



Cahier d'acteur n°161

janvier 2012

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.

Contribution de l'association Rhône-Alpes-Centre-Océan (RACO)

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Rhône Alpes Centre Océan

9, rue Saint-Pierre Lentin

45041 Orléans Cedex 1

Tél. : 02 38 70 30 73

Fax : 02 38 70 31 22

@ : jean-louis.moreau@regioncentre.fr

L'association RACO a été créée en 1995, elle s'est fixée comme objectif la promotion de la transversale ferroviaire Nantes-Lyon et agit pour sa modernisation. L'association fédère une quarantaine d'adhérents : 5 Conseils régionaux, 10 les Conseils généraux, 8 villes, 8 communautés urbaines, 9 chambres consulaires, le Grand Port maritime de Nantes-St Nazaire, 6 associations. Elle est présidée par M Jean-Michel Bodin vice-président de la Région Centre.

Les liaisons transversales, qu'elles soient aériennes, routières ou ferroviaires ont toujours été les parents pauvres de l'aménagement du territoire. Historiquement, ce sont les routes, autoroutes et voies ferrées radiales reliant Paris à la province, qui se sont développées le plus rapidement et ont bénéficié des modernisations successives permises par le progrès technique. Dans le domaine ferroviaire, faute de lignes transversales performantes, une partie du trafic interrégional de voyageurs transite par l'Île-de-France, malgré un trajet plus long et malgré la saturation des lignes de la région parisienne.

La transversale Nantes-Lyon possède pourtant une capacité de développement importante.

L'association RACO depuis sa création a mis en avant les atouts de cette liaison ferroviaire qui relie la façade Atlantique au couloir rhodanien.

La modernisation de cette infrastructure ferroviaire a été engagée dans le cadre des contrats de plan Etat/Région 1994-1999 (Vierzon-Bourges), 2000-2006 (Tours-Vierzon, du Contrat de projets Etat/Région 2007-2013 (Bourges-Saincaize) avec, chaque fois, le concours financier de l'Union européenne (FEDER).

Les travaux du Grenelle de l'environnement ont clairement montré l'urgence du report modal vers les modes les moins polluants comme le ferroviaire. L'article 9 de la loi Grenelle 1 énonce : "La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et autres polluants. Dans le domaine des transports, l'objectif retenu est de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990".

Transversale Nantes-Lyon et POCL une complémentarité à valoriser

Comme cela est souligné dans le document de synthèse du maître d'ouvrage, RFF, la transversale est une opportunité pour améliorer la desserte entre Nantes et Lyon, voire entre Rennes et Lyon, via Tours, Vierzon et Bourges.

A ce titre, l'amélioration de la ligne Nantes/Angers/Tours/Vierzon/Bourges/Lyon constitue un enjeu majeur pour les relations est-ouest. Constituée de tronçons communs aux grandes lignes radiales et de tronçons purement transversaux, elle s'inscrit particulièrement bien dans le maillage ferroviaire puisqu'elle croise les radiales Paris-Orléans-Tours-Bordeaux, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Nevers-Clermont-Ferrand ainsi que la LGV SEA. Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon doit privilégier l'aménagement du territoire en permettant l'accès au transport pour le plus grand nombre en favorisant la complémentarité entre la ligne à grande vitesse et le réseau classique, il s'inscrirait alors dans la logique d'un véritable report modal de la route vers le mode ferroviaire. Cette prise en compte doit prévaloir dans la construction socio économique du projet.

La transversale Nantes-Lyon par l'itinéraire Nevers-Chagny avec son électrification et son raccordement à la LN1 Paris-Lyon à Montchanin, c'est dans un premier temps relier Nantes à Lyon sans passer par l'Île de France et contribuer à désaturer Massy-Valenton et la partie nord de la LN1. C'est dans un second temps permettre une interconnexion entre les 2 lignes à grande vitesse Paris-Lyon.

CONCLUSION

L'association RACO constate que les scénarios Ouest avec un passage par Roanne sont les plus favorables à une prise en compte de l'aménagement et du développement des territoires concernées, à la condition que ce projet intègre, à part entière, le raccordement à la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, une bonne interconnexion avec la transversale Nantes-Lyon dont la modernisation doit être poursuivie entre Nevers et Chagny, dans la foulée de l'achèvement de l'électrification de Bourges-Saincaize et une bonne interconnexion à la ligne Bourges-Montluçon qui doit être électrifiée.



Rhône Alpes Centre Océan
9, rue Saint-Pierre Lentin
45041 Orléans Cedex 1
Tél. : 02 38 70 30 73
Fax : 02 38 70 31 22
@ : jean-louis.moreau@regioncentre.fr

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