

transline

Alpes • Auvergne • Atlantique

ALTRO (Association Logistique TRansport Ouest) milite pour un aménagement du territoire équilibré qui passe par une utilisation de l'outil ferroviaire optimisé. TRANSLINE est le projet qui, à travers ses trois dimensions, incarne cette vision en étant la résultante des besoins des territoires.



RENÉ SOUCHON,
Ancien ministre
Président de la Région
Auvergne
Président d'ALTRO

Le Massif Central, un carrefour incontournable

En France et en Europe, de nombreux projets de TGV à l'horizon 2015-2020 sont en discussion. Pour certains, les travaux sont déjà en cours. Dans ce maillage, le Massif Central, alors qu'il représente un territoire équivalent au Portugal et une population de 4 millions d'habitants, a longtemps été oublié, tenu à l'écart.

Or, à terme, si nous voulons que nos efforts en matière d'accueil de nouvelles populations ou de développement économique portent leurs fruits, nous ne pouvons être les seuls sans desserte à Grande Vitesse !

Parce que le développement du Massif Central, aujourd'hui mal relié à des bassins de vies et d'activités pourtant si proches (Arc Atlantique, Rhône-Alpes, etc...), nécessite son désenclavement à l'Ouest et à l'Est, TRANSLINE, la Transversale Alpes-Auvergne-Atlantique, doit devenir une réalité.

Demain, des TGV circuleront depuis Bordeaux vers l'Espagne et depuis Lyon vers l'Italie, l'Allemagne, et au-delà. Avec TRANSLINE, une opportunité unique de relier les ports de l'Arc atlantique aux régions de l'est de la France et de l'Europe est donc ouverte !

Plusieurs barreaux sont d'ailleurs à l'étude ou actés : Poitiers-Limoges tout d'abord, prévu pour 2016. Plus récemment, le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, a commandé à RFF une mise



1. Transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Massif Central-Atlantique

Aujourd'hui, la structure du réseau ferroviaire grande vitesse en France se déploie en étoile depuis Paris et l'Île-de-France. Cette tendance sera renforcée dans les années à venir puisque aucun projet transversal d'envergure n'est pour l'instant programmé dans le cadre du CIACT.

Pire, à l'horizon 2020-2030, lorsqu'un certain nombre de projets de LGV auront été réalisés, un territoire sera, au mieux, effleuré sur ses marges par le TGV : le Massif Central tandis que, pour rallier Rhône-Alpes, Italie et Méditerranée, les régions atlantiques seront prisonnières d'itinéraires saturés via l'Île de France ou l'Arc languedocien/Sillon rhodanien.

Sur la base de ces constats, l'association ALTRO, dont l'action fédère collectivités, entreprises, acteurs institutionnels du monde économique et particuliers, soutient la



TRANSLINE permettrait de relier aux régions de l'est les ports de l'Arc atlantique, ici La Rochelle.

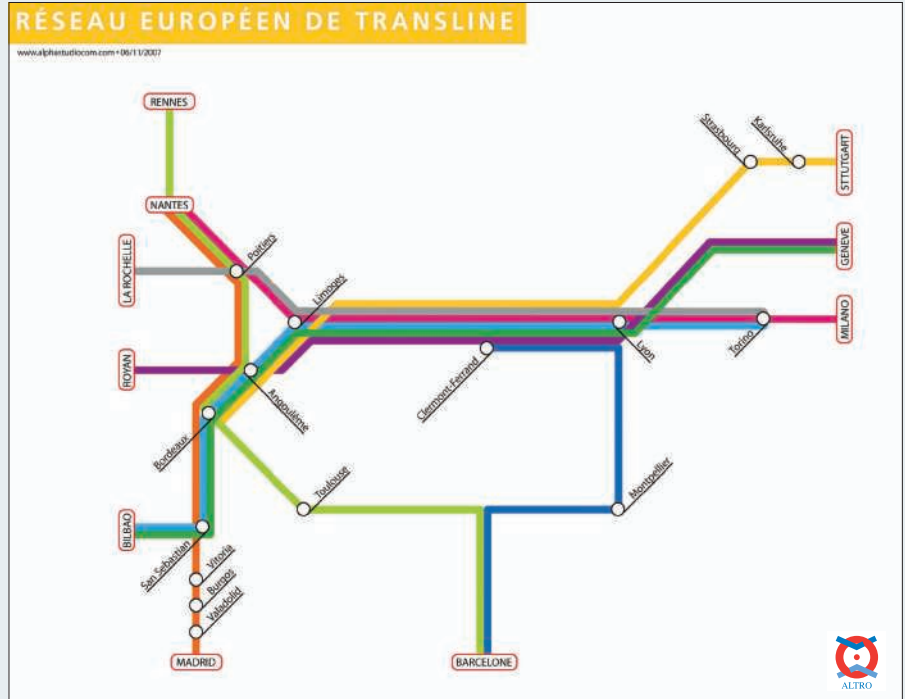
à l'étude du doublement de la LGV actuelle Paris-Lyon. Ce doublement pourrait se faire à l'Ouest, selon un fuseau large qui n'est pas défini mais qui desservirait Paris-Clermont-Lyon.

