



Cahier d'acteur n°15

novembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Les principes de base pour la réussite du projet POCL

1- Un des objectifs de la LGV POCL est de doubler la LGV-LN1 PARIS-LYON actuelle : elle n'a pas vocation à s'y substituer, ni à la concurrencer, en temps de parcours, sauf à créer un report de la clientèle actuelle de la LN1 sur le POCL et à y provoquer la saturation à laquelle on veut échapper sur LN1 et une limitation des dessertes pour les territoires.

Le POCL est donc complémentaire de LN1 pour éviter la saturation de cette ligne. L'enjeu des dessertes des territoires ne doit pas être relégué au second plan au seul profit des temps de parcours entre Paris-Lyon/Sud-Est.

2- L'opportunité du POCL est d'offrir une desserte par LGV de métropoles du Centre, d'Auvergne et du département de la Loire qui en sont dépourvus : à défaut d'atteindre le cœur des agglomérations concernées, la LGV les desservira néanmoins, jusqu'à leurs gares-centre actuelles, grâce à des **antennes** qui se doivent d'être **les plus courtes possible**.

La construction de ces antennes doit être concomitante avec celle de la LGV et ne pas être considérée comme autant de travaux « différés »...

3- ALTRO estime qu'une gare nouvelle, bien positionnée au croisement d'axes majeurs existants, constitue une opportunité en termes de services supplémentaires nationaux et européens, et de développement local. L'accès au train dans une gare centrale constitue un atout majeur : il participe au développement du quartier-gare, rénové avec l'arrivée du TAGV, suscite de nombreuses activités nouvelles (bureaux, hôtellerie, restauration, salles de réunions, de congrès, etc...) et participe à la politique d'économie énergétique en réduisant les parcours terminaux.

4- Compte tenu de l'évolution du contexte qui privilégie notamment l'efficacité énergétique, ALTRO aborde le débat du POCL en rupture avec les approches traditionnelles des LGV. Au-delà de la concurrence avec l'aérien le POCL doit servir à un report significatif de la route vers le rail, par le développement de services « moyennes distances », à l'instar de ce qui se fait en Angleterre entre le Kent et Londres; en Espagne, pour des agglomérations desservies au profil semblable à celles du POCL : Ciudad Real 71 000 habitants à 171 km de Madrid avec 24 A-R TGV dont 11 navettes.

Une des opportunités du POCL est donc de pouvoir relier ces agglomérations entre elles et avec les grandes métropoles, par fer, et de provoquer un **report modal significatif de la route vers le rail à l'aide de TRIA (Trains Rapides Inter Agglomérations)**.

ALTRO (Association Logistique Transport Ouest), présidée par René Souchon, Président du Conseil Régional d'Auvergne, regroupe 33 collectivités (CR, CG, CDA, CU), des acteurs économiques (CCI, CRCI, entreprises), des associations... militant pour le projet TRANSLINE ("trois branches, un projet").

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



ALTRO

BP 104 - 17004

La Rochelle cedex 1

Contact : [altro.michel@](mailto:altro.michel@wanadoo.fr)

wanadoo.fr

www.altro.org

5. La prise en compte, par l'avant-projet du SNIT du « Barreau Est-Ouest » (BEO), défini par l'expression consacrée dans la loi et explicité lors des débats parlementaires (Sé debates du 29/01/2009) où les Ministres Jean-Louis Borloo et Chantal Jouanno ont bien confirmé son passage par « le coeur du Massif Central », impose désormais d'intégrer ce projet BEO dans la réflexion sur le POCL. De plus, à l'échelle européenne à laquelle le Grenelle de l'Environnement se réfère, **Pouest comprend l'ensemble de la façade atlantique française**. Les deux transversales **Lyon-Nantes-Rennes, MAIS aussi Lyon-Bordeaux**, sont à considérer, cette dernière donnant par ailleurs la dimension européenne à l'ensemble ainsi constitué en permettant un « pont ferroviaire » entre la Péninsule ibérique occidentale et, grâce au Lyon-Turin, l'Italie, l'Europe Centrale...

