cndp
Commission particulière du débat public LGV POCL

Projet de Ligne à Grande Vitesse
PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON
3 octobre 2011 - 31 janvier 2012

Cahier d'acteur n°208

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.

ISAT Nevers
Crédit photo : CRB - P. Combier

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Bourgogne
Conseil régional

Le TGV POCL est une ligne nouvelle de 500 kilomètres qui permettrait de :

- *doubler Paris / Lyon en voie de saturation,*
- *relier Paris à Clermont-Ferrand en 2 heures,*
- *relier Paris à Orléans,*
- *relier Paris aux villes du Centre (dont Nevers).*
- *relier en direct Marseille, Lyon, le Centre et Nantes,*
- *relier les villes desservies aux aéroports,*
- *bien connecter les réseaux de transports publics,*
- *améliorer les relations Rhône-Alpes - Auvergne.*

Pour la Bourgogne, il convient de privilégier les scénarios Ouest ou Médian, et entre Nevers et Lyon, le scénario Sud, ainsi qu'une gare interconnectée à Nevers entre le TGV et le TER, et également une desserte d'Orly.

Quatre scénarios au Nord et deux variantes au sud

Le scénario Ouest-Sud

Transitant via Orléans, la Sologne, Bourges et Montluçon, ce tracé évite la Bourgogne mais sans permettre pour autant une gare nouvelle pour Montluçon. Il offre le kilométrage le plus long entre Paris et Lyon (505 kilomètres), donc sans différence de performance notoire par rapport à la ligne actuelle. Le report de trafic entre les deux lignes n'est pas avéré, il offre donc un taux de rentabilité interne inférieur à 4. En outre, l'impact environnemental serait élevé. Enfin, le coût évalué à 14 milliards d'euros serait d'un milliard de plus que les autres scénarios, dont les coûts sont voisins (entre 12,2 et 13,1 milliards d'euros). Ce scénario a le plus mauvais TRI (3,8 %), et une VAN (valeur actualisée nette) très faible (1,1 milliard d'euros). Pour l'ensemble des motifs évoqués, le Conseil régional de Bourgogne s'oppose à ce scénario.

Le scénario Ouest

Le tracé est via Orléans, la Sologne, Bourges et Nevers. Il dessert une gare nouvelle à Bourges, ainsi qu'une gare nouvelle vers Nevers soit vers la Guerche (Cher) soit vers Saincaize-Magny-Cours (Nièvre). Il reste long pour Paris / Lyon (500 kilomètres), avec un TRI assez bas (4,3 %), et une VAN comprise entre 4,7 et 5,2 milliards d'euros. En outre, l'impact environnemental serait élevé. Néanmoins, si ce scénario fait consensus avec l'ensemble des autres collectivités territoriales, le Conseil régional de Bourgogne pourrait le soutenir.

Le scénario médian

En Centre, il est plus éloigné d'Orléans et Bourges desservis par des antennes et il évite la Sologne. Il dessert une gare nouvelle unique entre Bourges et Nevers soit vers la Guerche (Cher) soit vers Saincaize-Magny-Cours. Il offre un parcours Paris / Lyon de 455 kilomètres, un TRI de 5 % environ et une VAN de 10 milliards d'euros. Ces éléments favorables font qu'il bénéficie du soutien de la SNCF. L'impact environnemental serait inférieur aux scénarios Ouest-Sud et Ouest. Le Conseil régional de Bourgogne soutient prioritairement ce scénario.

Scénario Est

Il s'agit d'une variante du scénario médian, parcourant entre Orléans et Nevers la rive droite de la Loire. Son inconvénient est d'être moins performant pour la desserte de la Région Centre (Paris / Orléans 40' au lieu de 35', Paris / Bourges 1h10 contre 55', idem pour Vierzon, Châteauroux voir Limoges), pour un gain de seulement 5 kilomètres entre Paris et Lyon. En outre, l'absence de tronçon de ligne à grande vitesse entre Nevers et Bourges fragilise la fonctionnalité des TGV transversaux midi / Lyon / Nevers / Façade atlantique. Son impact environnemental serait inférieur aux scénarios Ouest-Sud et Ouest, mais supérieur au scénario médian. Le TRI serait de 5 % environ pour une VAN de 10,3 à 10,6 milliards d'euros. Pour l'ensemble des motifs évoqués concernant les dessertes, le Conseil régional de Bourgogne ne soutient pas ce scénario.

Position du Conseil Régional de Bourgogne

Le conseil régional de Bourgogne soutient prioritairement le scénario médian sans exclure toutefois le scénario Ouest s'il permet de recueillir le consensus de l'ensemble des collectivités territoriales concernées. Le scénario médian avec variante sud soutenu prioritairement par le Conseil régional de Bourgogne, en conformité avec de nombreuses contributions de collectivités intrabourguignonnes, est l'un des scénarios les plus attractifs économiquement et un présentant le moins d'impact écologique.

Demandes spécifiques du Conseil régional de Bourgogne

Demandes principales

Ville de Nevers
Crédit photo : CRT - A. Doiré

Passage de la LGV via Nevers

Le Conseil régional de Bourgogne soutient les scénarios qui permettent la desserte de Nevers.

Une gare TGV de Nevers en correspondance avec l'offre ferroviaire TER

Le Conseil régional de Bourgogne demande que la gare nouvelle de Nevers soit impérativement construite au droit d'une intersection avec le réseau TER ou bénéficie d'une courte antenne TER spécifique, afin de constituer une gare multimodale de correspondance entre les deux réseaux. La connexion entre les deux réseaux renforcera l'intérêt du réseau TER, son absence l'affaiblirait, au profit de correspondances exclusives en mode routier, ce qui serait contraire aux principes du Grenelle de l'environnement. Le Conseil régional de Bourgogne soutient donc un projet de gare située à Magny Cours.

Une gare TGV de Nevers construite comme un hub

La cohérence et l'intérêt du projet de TGV POCL serait renforcée si une gare située à mi-parcours était organisée de façon à permettre des correspondances optimisées entre les TGV assurant des flux Auvergne / Paris et les TGV assurant des flux Marseille / Lyon / Centre / Façade Atlantique. La gare de Nevers serait géographiquement située de manière idéale pour assurer ces correspondances. Il conviendra en conséquence de la doter (en plus des 2 voies traversantes pour TGV radiaux sans arrêts) de deux voies LGV à quai par sens de circulation pour organiser les correspondances de manière optimale.

Gare d'Orly

Le Conseil régional de Bourgogne est favorable à la création d'une gare à Orly sur le parcours de la LGV POCL, offrant deux fonctionnalités essentielles de maillage du réseau de transport : des correspondances avec l'aéroport, mais également de nombreuses correspondances avec la nouvelle LGV de contournement sud de Paris, dite "Interconnexion sud (Massy-Orly-Valenton)", offrant un panel de correspondances ferroviaires très important, complétant l'offre directe prévue par ailleurs (par exemple vers Lille, Bruxelles, Strasbourg, Rouen, Rennes,…).

Demandes d'études complémentaires

- 1. Le Conseil Régional de Bourgogne demande l'étude de la réouverture d'une liaison ferroviaire entre Nevers, Clamecy, Auxerre et Sens dans le cadre du projet POCL pour une ouverture éventuelle concomitante à la ligne nouvelle, afin que le sud de l'Yonne puisse également bénéficier d'une connexion au TGV POCL, en particulier les correspondances vers l'Ouest et Clermont-Ferrand. Seul le tronçon de Nevers à Clamecy nécessitant d'être réhabilité, le tronçon de Clamecy à Auxerre et Sens étant exploité par le TER et ayant été récemment rénové suite entre autres aux investissements de l'actuel CPER Etat-Bourgogne. Cela est complémentaire et non concurrent du projet de gare nouvelle à Saint Florentin, POCL permettant de nombreuses correspondances vers la Province, en particulier vers l'ouest, la LN1 permettant des liaisons de nature radiales.

- 2. Le Conseil Régional de Bourgogne demande l'étude de la réouverture d'une liaison ferroviaire entre Paray-le-Monial, Saint Yan et la gare nouvelle de Roanne dans la mesure où la plateforme de l'ancienne voie ferrée est disponible (elle n'a pas été réutilisée). Elle permettrait le prolongement des TER Chalon-sur-Saône / Montchanin / Paray-le-Monial sans rupture de charge vers Saint Yan et Roanne TGV, en alternative à des dessertes par autocars imposant des correspondances.

