

TGV Sur Europa-Atlántico. El 1 de abril de 1992 se aprobó en Francia el plan director de enlaces de alta velocidad. Entre estos proyectos se encontraba la línea de alta velocidad Sur Europa-Atlántico, que daba cobertura al suroeste del país, y que al principio se denominó línea de alta velocidad de Aquitania. El 24 de octubre de 1996, el Ministerio de Transportes publicó el pliego de condiciones de la línea, y se emprendieron los estudios preliminares del proyecto. El 24 de septiembre de 1999 entró en servicio un tramo de línea entre París y Conneré, y en diciembre de ese mismo año comenzó a redactarse el anteproyecto del tramo Angulema-La Grave de Amberes.

El 21 de febrero de 2002, el Ministerio de Transportes decidió comenzar el anteproyecto del tramo comprendido entre Tours y el norte de Angulema. Dos meses después, se aprobaron los planes de servicio de transportes de viajeros y mercancías.

Esta línea tiene como finalidad recortar los tiempos de viaje de los servicios de pasajeros y reforzar la cobertura de ciudades como Burdeos, Libourne, Angulema, Poitiers, Tours, Orléans y París.

Otro de los objetivos es aliviar la línea actual, ya saturada, en beneficio de la circulación de trenes de mercancías y trenes regionales TER. Con la nueva línea podrían circular 60 trenes de mercancías, el equivalente a 2.500 camiones.



LAS REGIONES DESPLIEGAN SUS INFLUENCIAS PARA A

El gobierno francés encargó para definir las líneas TGV

Las regiones francesas afinan sus estrategias para conseguir que los distintos proyectos de trenes TGV que afectan a sus áreas geográficas lleguen a buen puerto y sean realidad antes que los de las otras regiones. Aunque la auditoría sobre los proyectos de grandes infraestructuras que el gobierno encargó el pasado verano tendrá la última palabra sobre cuáles son prioritarios, las regiones están desplegando todas sus influencias ante el gobierno para conseguir sus objetivos. Los proyectos de trenes TGV que están en la meta de salida son el Sur-Europa Atlántico, el Rin-Ródano, el Bretaña-País del Loire, y el Nîmes-Perpignan.

Por otra parte, la línea permitirá la interconexión al oeste de las redes francesa y española.

La reducción de tiempos de viaje será muy significativa. El trayecto Angulema-Bayona, que en la actualidad se cubre en 2 horas 30 minutos, pasará a 2 horas 5 minutos; Poi-

tiers-Dax, pasará de la 3 horas actuales a 2 horas 30 minutos; París-Burdeos, pasará de 3 horas a 2 horas 10 minutos; y Lille-Bayona, de 6 horas 50 minutos a 6 horas.

El proyecto TGV Europa-Sur Atlántico consiste en la construcción de una línea de alta velocidad de 343 kilómetros entre Tours y Burdeos por la que se podrá circular a 300 km/h. Las obras se abordarían



en dos fases: una primera, que consistiría en la construcción de un tramo de nueva línea entre el norte de Angulema (Villognon) y Burdeos (La Grave de Amberes); y una segunda fase, donde se abordaría una nueva línea entre Tours y el norte de Angulema.

Entre octubre de 2001 y marzo de 2002, Réseau Ferré de France (RFF), el órgano gestor de la infraestructura, y los alcaldes de las comunas implicadas acordaron un trazado de referencia.

A lo largo de este año se presentará el informe final del anteproyecto y el balance de las consultas con el ministro de Transportes. En 2005, se presentará la encuesta de utilidad pública. Finalmente, entre 2006 y 2012, se presentaría el anteproyecto detallado y el proyecto. La inauguración de la línea tendría lugar según este calendario en 2013.

En opinión del alcalde de Burdeos y ex primer ministro, **Alain Juppé**, el suroeste de Francia se en-

a una auditoría V prioritarias



cuentra aún apartado de los grandes ejes internacionales de circulación e intercambios. "Se trata de dar respuesta a la asfixia del eje de circulación Norte-Sur, que padecen las regiones del suroeste", declaró recientemente el alcalde de Burdeos.

El TGV Sur-Europa Atlántico debería construirse inmediatamente después del TGV Este-Europeo, cuya puesta en servicio está prevista para 2007.

Esta línea de alta velocidad es la mejor situada en el "ranking" de las prioridades y, al parecer, no sólo porque algunos políticos regionales, como **Jean-Pierre Raffarin**, actual primer ministro, están instalados en el gobierno.

Los estudios de demanda juegan a su favor. En la actualidad, la línea Paris-Burdeos acoge 7,7 millones de viajeros, pero las previsiones apuntan a que una vez la línea entre en servicio, por ella circularán 25 millones de pasajeros.