ALTRO estime donc qu'il y aurait « mal donné » si la LGV POCL ne constituait pas, sur la plus grande partie possible de son parcours, un segment mutualisé avec le Lyon-façade atlantique (Nantes/Rennes et Bordeaux) ou « BEO », appelé à être le 3ème moteur du POCL en sus de ceux des territoires et du SE.

6. Dissocier la liaison Paris-Lyon (POCL) de celle de Clermont-Lyon, cette dernière étant considérée, par certains, comme n'appartenant pas au projet, **constituerait une erreur.**

L'Association ALTRO a arbitré pour le tracé Ouest Sud desservant Roanne sans ambiguïté aucune

■ Pour sa conformité à tous les impératifs de la LOI GRENELLE

1 Il répond particulièrement à l'objectif de la Loi Grenelle, recommandant la desserte des capitales régionales et l'organisation de liaisons entre elles; il participe à ce principe pour Orléans et Clermont-Fd, reliées entre elles et avec Lyon, mais aussi au plus près pour les agglomérations de Bourges, Montluçon, Vichy et Roanne.

Ce scénario autorise la desserte de nombreux bassins de vie, à partir de l'axe à grande capacité, par de courtes antennes (5 à 30 km), et peut ainsi ménager l'accès à chacune des gares centrales qui devient un maillon, à part entière, d'une chaîne continue de Paris à Lyon. Ces gares deviennent des hubs en liaison avec les TER, les TRIA et avec les autres modes de transport associés au sein des pôles intermodaux ainsi générés. Orléans, Bourges, Montluçon, Vichy, Roanne relèvent de ce modèle, Moulins et Nevers pouvant être reliées par deux courtes antennes.

De plus, on constate combien ces agglomérations « en ligne » disposent de sites industriels relevant des mêmes secteurs, des mêmes groupes ou encore d'activités complémentaires générant des mouvements de cadres, d'ingénieurs et techniciens ainsi que des commerciaux.

Toutes ont des activités universitaires et hospitalières de haut niveau, d'où une clientèle ferroviaire potentielle d'enseignants et chercheurs ainsi que d'étudiants. L'attrait pour les particuliers est également essentiel, le projet devant permettre d'accéder à une grande diversité de destinations et une plus grande ouverture pour le tourisme. Des synergies sont ainsi facilitées par un service de transport de haute qualité.

Chacune a la « taille critique » pour participer à un bon coefficient de remplissage de trains à capacité adaptée (250 places au lieu de 360).

2 Il **relie** Orléans au réseau de villes créé par POCL par un nombre maximum de dessertes au contraire des scénarios Est et Médian qui l'écartent de l'axe structurant.

3 Il autorise, par son fuseau le plus au sud possible offrant une fin de parcours sur ligne classique réduite, un temps de parcours inférieur à 2 heures entre Paris et Clermont- Fd, bassin de vie le plus important pourvoyeur en clientèle **ET** en recettes sur le POCL.

■ Pour sa pertinence particulière en matière d'aménagement du territoire

4 Le scénario Ouest-Sud élargit notablement le nombre de bassins de vie couverts par les L.G.V., dynamise des territoires à qui il donne une chance pour attirer de nouvelles activités, et bénéficier d'un regain démographique, et il participe à une véritable politique « d'aménagement équilibré du territoire ».

5 Il ouvre, de façon sérieuse, la perspective de report modal du routier vers le ferroviaire sur la liaison Clermont-Fd - Lyon dont le potentiel (2 M voyageurs) doit être exploité, si l'équipement ferroviaire est à hauteur de performance avec l'A 89 : seul, ce scénario en remplit les conditions avec Lyon - Clermont-Fd sans arrêt en 1h10 contre 1h23 pour les autres scénarios.