Si cette hypothèse de travail (les résultats sont attendus au printemps) devenait réalité – et l'Auvergne entend d'ailleurs fédérer autour d'elle toutes les forces politiques, économiques, sociales et citoyennes – un grand pas pour TRANSLINE serait accompli car un barreau complémentaire serait acté, le Clermont-Lyon, dont le potentiel en 2030 dépasse les 7 millions de voyageurs en TGV (étude Cabinet JLR 2007). Il ne manquerait alors qu'à relier Limoges à Clermont !

« Utopique », « pharaonique », les qualificatifs n'ont pas manqué pour qualifier ce projet. Aujourd'hui plus que jamais, il a de très bonnes chances d'aboutir car la question du TGV ou plus globalement du transport doit se penser comme porteuse d'une véritable réflexion en matière d'aménagement du territoire national et européen, un aménagement que nous souhaitons équilibré et solidaire.

Le « Grenelle de l'environnement » et sa promesse de 2000km de lignes de TGV supplémentaires constituent enfin une bonne nouvelle pour TRANSLINE.

Les actes doivent à présent succéder aux paroles ! Grâce à la complémentarité des projets est-ouest et nord-sud, dont nous espérons qu'ils soient retenus en priorité au CIIAT prévu au printemps (<http://auvergne.org.petition/>), non seulement le maillage du territoire n'oubliera personne mais en plus, le Massif Central et l'Auvergne répondront enfin à la position qui est la leur, celle d'un carrefour incontournable !



réalisation d'une grande infrastructure ferroviaire reliant la façade Atlantique au couloir rhodanien, en évitant Ile-de-France et Arc languedocien/Sillon rhodanien, et a décidé de financer une étude d'opportunité et de faisabilité sur le projet TRANSLINE, branches est et ouest/sud-ouest qui incarnent la transversalité.

TRANSLINE, par sa dimension structurante, par la nature des impacts socio-économiques qu'elle générerait, par la nouvelle approche spatiale qu'elle implique, constitue ainsi un projet inédit en matière d'aménagement du territoire, un projet qui refuse la fatalité de l'hypertropisme francilien et de l'abandon de territoires à leur triste sort.

2. TRANSLINE une ligne TGV nationale à vocation européenne

TRANSLINE, en tant que ligne à grande vitesse nationale, a une vocation européenne claire. Elle intègre les projets prioritaires inscrits au programme des Réseaux Trans-Européens de Transport de la Commission Européenne.

La portion française est destinée à relier la liaison multimodale Portugal - Espagne (projet n° 8) à la liaison Est-ouest Stuttgart - Vienne (projet n° 17) d'une part, et au train à grande vitesse/transport combiné entre la France et l'Italie (projet n° 6) d'autre part. Cette portion empruntera le TGV Sud Europe Atlantique de la frontière espagnole à Angoulême pour rejoindre ensuite Limoges, Clermont-Ferrand et Lyon. On peut aussi considérer qu'il s'agit d'un maillon du corridor européen V Lisbonne-Kiev.

Transline génère ainsi un véritable réseau européen avec des relations internationales de 5h30 au plus concernant jusqu'à 3 pays, comme, par exemple, Turin à 5h30 de Bilbao et de Vitoria.

TRANSLINE est destinée à recevoir à la fois des trafics de voyageurs aux meilleurs



Limoges et Limousin, plaque tournante du réseau TRANSLINE

niveaux de performances de la grande vitesse et des flux de marchandises dans le cadre d'une mixité de l'infrastructure, dont les modalités restent à définir. Elle présente la particularité et l'avantage d'intéresser un grand nombre de relations et ainsi de cumuler plusieurs segments de marché potentiels. En effet, après étude, il ressort très nettement que cette infrastructure nouvelle permettrait d'accueillir et de dynamiser :

- les relations interurbaines entre villes plus proches en distances temps de Paris que de leurs voisines immédiates : Nantes – Poitiers, Clermont-Ferrand – Limoges, ... Ces relations sont pour l'instant très majoritairement routières et la qualité de l'offre TER (Trains Express Régionaux) proposée est variable, notamment en raison de l'état de l'infrastructure. Elles présentent néanmoins des potentiels de trafics importants pour la mise en place d'offres TER-GV,
- les relations transversales de dimension nationale (Nantes – Lyon ; Bordeaux – Clermont-Ferrand, etc...). Seule la mise en place d'une offre TGV performante sur ces relations actuellement moribondes peut relancer de façon significative les trafics. On ne passera plus par l'Île-de-France ! De même, TRANSLINE constitue une ouverture ferroviaire supplémentaire pour les flux de marchandises, qu'ils proviennent de l'ouest, depuis la péninsule Ibérique ou des ports de l'Atlantique (La Rochelle / Nantes – Saint-Nazaire, Bordeaux...), ou qu'ils arrivent de l'est, à savoir du bassin d'activités rhodanien et/ou de l'Italie du Nord, bientôt accessible par la Transalpine (Lyon-Turin),
- les flux d'échanges entre territoires, puisque TRANSLINE facilitera leur accessibilité globale, les reliant ainsi à l'ensemble de l'espace européen : Espagne,