Además, la región propone un

mecanismo de financiación muy innovador, que reside en la creación de una sociedad económica mixta.

TGV Rin-Ródano. La línea de alta velocidad Rin-Ródano está incluida en el plan director nacional de enlaces de alta velocidad que se aprobó el 1 de abril de 1992, y se sustituyó posteriormente por el decreto 2002-560 de 18 de abril de 2002.

El 10 de septiembre de 1992, el gobierno decidió encargar los estudios preliminares de una primera fase del proyecto, poniéndose de acuerdo para ello con las regiones de Borgoña, Franche-Comté y Alsacia.

Esta nueva línea tendrá una lon-

Proyecto Sur Europa-Atlántico

- **Construcción de una línea ferroviaria de 343 kilómetros entre Tours y Burdeos.**
- **Primera fase: construcción de una línea nueva entre Villognon, al norte de Angulema, y Burdeos (126 kilómetros).**
- **Segunda fase: construcción de una línea nueva entre Angulema y Tours (217 kilómetros).**
- **Coste de la totalidad de la línea: 3.700 millones de euros. Primer tramo: 1.500 millones de euros. Puesta en servicio: 2013.**

gitud de 425 kilómetros y presenta una forma a modo de estrella con tres ramales. Por un lado, el ramal Este, que es el tronco común de los flujos de viajeros que circulan en dirección Este-Oeste y Norte-Sur. Por otro lado, el ramal Oeste, que prolonga el tronco común mencionado hasta la línea TGV Sudeste que va a París. Y por último, el ramal Sur, que discurre en línea nueva, al igual que los dos anteriores, hacia la región Ródano-Alpes.

Los políticos han ocupado aquí también un papel muy activo, como es el caso de **Jean-Pierre Chevènement**, actual presidente de honor de la Asociación Trans Europa TGV Rhin-Rhône-Mediterranée (TETGVRRM).

Proyecto Bretaña-Pais del Loire

- **Prolongación de la línea de alta velocidad existente París-Le Mans, con la circunvalación de Mans y Laval hasta Brennes por el ramal de de Bretaña.**
- **Creación de una línea nueva entre Le Mans y Sablé-sur-Sarthe y empalme con la línea actual Le Mans-Nantes en el País del Loire.**
- **Coste aproximado: alrededor de 2.000 millones de euros.**
- **Puesta en servicio prevista entre 2012 y 2015.**

En noviembre de 2002, **Jean-Louis Fousseret**, alcalde de Beaucouzon, actuó de abogado del proyecto ante el primer ministro francés, y le pidió que "el TGV Rin-Ródano no se vea envuelto en polémicas ni en retrasos de ningún tipo".

Los Ferrocarriles Nacionales Franceses (SNCF) defienden igualmente el proyecto. Tanto es así que la compañía ferroviaria ha creado una sociedad denominada Proyecto TGV Rin-Ródano, que se ocupa de la explotación, es decir de todos los aspectos relacionados con el material, las estaciones, el mantenimiento (a cargo de RFF), los futuros servicios y la circulación.

Incluso en el extranjero existe interés en este proyecto. Suiza, sobre todo, podría financiar parte de este TGV.

TGV Nîmes-Perpignan.

Esta línea se incluye en los 14 proyectos prioritarios decididos en la cumbre europea del 10 de octubre de 1994.

El proyecto, que prevé la circunvalación de Nîmes y Montpellier para proseguir después hacia Perpignan, se considera fundamental para las mercancías, pues ya existen problemas de surcos en la línea clásica. Permitirá la transferencia de 4,5 millones de toneladas de la carretera hacia el ferrocarril de aquí a 2010.

En cuanto a los pasajeros resulta igualmente una línea muy importante. No en vano se prevé un aumento demográfico en la región de cerca de un 20 por ciento de aquí a 2020.

Durante los cinco años de gobierno de Jospin, el Consejo Regional siempre se ha negado a participar en la financiación del proyecto. Sin embargo, tras la auditoría del gobierno, los parlamentarios regio-

Proyecto Nimes-Perpignan

- **Circunvalación de Nimes y Montpellier.** Coste: 900 millones de euros; puesta en servicio prevista para 2008.
- **Modernización de la línea clásica entre Montpellier y Perpignan;** coste: 150 millones de euros; puesta en servicio prevista para 2008.
- **Creación de una nueva línea de alta velocidad entre Montpellier y Perpignan;** coste aproximado: 2 millones de euros; no existe fecha de comienzo de las obras ni de la puesta en servicio.
- **Este proyecto no se ha incluido en la auditoría del gobierno, pero el gobierno regional se propone participar en la financiación del tramo Montpellier-Perpignan.**

nales y los alcaldes de las ciudades implicadas, a saber, Agde, Carcassonne, Béziers, Lunel, Narbona Nimes, Perpignan y Sète emitieron un comunicado afirmando su voluntad de concretar el enlace TGV Nimes-Perpignan. Este grupo se propone además llegar a un acuerdo con la región de Midi-Pyrénées y con la Generalitat de Cataluña para evitar que el proyecto sufra retrasos.