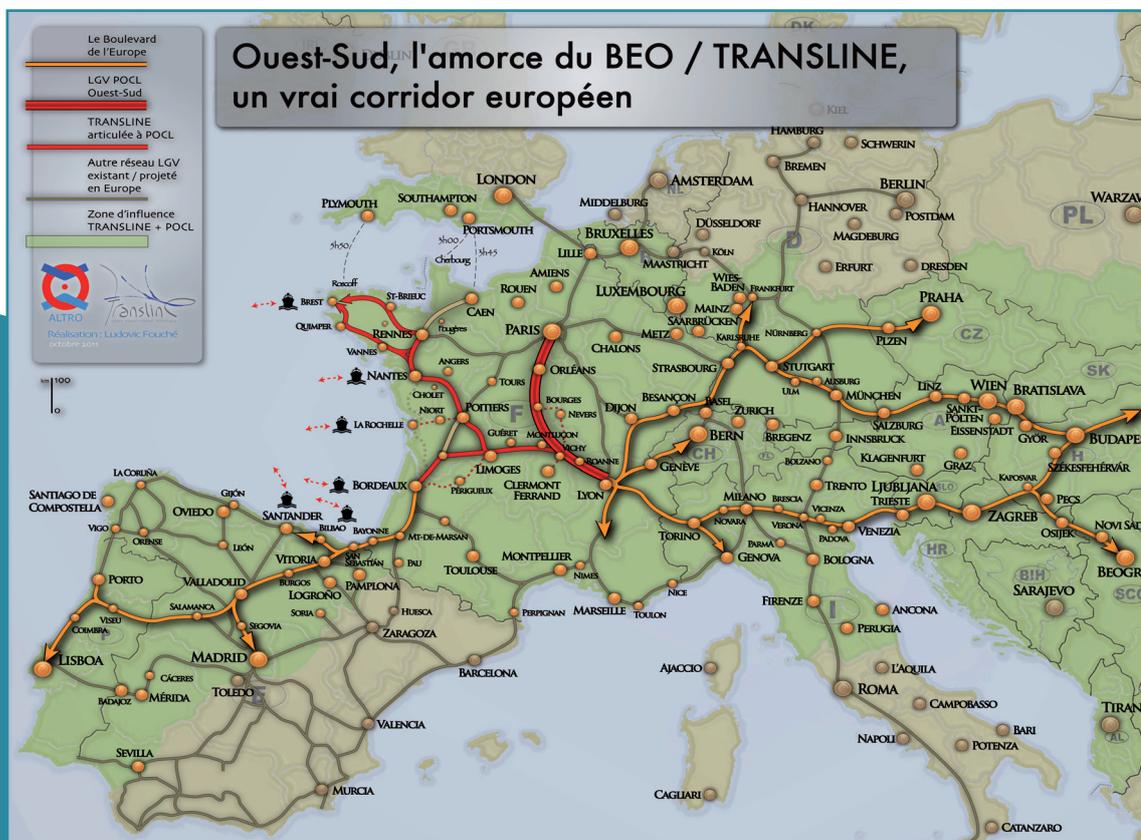
6 Il facilite grandement l'accès des populations des régions desservies aux deux hubs (ferroviaires comme aériens) que sont Lyon et Paris.

7 Il est le seul à offrir une véritable équité entre les trois villes de l'Allier tant sur Paris que sur Lyon.

Pour sa complémentarité avec d'autres projets

8 Il s'accorde avec le projet d'interconnexion LGV Sud-Ile de France, aujourd'hui acté.

9 Il s'inscrit utilement dans des interconnexions avec le réseau historique - le POLT, le Clermont-Paris, le Lyon-Limoges ou le Roanne-St Etienne - et rend compatible la construction future du BEO (LYON-LIMOGES-BORDEAUX/NANTES-RENNES), débouché naturel du Lyon-Turin, tandis qu'il renforce l'intérêt de la LGV Rhin-Rhône par un itinéraire Allemagne méridionale-Péninsule ibérique occidentale et intègre le Poitiers-Limoges.



Réalisation : Ludovic Fouché

10 Il est le seul à s'accorder avec le futur aménagement métropolitain du grand flanc occidental Lyonnais organisé autour des agglomérations de St Etienne, Roanne, Vichy et Clermont-Fd.

