



ALAIN PRAT

“ Nous devons aussi penser au fret ferroviaire ”

Le projet "Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique" a été l'occasion de mesurer l'importance des flux de transports internationaux sur la façade atlantique. Chacun a compris que la création de la LGV libérera des créneaux de circulation sur la ligne actuelle, permettant au ferroviaire de transporter une part plus significative du fret sur l'axe nord-sud atlantique. Mais, selon Alain Prat, délégué régional de Réseau Ferré de France en Aquitaine et Poitou-Charentes, il faut avoir une ambition encore plus forte.

La consultation sur les études d'APS de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique à peine terminée, vous lancez un nouveau projet "Atlantique Eco Fret", est-ce réaliste ?

Plutôt que d'un nouveau projet, je préfère parler d'un nouveau concept. D'ailleurs, je suis loin d'être le premier à en parler. Tous les décideurs politiques et économiques connaissent le rapport de l'ingénieur général Dominique Becker sur les traversées des Pyrénées. Chacun a conscience des enjeux.

Justement, il y a déjà des projets en la matière ?

Certes, le contrat de plan Etat-Région Aquitaine en

cours prévoit la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Dans le cadre du projet "Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique", nous prévoyons aussi des mesures d'accompagnement pour améliorer les infrastructures existantes, notamment à hauteur de Poitiers Saint-Benoît. La Région Aquitaine a organisé un colloque et a lancé des études sur le cabotage maritime. L'Etat s'appête à lancer un débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux.

Et cela vous semble insuffisant ?

A l'horizon 2010, la saturation des différents axes va être de plus en plus prégnante. A l'horizon 2020, on peut effectivement espérer une amélioration mais il faut être conscient qu'entre temps le volume des marchandises aura - au moins - doublé. Notre établissement a non seulement une mission de gestion du réseau ferroviaire mais il s'honore de proposer égale-

ment des solutions alternatives au "tout-routier" s'inscrivant dans une politique globale de développement durable. J'observe à ce sujet que lors de la concertation et de la consultation sur les études d'APS de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, pas une voix ne s'est élevée pour contester la nécessité de développer la part du fret ferroviaire. Nos concitoyens, et spécialement les aquitains et les picot-charentais, sont pleinement conscients de ces enjeux ; ils constatent le nombre grandissant de camions sur la RN10.

Expliquez-nous ce concept "Atlantique Eco Fret" ?

Il s'agit de se donner les moyens d'augmenter massivement les tonnages transportés par le rail. Cela concerne évidemment le transport "en grand transit", c'est-à-dire les 3 000 poids lourds qui passent la frontière chaque jour à Hendaye et qui traversent sans s'arrêter les régions de

Points de repères

- Les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe représentent 120 millions de tonnes (base 1998) dont 70 millions de tonnes transitent sur la façade atlantique.
- Sur ces 70 millions de tonnes, 40 millions (57%) empruntent la voie maritime ; sur les 30 millions de tonnes utilisant les transports terrestres, 93 % sont acheminées par la route et 7 % par le fer.
- On observe une croissance moyenne de + 8 % par an, ce qui conduit à un doublement du volume des échanges à l'horizon 2020 (source : rapport Becker).

l'Atlantique pour livrer leur chargement en Ile-de-France et dans le nord de l'Europe. Aujourd'hui, on en compte 3 000 par jour, en 2020, ce sera au moins 6 000. Pour limiter cela, il faut étudier une offre de service ferroviaire plus performante, plus attractive, permettant des circulations prioritaires et rapides de trains de fret de grande capacité sur un axe Lille-Paris-Bordeaux-Hendaye.

Encore une nouvelle ligne ?

Pas du tout, mais un axe libéré des nœuds ferroviaires et des sections saturées avec un nouveau type de service, par exemple des rames comprenant des wagons "Modalhor" permettant le chargement rapide de camions ou de leurs caisses avec voitures couchettes et restaurant, des plateformes de chargement et d'intermodalité, à Irun ou Bayonne...

Et les espagnols ?

Ce projet est européen par nature ; la coopération transfrontalière existe et l'Europe se penche également sur le problème avec la révision du schéma européen.

Dans votre esprit, c'est pour quand ?

Il s'agit d'abord d'une ambition que nous souhaitons faire partager. La mise en œuvre peut être progressive en s'inscrivant notamment dans les différents contrats de plan. En Aquitaine, nous lançons, en association avec les espagnols, des études "corridor Atlantique" entre Bordeaux et Irun. Elles pourraient déboucher sur un schéma directeur d'aménagement de l'axe Bordeaux-Hendaye.



LGV Sud Europe Atlantique

LA LETTRE n°2 - avril 2003



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

ACTUALITÉS

Les études d'APS soumises à une large consultation

La consultation sur les études d'APS pour la 1ère étape du projet entre Angoulême et Bordeaux est maintenant terminée. Elle aura permis de nouvelles rencontres entre les élus et RFF, maître d'ouvrage des études : 10 réunions en Charente, 9 réunions en Charente-Maritime et 37 en Gironde. Les contributions, avis et délibérations vont être analysés dans les prochaines semaines par les préfets des départements concernés. RFF continuera à ajuster le projet pour tenir compte des avis formulés et, d'ici l'été, le préfet coordonnateur devrait pouvoir adresser le bilan de cette consultation au ministre des transports.

Dominique BECKER, chargé d'une mission sur le financement

Dominique Becker, ingénieur général des Ponts et Chaussées a été chargé par le ministre de l'Équipement, des transports et du Logement d'une mission exploratoire sur le financement des travaux.

Priorité confirmée



Le comité de pilotage réuni le lundi 3 mars à Poitiers marquera certainement une étape importante dans la vie du projet "Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique". Et cela à de nombreux égards. D'abord, cette réunion était présidée par Jean-Pierre Raffarin accompagné de Dominique Bussereau, ministre délégué aux transports. Devant tous les partenaires concernés par le projet (notre photo), le Premier ministre a tenu à témoigner de l'importance de la LGV Sud Europe Atlantique comme "colonne vertébrale" de l'ouest atlantique.

Une dimension européenne évidente

Sans présager des résultats du débat parlementaire qui traitera l'ensemble des grands projets d'infrastructures de transport, il lui semble patent que "ce projet a une dimension européenne très forte". Cela justifiera son inscription à la "liste d'Essen", liste recensant les projets du réseau transeuropéen, susceptibles

de recevoir des subventions de l'Union Européenne.

Engagement des études d'APS entre Angoulême et Tours

Autre décision importante, celle tout en poursuivant les études de la phase 1, d'engager les études d'avant-projet sommaire sur le tronçon nord de la ligne, entre Angoulême et Tours. Le préfet coordonnateur a été chargé de finaliser rapidement la convention financière entre les partenaires. Cela permettrait de réaliser dans la continuité les travaux des deux sections. Ainsi, la ligne à grande vitesse pourrait être mise en service à l'horizon 2013 entre Angoulême et Bordeaux, puis vers 2016 pour le tronçon Tours - Angoulême. Le rapport d'audit paru début mars souligne d'ailleurs que la rentabilité socio-économique globale du projet intégrant ses effets environnementaux, pourrait alors atteindre les 14 %.



EFFET TGV

Le Vaucluse aujourd'hui, la Charente demain

La grande vitesse ferroviaire est synonyme de retombées économiques pour les régions desservies et la construction d'une LGV est reconnue par tous comme un acte d'aménagement du territoire.

Exemple le plus récent, la mise en service du TGV Méditerranée a suscité un nouvel élan pour le sud de la France, en estompant, parfois même en "gommant", l'éloignement géographique.

Mais comme l'effet TGV Méditerranée ne se résume pas seulement à Marseille-Paris en 3 heures, l'idée est venue d'observer les premières retombées pour Avignon et le département du Vaucluse en essayant d'imaginer les perspectives pour Angoulême et la Charente lorsque la LGV Sud Europe Atlantique sera mise en service.

Aucune ville ne ressemble vraiment à une autre, Avignon n'est pas Angoulême, pas plus que la Charente ne ressemble au Vaucluse ; pourtant, ces deux villes et leurs départements respectifs ont en commun ce qui fait le succès des villes moyennes "qui marchent" : un équilibre certain entre la qualité de vie et le dynamisme économique

auquel s'ajoute une politique de promotion touristique et d'animation culturelle, avec des événements forts de renommée nationale et internationale.

Nous avons évoqué les différentes facettes de l'effet TGV avec des témoins privilégiés de l'activité économique et touristique : d'une part, Xavier Belleville, directeur

général de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Avignon et du Vaucluse et Jean-Paul Tourvielle, directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, puis d'autre part, Martine Teston, directrice du Comité départemental du Tourisme du Vaucluse et Carole Grosman, directrice du Comité départemental du Tourisme de la Charente.