En cualquier caso, la región ha aportado ya dos millones de euros a la financiación de los estudios del anteproyecto, y está dispuesta a hacer lo mismo para acelerar la realización del tramo Montpellier-Perpignan.

TGV Bretaña-País del Loire.

En 1992, el plan director nacional de enlaces de alta velocidad preveía la realización de la línea de alta velocidad Bretaña-País del Loire, que es una prolongación de la línea de alta velocidad atlántica que va de Mans hacia Rennes y hacia Angers.

El 26 de abril de 1994, el Ministerio de Transportes encargó los estudios relativos al proyecto, y el 9 de mayo de 1995, se aprobó el pliego de condiciones de la infraestructura. Entre 1996 y 2000 se realizaron los estudios preliminares, y, finalmente, el 2 de abril de 2001, se encargó el anteproyecto del trazado propuesto (Connerré-Sablé/Sarthe-Rennes).

La línea tiene como finalidad conectar París con Brest y Quimper en tres horas, así como favorecer los



intercambios con el conjunto del territorio francés. Otro de los objetivos es mejorar las relaciones interregionales entre las principales ciudades de Bretaña y País del Loire.

El proyecto consiste en la construcción de una línea de 200 kilómetros, y no implica la construcción de ninguna nueva estación. Las obras comprenden una circunvalación entre Laval y Rennes, que se denomina Sud-Pertre; el paso hacia el norte de Mans, manteniendo la cobertura de la ciudad a través de la estación actual; el paso hacia el norte de Laval, manteniendo el paso por la estación actual; una circunvalación entre Laval y Le Mans; un trazado por el centro para la llegada a Rennes; y seis puntos de conexión: Conneré (al este de Mans), La Milesse (oeste de Mans), Sablé-sur-Sarthe (conexión con la línea Le Mans-Angers), este de Laval, Laval oeste y Rennes.

El trazado propuesto presenta tres tramos diferenciados: por un lado, Conneré/Sablé-sur-Sarthe/Laval Este, por otro, Laval oeste/Rennes y, por último, Laval oeste/Laval este.

En estos momentos, se han emprendido los estudios técnicos, medioambientales, geotécnicos e hidráulicos. Se han realizado los estudios económicos y socioeconómicos de una primera fase del proyecto, y se han organizado los servicios ferroviarios en el interior del triángulo Nantes/Le Mans/Rennes. Y, además, se han concluido los estudios de viabilidad de un proyecto de tercera vía entre Angers y Nantes.

Esta línea de alta velocidad es una de que más se han complicado. Mediante este proyecto, Brest y Quimper deberían quedar a 3 horas de París, frente a las 4 horas 30 minutos de la actualidad. Sin embargo, las relaciones entre Bretaña y País del Loire han sido siempre difíciles y esta línea de alta velocidad es buen ejemplo de ello.

La decisión del gobierno de realizar una auditoría de los grandes proyectos de infraestructura servirá al menos para sentar en una misma mesa a los responsables regionales. El TGV Bretaña se ha topado por ejemplo con un obstáculo importante: su futuro trazado en País del Loire. El alcalde de Le Mans, Jean-Claude Boulard, siempre se ha negado a la construcción de la circunvalación de la ciudad, temiendo que de hacerse, en el futuro no lleguen a Le Mans los nuevos trenes que se dirigirán a Rennes a una velocidad de 300 km/h. El presidente de la región de País del Loire amenaza con no financiar los estudios del TGV Bretaña-País del Loire si no se tienen en cuenta las demandas de los alcaldes.

Por su parte, el presidente de SNCF, Louis Gallois, ha enviado una misiva a los alcaldes asegurándoles que la calidad de la cobertura ferroviaria a Le Mans y Laval no será inferior a la de los años 2001-2002. **Yolanda del Val** □

Proyecto Rin-Ródano

Construcción de una línea de 189 kilómetros y creación de dos estaciones nuevas en las comunas de Auxon (cerca de Besançon) y Meroux (en el área urbana de Belfort).

- **Coste: 1.350 millones de euros (1.850 millones con las estaciones y la compra de material rodante).**
- **Estado actual: en 2002 se han comenzado los estudios detallados de anteproyecto; principio de los trabajos preparatorios previstos para 2004-2005.**
- **Puesta en servicio prevista: 2010.**