11 Il a une capacité de clientèle égale ou supérieure à celle des autres scénarios. Il faut donc ajouter :

a- l'arrondissement d'Aubusson, comme le bassin de Guéret-St Vaury en Creuse - appartenant à une région que RFF a déclarée non concernée par le projet POCL- mais dont la population appartient au grand bassin de vie de Montluçon ;

b- l'agglomération stéphanoise qui sera inéluctablement appelée à se dégager de sa dépendance du goulet d'étranglement de la vallée du Gier et donc à développer ses échanges ferroviaires par le Nord via Roanne ;

c- cette capacité est d'autant renforcée si le BEO est pris en compte comme induisant un trafic sur le POCL pour l'instant occulté ;

d- les trafics Nevers et Moulins-Lyon ainsi que Montluçon-Lyon et Montluçon-Clermont avec une intégration maximum de ces villes au scénario Ouest-Sud.

12 Il présente l'avantage de fonctionnalités nombreuses sur un tronçon commun : sur près de 120 km, le tracé «Ouest Sud » du POCL se confond avec le Lyon-Clermont et sur près de 200 km, soit sur 40% de son tracé, avec le Lyon-façade atlantique proposé selon le système « TRANSLINE ». Cette mutualisation du linéaire à construire comme l'addition de nombreuses fonctionnalités sont à prendre en compte sur le plan financier et permettent d'envisager un retour sur investissement bien plus rapide de l'ensemble de l'ouvrage.

■ Pour son ratio coût/service aux populations et son éligibilité aux Fonds Européens

Le format du POCL ne saurait être contraint par les prévisions de trafics correspondant à l'état actuel des territoires et du réseau des seules années 2030 : il doit être ouvert au volontarisme et au dynamisme des territoires en matière de développement et aux évolutions ultérieures

13 Il s'inscrit dans des fourchettes de coûts voisins de ceux des autres tracés, son léger surcoût s'expliquant par l'amorce du BEO.

14 Il est le seul éligible aux Fonds Européens par l'amorce, dans sa partie sud, d'un axe européen entre l'Europe centrale et la péninsule ibérique via le BEO, au contraire des autres scénarios dont l'intérêt est réduit à une finalité « domestique », selon les critères de Bruxelles; ceux-ci exigent la réalisation d'une liaison entre des ensembles territoriaux comprenant plusieurs Etats de l'UE.

du réseau à Grande Vitesse à l'échelle européenne.

■ Pour son moindre impact sur l'environnement

15 Le tracé Ouest-Sud est davantage respectueux de l'environnement dès lors qu'il utilise sur la majeure partie de son tracé des couloirs d'infrastructures existantes (A 71 jusque dans l'Allier, lignes à haute

tension électriques). Il doit contourner la Forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain (et pourrait utiliser le viaduc ferroviaire neuf utilisable au nord de Vichy pour franchir l'Allier).

■ Pour le FRET

16 Il permet, dans la perspective du BEO, une intégration du fret dont les conditions techniques auront évolué d'ici à 2025/2030.

CONCLUSION

ALTRO est attachée au choix du tracé Ouest-Sud pour, outre le meilleur lien permettant l'émergence d'un réseau de villes sur ce nouveau territoire à construire, offrir les meilleures relations entre Lyon et toute la façade atlantique. C'est lui qui donne la dimension européenne à l'ensemble du projet POCL en induisant de nouvelles fonctionnalités européennes, radicalement différentes de celles déjà existantes par LN1, en amorçant le BEO :

■ vers Nantes, Rennes, la Bretagne et la Rochelle pour que les ports de l'Atlantique agrandissent leur hinterland.

■ vers Bordeaux en unissant la Péninsule ibérique à l'Europe centrale.

Le scénario Ouest-Sud est le seul qui soit adaptable au futur BEO.



ALTRO

ALTRO

BP 104 - 17004

La Rochelle cedex 1

Contact :

altro.michel@wanadoo.fr

www.altro.org

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL