaires pour les voyageurs qui nuiraient à sa fréquentation optimale.

## ALTRO apporte son soutien au scénario A qui répond le mieux aux objectifs cités

À l'examen des scénarios proposés, et compte tenu des avantages qu'il présente, le scénario A constitue le meilleur compromis entre coût, fonctionnalités, capacité et gains de temps.

## Un projet évolutif

Au-delà de ce projet, ALTRO est favorable à une rocade à grande vitesse de l'Ile-de-France qui assurerait une liaison inter-gares TGV franciliennes dans le but toujours affirmé d'améliorer

## Un projet fédérateur

Les habitants des communes riveraines bénéficieront, évidemment de cet ouvrage ; ils tireront avantage de l'amélioration qui en découlera sur le réseau existant par l'élimination d'une grande partie des nuisances actuelles dues aux circulations TGV. Les liaisons inter-régionales aujourd'hui contraintes à un transit par l'Ile-de-France, vont gagner, en fiabilité, pour les relations "Ouest-Nord" et "Ouest-Est", l'interconnexion Sud éliminant une partie importante des causes actuelles de perturbations et de retards.

## Un projet au service du développement durable

La solution souterraine permet l'enfouissement des nuisances. La fiabilité retrouvée redonne de l'attractivité au transport ferroviaire et ne peut que conduire à un report modal par des transferts significatifs de l'aérien et de la route en faveur du rail.

l'accessibilité et les transports du quotidien pour les habitants de la région.

## Conclusion

ALTRO apporte son soutien à ce projet qui n'en concurrence pas d'autres et les complète.

Ainsi, l'interconnexion Sud est compatible avec le Barreau Est-Ouest à qui est dévolue une mission :

- ◆ De maillage, propre entre autres à offrir des itinéraires alternatifs compétitifs en cas d'incidents,
- ◆ D'aménagement équilibré du territoire sur un espace plus vaste,
- ◆ D'interconnexion entre les projets à grande vitesse immédiatement concernés par l'interconnexion Sud : BGV (Bretagne grande vitesse), SEA (Sud Europe Atlantique) avec sa branche Poitiers-Limoges, et POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) ainsi qu'entre les radiales du réseau classique (POLT, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; PLM, Paris-Lyon-Marseille ; etc.).

Les projets se nourrissent les uns les autres ; ALTRO situe sa contribution dans une vision globale inter-projets. La cohérence du réseau LGV et l'effet réseau qui en découle sont indispensables pour participer de manière significative au report modal de l'aérien et de la route vers le rail.

Ainsi, les nouvelles gares d'Orly aéroport et de Villeneuve-Saint-Georges vont grandement faciliter l'accès au système Grande Vitesse.