	BORDEAUX	CHOLET	CLERMONT-FERRAND	GENEVE	LIMOGES	LYON	NANTES	POITIERS	RENNES	ROANNE	LA ROCHELLE
BARCELONA		5h00	4h00		3h45		4h30		5h00	3h30	
BILBAO		4h15	3h45	5h05	2h45	3h50	3h45		4h15	4h00	
DONOSTIA		3h30	3h10	4h30	2h15	3h15	3h00		3h30	3h25	
GENEVE	3h15	4h00	2h15		2h30		3h30	3h00	4h00	1h45	4h15
MADRID		5h30	5h15		4h15	5h15	5h00		5h30	5h15	
MILANO	4h15	5h00	3h15		3h45		4h30	4h00	5h00	3h00	5h15
STUTTGART	5h00		4h00		4h15					3h45	
TORINO	3h45	4h15	2h30		3h00		3h45	3h15	4h15	2h15	4h30
VITORIA		4h05	3h45	5h05	2h50	3h50	3h35		4h05	4h00	



GILLES BOURDOULEIX
Président de
la Communauté
d'agglomération
du Choletais
Député du Maine
et Loire

Le Choletais mise sur TRANSLINE

La Communauté d'Agglomération du Choletais suit avec la plus grande attention le travail mené au sein d'ALTRO sur TRANSLINE. En effet, l'accès à des infrastructures ferroviaires majeures est un atout essentiel pour poursuivre le développement économique du Choletais, 2^e bassin économique des Pays de la Loire et qui a longtemps eu à subir un enclavement routier.

L'activité économique du Choletais repose à la fois sur de grosses unités industrielles (Michelin, Nicoll, Charal, ...) et sur un tissu très dynamique de PME. Les transports et la logistique constituent en outre un secteur en forte croissance avec la présence de nombreux acteurs majeurs du secteur qui, à la fois, répondent aux besoins des acteurs locaux mais aussi utilisent le carrefour stratégique du Choletais pour rayonner sur tout l'Ouest. Avoir un lien performant avec Rhône-Alpes ou l'Italie et plus largement tout l'Est Européen, constitue donc un enjeu important auquel nous sommes très attachés. Cela est également très important pour le déplacement des cadres de nos entreprises qui pour se rendre sur ces marchés ne bénéficient que d'accès TGV via Angers et Paris ou d'un accès aérien via Nantes.

Il faut également souligner que TRANSLINE constitue une réflexion qui s'intègre parfaitement au « Grenelle de l'Environnement ». Comment en effet réfléchir à une diminution des gaz à effet de serre liés aux transports de marchandises tout en préservant le développement économique ? Des infrastructures ferroviaires performantes et innovantes sont vraisemblablement l'une des pistes intéressantes à explorer.

Enfin, je ne peux que souligner l'intérêt de la prospective dans l'aménagement du territoire et, noter que des idées qui apparaissent utopiques au départ le deviennent souvent moins à l'épreuve du temps. Le fonctionnement de la France très centralisatrice jusque dans ses infrastructures ne résiste pas à un raisonnement européen et toutes les voies ne doivent plus mener à Paris !



MICHEL CANIAUX
*Vice-Président
 et fondateur d'Altro*
**Un aménagement
 du territoire équilibré**

ALTRO a permis de réfléchir pour la première fois sur la transversalité en tant que telle. Les résultats de la pré-étude fonctionnelle montrent qu'il fallait oser et ne pas s'arrêter aux avis d'« experts » qui, sans avoir rien étudié, déclaraient péremptoirement que notre projet était irréaliste. Le passage de la transversalité par le Massif Central, caricature immuable de notre désert français, la condamnait. Allait-on laisser passer une occasion de réaliser enfin un schéma d'aménagement du territoire équilibré ?

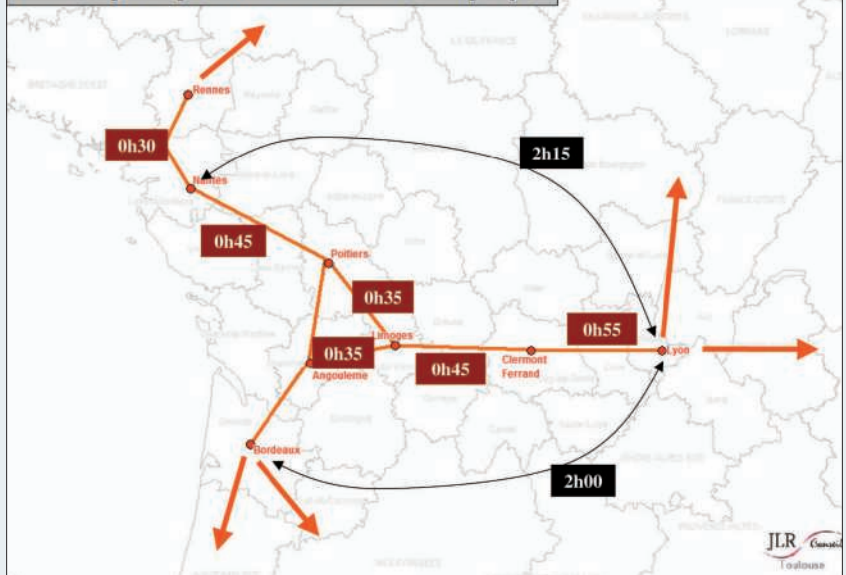
Dès lors, ALTRO, voulant la réussite de la vraie transversalité, a dû relever le défi d'amener la Grande Vitesse à des régions qui n'y étaient pas éligibles selon les définitions originelles qui, il y a 25 ans, faisaient du *gagner du temps sur le temps* un privilège. Or, la Grande Vitesse n'est pas un luxe ; si elle ne résume pas le chemin de fer à elle seule, elle est la norme du réseau européen qui s'élabore actuellement. Sachant qu'aucun flux pris isolément ne peut justifier la grande vitesse sur un axe transversal, superposons-les pour en rentabiliser chaque section. D'où le montage TRANSLINE qui combine tout en les intégrant dans le réseau européen trois transversales sur lesquelles on n'en finit pas de pleurer aujourd'hui Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux et Bordeaux-Lyon.

Notre pré-étude fonctionnelle n'est surtout pas une étude de plus puisque c'est la première sur ce thème et, en ce sens, elle constitue le point de départ vers une reconnaissance officielle.

La récente annonce du doublement de la LGV Paris-Lyon donne naissance à une branche nord de TRANSLINE vers Bourges et Paris qui viendra conforter la branche est vers Lyon tout en permettant une liaison Paris - Clermont-Fd performante. Gagner 1h30 en moyenne sur Clermont-Paris vaut assurément le coup, c'est une amélioration des conditions de vie. En gagner autant sur Clermont-Lyon, c'est une révolution rétablissant la proximité géographique, sans parler de Clermont-Péninsule ibérique occidentale où le gain de 12h15, c'est la découverte de l'Amérique...

Enfin, TRANSLINE, c'est aussi un couloir pour le fret sous ses divers aspects : route roulante, conteneurs, fret express rémunérateur. Un espoir aussi pour tous les ports de l'Atlantique qui pourront enfin jouer le rôle de « portes de l'Europe » en élargissant leur hinterland. Les collectivités qui ont répondu présentes depuis le début ne doivent pas se lasser mais bien être rejointes très rapidement par toutes celles qui ont attendu jusqu'ici mais qui aspirent à un aménagement du territoire équilibré.

Les temps de parcours en situation de projet



Italie, Suisse, Allemagne et au-delà vers l'Europe centrale. Ainsi, par exemple, Rhône-Alpes, outre son intégration dans l'hinterland des ports de l'Atlantique, jouira d'un accès direct à la Péninsule ibérique occidentale.

Le cumul de plusieurs fonctionnalités permet d'atteindre un potentiel de demandes pertinent.

3. TRANSLINE, un projet de développement et d'aménagement durable

A. Un potentiel de demande significatif pour le trafic voyageurs

À l'horizon 2030 le projet concerne un total de 15,3 millions de voyageurs annuels (MV) sur l'ensemble de son itinéraire dont :

- 9,5 MV reportés depuis la route vers le rail,
- 0,6 MV reporté depuis l'avion,
- 0,8 MV directement induits,
- 4,4 MV reportés d'autres itinéraires,

TRANSLINE renforce également le potentiel de trafic d'autres projets (TGV Poitiers-Limoges et TGV Sud Est Atlantique) en générant potentiellement 3 millions de voyageurs supplémentaires qui pourraient emprunter un barreau (Limoges-Lyon ; Poitiers-Lyon) ou la totalité de la ligne

TRANSLINE, c'est 7,2 millions de voyageurs annuels sur l'axe Clermont-Lyon, soit plus de 5 fois les prévisions en 2030 sans TGV !

Comme indiqué d'après l'étude, la plupart des maillons peuvent atteindre en 2030 un niveau de trafics pertinent et parfaitement comparable avec d'autres projets actuellement en travaux ou bien avancés :

- LGV Rhin-Rhône : 4,8 MV pour la branche Est et 8,4 MV pour la branche Sud,
- LGV Bordeaux - Toulouse : 5,5 MV annuels prévus par les études de RFF

Par ailleurs, les branches nord et est de TRANSLINE permettront un dédoublement de la ligne Paris-Lyon qui renforcera son trafic sur certains de ses maillons et une liaison performante de Clermont avec l'Île de France.

TRANSLINE aura, certes, un effet positif au niveau de la dynamisation et de l'attractivité des territoires, mais surtout, elle répondra à un besoin croissant de



De nombreuses personnalités rendent visite à Michel Caniaux sur le stand TRANSLINE lors des 21^e journées du transport public : Serge Godard, René Souchon, Dominique Bussereau et Michel Destot.



JEAN-PIERRE LIMOUSIN

Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne.

Transformer le rêve en réalité

Il n'est pas de grande époque sans grands travaux de nature à rapprocher les hommes et à faire circuler les marchandises. Les progrès technologiques du XX^e siècle seraient sans grande portée s'ils ne permettent pas de franchir des obstacles qui apparaissent dirimants aux époques antérieures. Ce sont ces deux postulats que tout le monde partage qui permettent aujourd'hui de considérer comme réaliste, accessible et finançable un projet tel que celui porté par l'association ALTRO dans sa perspective de relier le sillon rhodanien à l'arc atlantique par une ligne ferroviaire TGV. Il ne s'agit pas seulement, comme certains pourraient le penser, de corriger une anomalie cartographique évidente du réseau ferré français. Il ne s'agit pas non plus seulement d'aller corriger des déséquilibres territoriaux, héritages du centralisme de l'ancien régime et du XX^e siècle, qui ont laissé à l'écart des grands équipements infrastructurels modernes des villes comme Saint Etienne, Clermont-Ferrand, Montluçon ou Limoges. Il s'agit de doter le cœur de la France d'un équipement moderne au service :

- des ambitions de développement régional de ces villes trop souvent laissées à l'écart,
- d'une répartition harmonieuse des activités sur l'ensemble du territoire national,
- de la volonté et de l'intérêt de la France d'être le grand carrefour occidental de la péninsule européenne,
- du positionnement de notre pays et nos régions sur l'axe majeur Lisbonne-Kiev qui sera, à terme, si nous nous en donnons les moyens, une épine dorsale de la grande Europe,
- d'une réelle perspective de développement durable, prenant ses racines dans les technologies ferroviaires les plus modernes, susceptibles, en outre, de connaître des améliorations spectaculaires en termes d'économies et de performances.

Et pour le responsable économique que je suis, j'y vois en outre la formidable synergie qui pourra être développée avec le barreau TGV Poitiers-Limoges-Brive qui en 2016 verra circuler un TGV sur une ligne LGV, et qui sera le premier maillon de la chaîne transnationale que nous avons l'ambition de construire ensemble. Il ne faut pas regarder ce projet avec les lunettes du siècle dernier.

En dix ans, l'effondrement des taux d'intérêt, l'émergence du partenariat public-privé, les conditions de refinancement à très long terme, les nouveaux critères de calcul de rentabilité économique, ont bouleversé la lisibilité d'un tel projet. Ils permettent aujourd'hui de transformer le rêve en réalité. Il ne tient qu'à nous !

mobilité, aujourd'hui contraint et qui trouve pour unique réponse un déversement sur la route, ou l'avion, dans un contexte incertain en matière énergétique.

B. Un trafic fret généré à la hauteur des corridors frets actuels.

À l'horizon 2030 TRANSLINE aura un trafic total de 11,3 millions de tonnes (Mt).

Ce trafic est constitué :

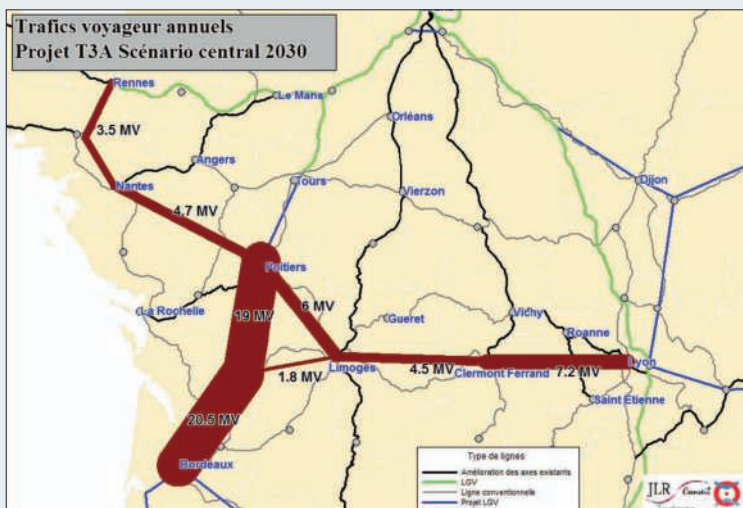
- de 7,3 Mt de report modal de la route vers le fer,
- de 4 Mt reportées depuis d'autres itinéraires.

La ligne génère un trafic supplémentaire de 1,5 Mt sur l'axe Bordeaux – Espagne directement reporté de la route.

Le fret express rémunérateur trouve également son développement grâce au maillage TGV dont TRANSLINE est une pièce maîtresse.

Pour comparaison, le trafic marchandise lié à la réalisation de TRANSLINE à l'horizon 2030 est à la hauteur d'autres grands corridors fret :

- Nantes – Tours – Vierzon : de 4 Mt à 6 Mt
- couloir Rhin-Rhône branche Est : estimé à 4 Mt





ALAIN LALAU-KERALY

Directeur Adjoint de l'Audiar
(Agence d'urbanisme de Rennes)

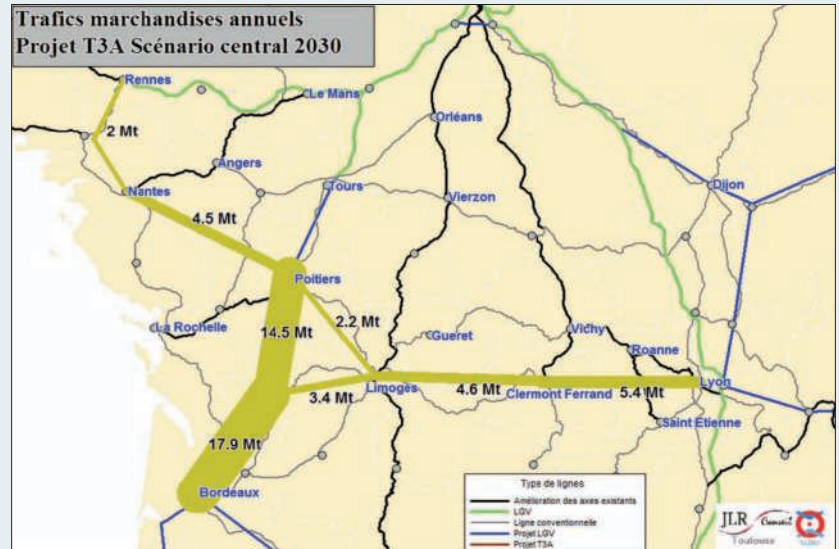
Rennes doit participer à la réflexion TRANSLINE

Rennes ne peut faire l'économie d'une accélération de ses temps de parcours vers Paris et au-delà vers Strasbourg, Lille, etc... Néanmoins, ce serait une erreur de croire que le monde s'arrêtera une fois que la liaison à grande vitesse Le Mans-Rennes sera ouverte. Dans la mondialisation, ne privilégier qu'une destination et se fermer aux autres serait une grave erreur.

C'est pourquoi Rennes doit regarder autour d'elle, à commencer vers ses voisins proches, Caen et Nantes. Au niveau local, l'enjeu majeur est d'abord de se rapprocher de Nantes et du futur aéroport de Notre-Dames des Landes (NDDL), mais l'idée de positionner Rennes sur un nouvel itinéraire TGV vers le nord et le sud de l'Europe progresse.

De Rennes, le projet Altro de T3A (Transversale ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Auvergne-Atlantique), rebaptisée TRANSLINE, permettrait de rejoindre Bordeaux, le sud-ouest et la Péninsule ibérique ainsi que Lyon, la Suisse, l'Italie et la Méditerranée. Avec ce projet, Rennes serait à 25 min du futur aéroport de NDDL, 30 min de Nantes, 2h15 de Bordeaux, 4h de Bilbao, 2h45 de Lyon soit, pour cette dernière, un gain de 45 minutes par rapport au passage par l'Île de France, tout en bénéficiant d'un itinéraire autonome libéré des congestions et des péages chers.

Il est donc important pour Rennes de participer à cette réflexion à l'heure notamment où l'idée d'une liaison à grande vitesse Rennes-Nantes via ND des Landes émerge. Il ne saurait être question d'y réfléchir sans considérer que cette liaison est un des maillons de Transline. D'ailleurs, la pré-étude fonctionnelle en cours montre que le trafic attendu dans le cas d'une réalisation limitée au seul Rennes-Nantes serait de 2,4 millions de voyageurs contre 3,5 millions de voyageurs dans le cadre de TRANSLINE.



C. Des effets induits en adéquation aux objectifs de développement durable des territoires.

L'étude montre que TRANSLINE générerait un important report modal de la route, et de l'aérien, vers le ferroviaire (9,5+0,6 MV et 7,3Mt), et ce, en conformité avec les préoccupations actuelles de développement durable, des attentes du Grenelle de l'Environnement et de l'ambition affichée du Président de la République d'augmenter la part du fret ferroviaire. Pour le seul trafic « voyageurs » en 2030, ce report représente une économie de 81,5 millions de litres de carburants soit un gain de 122 millions d'euros. Au niveau socio-économique enfin, TRANSLINE irriguera directement 7 régions : Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine, Limousin, Auvergne et Rhône-Alpes, soit autant de grands bassins de vie, de pôles de compétitivité, de centres universitaires, de sites touristiques majeurs. En 2030 ce territoire représentera près de 22 millions d'habitants soit 1/3 de la population française. En reliant directement ces bassins de population, TRANSLINE ouvre des perspectives de développement nouvelles tout en proposant une offre ferroviaire de qualité aux régions du Massif Central et aux régions atlantiques tout en faisant de Rhône-Alpes un vrai carrefour qui n'exclut aucun point cardinal.

4. En conclusion... provisoire

Le Poitiers-Limoges, dont le débat public a confirmé la pertinence, est le premier maillon de TRANSLINE. Sa mise en service est prévue pour 2016. Notre pré-étude fonctionnelle se poursuivra en 2008 avec notamment la réflexion sur des scénarios de services possibles. D'ores et déjà, les premières rencontres sur TRANSLINE le 26 octobre 2007 à Clermont-Ferrand ont constitué un premier pas pour une mobilisation de tous les acteurs. Un manifeste est proposé à la signature des internautes sur le site du Conseil Régional d'Auvergne (<http://www.auvergne.org/petition/>). Désormais, la reconnaissance dans les documents de programmation d'infrastructures au niveau national et européen est une priorité absolue.

Bien plus qu'une simple question de transports, TRANSLINE, c'est le refus de la fatalité, la dignité pour les territoires et une vision de long terme pour leur avenir.



Est-Ouest et Nord-sud : même combat branché !

ALTRO avait étudié un Aménagement Grande Vitesse du Massif Central qui incluait le doublement de Paris-Lyon et qui permettait une meilleure intégration de la Région Centre plus importante qu'avec le projet originel T3A. Mais, il y a encore deux mois, avant les conclusions du Grenelle de l'Environnement, il eût été bien présomptueux pour une association comme la nôtre de proposer une augmentation du linéaire de LGV à construire. Le contexte a brutalement évolué, offrant de nouvelles opportunités.

RFF proposera donc des alternatives pour le doublement de Paris-Lyon, il faudra que soit retenue celle qui combinera le plus de fonctionnalités tout en intégrant :

- Missions radiales et transversales, missions long parcours et missions TERGV.
- Le doublement de la LGV Paris-Bordeaux.

En effet, si le nombre de voyageurs attendus, à l'horizon 2030, sur Paris-Lyon sera de 54 millions, il sera de 52 millions sur la branche atlantique.

- Les multiples connexions au réseau classique pour augmenter encore le nombre de ses fonctionnalités.

C'est la démonstration de l'utilité de la nouvelle infrastructure TRANSLINE aux yeux des citoyens qui garantira le mieux son succès au cours de l'étape suivante du débat public. Plus grand sera le nombre de citoyens qui se reconnaîtront dans ce projet, plus grandes seront ses chances de concrétisation. **Si la liaison avec Paris est intéressante, la transversalité, à l'heure de la construction européenne, ne peut souffrir davantage de retard.**

Enfin, au-delà d'une ligne, c'est un réseau qu'il faut définir (Réseaux Armorique et Massif Central ?), en s'appuyant sur la colonne vertébrale ainsi offerte par la LGV TRANSLINE structurante et les vertèbres constituées par le réseau classique.

Est-ouest et nord-sud, c'est un projet GLOBAL qui nécessite l'union des différents acteurs et la cohérence dans l'articulation de cet ensemble sans omettre d'assurer la convergence des intérêts d'un aménagement du territoire équilibré avec ceux des gestionnaires de l'infrastructure et des exploitants. C'est pourquoi la dispersion n'a pas de place dans le grand défi qui s'offre à nos régions.

TRANSLINE ne développe-t-elle pas trois branches, comme le TGV Rhin-Rhône (nord, est et ouest/sud-ouest) dont le point de convergence x sera à définir au nom de la cohérence des deux projets qui en réalité n'en font qu'un ? Or, une association, et une seule, gère le TGV Rhin-Rhône et ses trois branches (est, ouest et sud). Exemple à suivre ?



BERNARD JAYOL
1er Vice-Président
de Grand Roanne
Agglomération
Délégué à
l'Aménagement et
aux Infrastructures

Grand Roanne agglomération reprend le train de l'histoire

C'est dans le département de la Loire que la première ligne d'Europe continentale de chemin de fer a été construite de Saint Etienne à Andrézieux en 1837. C'est Marc Seguin, pionnier du rail français, inventeur de la chaudière tubulaire, qui a fait mettre en service la ligne Lyon/Saint Etienne en 1832. C'est par Roanne que la célèbre ligne PLM, reliant Paris à Marseille, passait.

Mais depuis, bien que peuplée de plus de 700 000 habitants, la Loire a raté le train de l'électrification et du TGV. Les Ligériens en sont particulièrement pénalisés puisqu'il leur faut passer par Lyon ou Le Creusot-Montchanin pour aller rapidement à Paris, quant à la desserte marchandises, elle devient inexistante.

Soucieux « de reprendre le train de l'histoire », Grand Roanne Agglomération s'implique avec force dans le projet de Transline. La réalisation d'une ligne TGV traversant le Massif Central pour relier l'Atlantique aux Alpes s'imposera comme élément incontournable d'un aménagement durable du territoire national et européen.

En attendant, Grand Roanne Agglomération se préoccupe aussi de l'immédiat et agit pour que l'électrification en cours de la ligne Nantes/Lyon s'achève à partir de Saint Germain des Fossés via Roanne.



TRANSLINE ET L'AQUITAINE

Avec TRANSLINE, l'Aquitaine devient, enfin, un véritable carrefour en s'ouvrant sur l'est européen et anticipe l'avenir grâce à un itinéraire plus court et à l'abri de la congestion. Carrefour entre l'Italie, la Suisse, l'Europe centrale, l'Allemagne et la Péninsule ibérique, l'Aquitaine sera en liaison directe avec tous ces pays. Des relations, qui ne seraient pas atteignables dans des délais raisonnables avec le détour par le sud qui nécessitera toujours 1h30 de plus, seront rendues possibles par voie ferroviaire. TRANSLINE mettra ainsi Bordeaux à 3h15 de Genève, 3h45 de Turin, 4h30 de Milan, 5h de Stuttgart... Le Conseil Régional d'Aquitaine est conscient que la structuration et le renforcement de ses territoires passent par le cadre européen. C'est pourquoi, il accorde une grande importance aux coopérations européennes dont une notamment avec l'Emilie-Romagne (agro-alimentaire et jeunesse) dont elle pourra se rapprocher grâce à TRANSLINE.

TRANSLINE permettra de renforcer des axes qui sont chers à l'Aquitaine : Tours-Bordeaux avec 3 millions de voyageurs supplémentaires, Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. Si TRANSLINE rapprochera l'Aquitaine de Lyon et offrira un itinéraire alternatif pour les relations avec la Bourgogne, la Franche-Comté et même l'Alsace, elle raccourcira également les distances-temps avec les Pays de la Loire (Bordeaux-Nantes 1h45) et la Bretagne (Bordeaux-Rennes 2h15).

Grâce à TRANSLINE, l'Aquitaine cessera d'être prisonnière du seul corridor nord-sud en permettant une échappatoire pour les flux sud-ouest - nord-est ce qui conduit à un allègement du traditionnel axe nord-sud. TRANSLINE pourra générer une autoroute ferroviaire Espagne-Italie.

Certes, l'Aquitaine a trois grands projets TGV, tous complémentaires de TRANSLINE qui arrive en quatrième position, mais les échéances ne sont pas les mêmes, c'est pourquoi, il n'y a pas de concurrence entre projets. Comme l'a dit très justement le Président du Conseil Régional, Alain Rousset, lors du démarrage de la démarche Aquitaine Horizon 2020, véritable exercice prospectif : « *Même si 2020 peut paraître lointain, c'est dès aujourd'hui que se prépare l'Aquitaine de demain. Ainsi, la Ligne à Grande Vitesse qui mettra Bordeaux à 2h10 de Paris a été décidée en 2003, entrera en travaux en 2008 et s'achèvera en 2016. Prendre les bonnes décisions aujourd'hui, c'est concevoir des projets qui détermineront durablement notre futur et celui de nos enfants. Penser, anticiper, c'est donner du sens, de l'ouverture à l'action publique régionale, et surtout tenter d'être maître de nos choix, afin de ne pas subir les événements parce que nous n'aurons pas suffisamment regardé devant.* »

Les enjeux et la Stratégie de Développement du Port Autonome de La Rochelle sur l'axe Ouest/Est



LAURENT MARTENS

Directeur du port du Port Autonome de La Rochelle

Les atouts du Port de La Rochelle

Le Port de La Rochelle présente, à ce jour, de nombreuses caractéristiques favorables à la poursuite de son développement :

- un statut de Port Autonome qui le place parmi les grands ports Français
- des installations techniques modernes et de qualité avec des caractéristiques nautiques exceptionnelles, un site compact et un plan d'eau naturel bien protégé permettant une exploitation 365 j/an,
- une bonne accessibilité routière et ferroviaire, des accès directs au réseau routier national autoroutier et l'ensemble des terminaux embranchés fer relié au réseau ferré national électrifié à Vauguoin,
- une place forte sur certains marchés, preuve d'un grand savoir-faire. Le PALR est leader national ou européen sur certains créneaux, marquant sa capacité à égaler les plus grands ports : 1^{er} port européen pour l'importation de grumes, 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers et de pâtes à papier, 2^e port français pour l'exportation de céréales,
- une croissance de trafics forte et continue. (+ 100 % en 25 ans, + 7 % en 2006)
- un poids économique important sur le plan local.

Les freins du Port de La Rochelle

Le Port présente aussi quelques faiblesses qui pourraient ralentir ses ambitions de développement :

- un espace limité, le Domaine Public Maritime géré par le PALR est relativement peu important mais il a la chance de ne pas être fortement impacté par des contraintes,
- l'hinterland économique du port est en progression mais il est limité. Le PIB de la Région Poitou-Charentes n'est que 16^e français et quand on sait qu'un port développe avant tout son fonds de commerce sur son hinterland proche, ceci explique pourquoi la tâche du PALR en matière de développement est délicate.

La réponse proposée par le Port de La Rochelle

Cependant, cette situation ne doit pas être une fatalité car certaines réponses existent et sont à rechercher dans la possibilité d'étendre son hinterland via des réseaux d'infrastructure routière et ferroviaire et des choix marketing d'approche vers des opérateurs importants ayant une lecture du territoire supra régionale car étant seuls capables de valoriser les atouts techniques du Port de La Rochelle. Pour favoriser cette stratégie le PALR a proposé un projet de développement dans le cadre du CPER(2007/2013) avec 50.5ME de projets d'infrastructures dont la mise en sureté de son futur réseau de Voies Ferrées Portuaires.

Le PALR souhaite aussi favoriser tout développement de trafic ferroviaire car c'est le seul mode de transport qui peut lui permettre d'élargir son hinterland dans des conditions économiques et sociales acceptables. Notre hinterland étant naturellement tourné vers l'Est, nous nous heurtons aujourd'hui fortement à la faiblesse de l'offre d'infrastructure ferroviaire sur l'axe Ouest/Est soit pour nous La Rochelle-Lyon. Plusieurs Mt sont potentiellement accessibles sur les thématiques des céréales, des produits raffinés et des produits forestiers, les enjeux pour le PALR et l'économie régionale sont donc importants. Notre stratégie de développement et celle de l'association ALTRO poursuivent donc des buts totalement cohérents en matière de projet de développement et le PALR souhaite donc soutenir activement les initiatives portées par cette association pour des projets d'infrastructure ferroviaire sur l'axe Ouest/Est.