- 3. Le Conseil Régional de Bourgogne demande l'étude, en cohérence avec les demandes des collectivités territoriales concernées, d'un raccordement supplémentaire entre la ligne principale POCL et la ligne classique Paris / Nevers au nord de Gien. Ce raccordement permettrait à de nombreuses agglomérations de la vallée de la Loire (Gien, Briare, Cosne-sur-Loire, la Charité-sur-Loire) de bénéficier directement de services ferroviaires à grande vitesse.

- 4. Itinéraire à retenir entre Nevers et Lyon : le Conseil régional de Bourgogne est favorable à un passage via Roanne avec gare nouvelle au nord de cette agglomération à l'intersection de l'ancienne voie ferrée Roanne / Paray-le-Monial. Cela afin de permettre un rabattement vers cette gare depuis le sud de la Saône-et-Loire, très proche du site d'une éventuelle gare nouvelle.

Pont Canal Digoin
Crédit photo : CRB - B. Le Hir De Fallois

- 5. Le Conseil régional de Bourgogne, afin de renforcer l'intérêt et la rentabilité du projet POCL, souhaite en outre que soit intégrée dans l'étude du TGV POCL des TGV Paris / Limoges (le dossier actuel ne prévoyant que des TGV Paris / Châteauroux sur le même itinéraire) afin de comparer le gain de temps d'environ une demi heure sur cet itinéraire à d'autres projets : renforcement de la ligne classique (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) ou ligne nouvelle (LGV) Poitiers / Limoges, afin que les collectivités concernées puissent arbitrer pour le projet ayant le meilleur rapport coût / utilité publique.

Conclusion : POCL dans le cadre d'une grande vitesse ferroviaire pour tous en Bourgogne

Au-delà des avantages intrinsèques du TGV POCL pour la Bourgogne de l'Ouest et du Sud-Ouest, permis principalement par la gare nouvelle de Nevers à condition qu'elle soit bien interconnectée avec les TER, deux autres projets complémentaires et cohérents sont défendus par Le Conseil régional de Bourgogne.

Gare nouvelle à Saint Florentin

A échéance de réalisation du TGV POCL, la ligne nouvelle 1 de Paris à Lyon via Montchanin ne serait plus saturée. En conséquence la réalisation d'une gare nouvelle sur cette ligne à Saint Florentin, à l'intersection de la ligne classique Paris / Migennes / Saint Florentin / Dijon, ou une gare de correspondance TGV/TER pourrait être créée, serait rendue possible par le TGV POLC. Le Conseil régional de Bourgogne est favorable au projet de gare nouvelle à Saint Florentin à condition qu'elle soit en correspondance avec le réseau TER pour une meilleure irrigation des territoires du Nord Côte d'Or et du Sud Yonne.

Gare de correspondance TGV – TER à Montchanin

Dans la cadre du projet VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), complémentaire au TGV POCL, le Conseil régional de Bourgogne soutient la déviation sur quelques kilomètres de la ligne classique Nevers – Dijon via la gare de Montchanin TGV, et la création d'une gare TER, afin de mettre les réseaux TGV et TER en correspondance.

CONCLUSION

Bourgogne
Conseil régional

Au delà de l'actuelle gare de Dijon, où les deux réseaux TGV et TER sont déjà en correspondance, le Conseil régional de Bourgogne soutient les scénarios du projet de TGV POCL permettant la création d'une gare nouvelle TGV/TER à Nevers, rendant également possible la création d'une gare nouvelle à Saint Florentin. La Bourgogne est également favorable à Montchanin à la réalisation d'une nouvelle gare TER jouxtant la gare du Creusot-Montceau TGV. Ces projets cohérents entre eux permettront en Bourgogne de disposer de 4 hubs où TGV et TER seraient en correspondance, localisées de manière équilibrée sur le territoire régional. Ainsi, chaque Bourguignon serait à moins de 75 kilomètres (soit environ une heure de temps de parcours) d'une gare TGV, toutes accessibles en TER.

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

Conception / rédaction : Sadna - Création graphique / maquette : www.tempopub.fr
Photos, cartes et schémas : A. Lardeur, Bourgogne Conseil Régional - Impression : Imprimerie FUSIUM - RCS 413 828 096 - Janvier 2012