Economie : créer les conditions de la croissance

pour la vie des affaires ou tout simplement la vie privée, il y a un aspect véritablement nouveau pour nous, c'est l'ouverture au sud : Bordeaux bien sûr, mais aussi l'Espagne.

Ne craignez-vous pas une aspiration des grandes métropoles ?

X.B. : Avignon à moins d'une heure de train de Lyon ou de Marseille, c'est vrai qu'au départ nous pouvions nourrir quelques inquiétudes, mais dans les faits, on s'aperçoit que les populations et les activités sont bien fixées. Au contraire, nous avons joué globalement de cette image de "centralité" y compris vis-à-vis de Montpellier et Nîmes avec le développement de pôles logistiques aujourd'hui sur Cavaillon, demain sur Bollène et Orange.

J-P. T. : Avec notre expérience, je pense qu'il y a surtout des aspects positifs dans ce domaine : aujourd'hui, par exemple, je peux assister à une réunion à Paris dans la demi-journée ; par ailleurs, comme à Avignon, la CCI d'Angoulême gère plusieurs établissements de formation, avec deux heures de trajet en TGV, on trouve plus facilement des intervenants.

Comment avez-vous organisé le volet "aménagement" ?

X.B. : Il y a eu une bonne réaction : la réflexion autour de l'aménagement de cette zone de 300 ha dit "projet de la confluence" s'exerce au sein d'un comité de pilotage qui associe les consulaires (agriculture, métiers, commerce et industrie) et la communauté d'agglomération ("le Grand Avignon"). Tous les aspects sont abordés : le logement, les services, les activités culturelles et sportives, les transports avec la recherche d'un thème majeur qui pourrait être celui de la formation permanente.

J-P. T. : Nous sommes dans la même logique et depuis cinq ans, nous travaillons tous ensemble autour de la filière "image" avec en plus une volonté de réintroduire les entreprises en milieu urbain. Heureuse coïncidence : nous pouvons disposer d'un foncier en qualité (à côté de la gare et au bord de la Charente) et en quantité en récupérant notamment les terrains d'entreprises de transports de marchandises à l'arrière de la gare actuelle.

Le projet consiste à "retourner" l'entrée principale de la gare, qui s'ouvrira ainsi sur un nouveau quartier rénové avec la Cité Magelis et des espaces de circulation et de stationnement.

Quelles sont les premières retombées que vous observez à Avignon ?



X. Belleville (CCI 84) : La première retombée, c'est forcément le nombre supplémentaire de voyageurs. On dépasse désormais les 2,5 millions de voyageurs par an avec des effets immédiats sur le tourisme. Mais on sent que cela va bien

au-delà, au point de parler d'un véritable nouveau positionnement économique et sociologique. L'augmentation sensible du prix du m² de terrain constatée dans un premier temps est le signe tangible du gain en notoriété et du pouvoir d'attraction vis-à-vis des investisseurs. Cela pourrait paraître un peu négatif mais aujourd'hui, non seulement c'est stabilisé mais nous travaillons à créer un nouveau quartier de 300 ha autour de la gare pour générer de nouvelles activités.

Avez-vous les mêmes préoccupations à Angoulême ?



J-P. Tourvielle (CCI 16) : Oui mais avec une particularité non négligeable. Pour les charentais, la révolution date de 1992 lorsque les premières rames TGV ont permis de relier Paris à Angoulême en 2 h 10 au lieu de 3 h avant grâce à la première section à grande vitesse entre Paris et Tours. Le nouveau temps de parcours annoncé (1 h 50) va constituer néanmoins une évolution intéressante. Angoulême mais aussi Cognac organisent des festivals renommés, nous sommes convaincus qu'ils vont en bénéficier. Mais pour le tourisme comme



Tourisme : le succès des courts séjours

Quelles sont les premières retombées que vous observez à Avignon ?



M. Teston (CDT 84) : D'après le chef de gare d'Avignon, plus de 2,4 millions de clients ont été enregistrés en 2002. Nous n'avons pas de chiffres antérieurs mais nos études ont régulièrement montré qu'une nuitée sur trois était générée par un voyageur qui prenait le train. C'est considérable pour l'économie touristique de notre département mais aussi pour le Gard et le nord des Bouches-du-Rhône.

Quels sont vos espoirs pour la Charente ?



C. Grosman (CDT 16) : Je voudrais dire d'abord que j'envie ma collègue du Vaucluse car nous avons beaucoup de difficultés à obtenir des chiffres et une démarche de type "observatoire" me semble indispensable.

Quand on a commencé les études préliminaires pour le TGV Aquitaine, il y a 5 ans, nous dépassions déjà le million de voyageurs, on peut estimer que nous devons atteindre les 1,5 million aujourd'hui. Je souligne au passage que nous sommes déjà à 2 h 10 de Paris et qu'une partie des voyageurs viennent de l'ouest du Limousin et du nord de la Dordogne.

Une partie de nos espoirs est d'ores et déjà concrétisée car lorsqu'on se trouve à deux heures de la région parisienne, il est clair qu'une part des nombreux voyageurs qui transitent par la gare d'Angoulême entre le jeudi soir et le lundi viennent passer le week-end en famille ou chez des amis.

Comment "ciblez-vous" vos marchés ?

M.T. : Au-delà du développement du tourisme d'affaires, nous observons le même phénomène que la Charente. A deux heures ou un peu plus, on est dans le domaine du court séjour, qui plus est avec l'effet 35 heures et les visites plus fréquentes en famille ou chez des amis. Il est clair que Lyon et même Paris sont devenus des villes de proximité.

Mais au-delà nous constatons aussi un "boom" sur la clientèle originaire de Londres ainsi que du nord de la France et de la Belgique.

C. G. : Nous aussi, nous avons observé ces phénomènes, Lyon mis à part bien entendu. Mais nous plaçons beaucoup d'espoir dans la clientèle espagnole, coté atlantique bien sûr. Ils sont beaucoup allés visiter le Futuroscope ; si nous avons une offre de qualité, ils s'arrêteront en Charente. Le musée de la bande dessinée agrandi et un parc ludique autour de l'image seront des atouts indiscutables. Bien sûr, les festivals constituent aussi de bons produits d'appels.

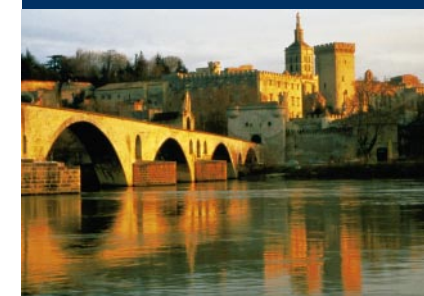
Pour répondre globalement à votre question, les enquêtes montrent que le transport ferroviaire est utilisé plutôt pour des courts séjours où l'on "voyage léger" à des distances de moins de 500 km, au-delà c'est plutôt l'aérien. Quant aux longs séjours, les gens ont plutôt tendance à utiliser leur véhicule, ne serait-ce pour être autonomes et pouvoir transporter un volume important de bagages.

Quelle promotion faites-vous ?

M.T. : On fait des campagnes de promotion et de communication ciblées bien sûr mais je dois ajouter que dans la période précédant le lancement du TGV Méditerranée, nous avons fait en sorte de nous rapprocher des commerciaux de la SNCF afin de mieux faire connaître notre destination. Des agences réceptives ont monté des produits spécifiques "liberté" sur Avignon, des mini-croisières sur le Rhône. Hors saison, nous avons des offres promotionnelles du type "3 nuits pour le prix de 2" pour attirer une clientèle de proximité, dont celle de l'Île de France.

C. G. : Pour les festivals, nous avons déjà des offres particulièrement intéressantes qui marchent bien. Sur la ligne actuelle, que ce soit à Poitiers, Angoulême et Bordeaux, la situation des gares en centre ville est un atout indiscutable. Notre défi est de profiter de l'arrivée de la LGV pour que l'ensemble de la filière touristique se remette en question et s'adapte à ce type de transport : hôtels, transports urbains, etc. Nous devons être au rendez-vous.

Avignon



85 000 habitants, le plus bel ensemble gothique d'Europe, ancienne capitale du monde chrétien. Le Palais des Papes et le Pont Saint Bénézet sont classés au patrimoine de l'humanité par l'Unesco. Un événement fort : le festival de théâtre en été.

• **Le Vaucluse :**
500 000 habitants,
18 000 entreprises.

Angoulême



44 000 habitants au cœur d'une agglomération de 100 000 habitants (Comaga). Un passé industriel affirmé et un axe de développement pour le XXI^e siècle : l'image. Plusieurs événements : le festival de la bande dessinée (fin janvier), Musiques Métisses, le Circuit des Remparts, etc..

• **La Charente :**
340 000 habitants,
10 000 entreprises et un produit de renommée mondiale : le Cognac.