



Cahier d'acteur n°99

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.

Les villes de Varennes-Vauzelles et Garchizy, situées dans le département de la Nièvre, ainsi que le Collectif de Défense et de l'Avenir de la SNCF et des Cheminots, avec le soutien de l'Association Départementale des Elus Communistes et Républicains, ont décidé de participer au débat public sur la LGV POCL en rédigeant un cahier d'acteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



La ville de Varennes-Vauzelle
54, Avenue Louis Fouchère
58640 Varennes-Vauzelles
Tél : 03 86 71 61 71

Courriel : mairie@ville-varennes-vauzelles.fr
Site : <http://www.ville-varennes-vauzelles.fr>



La ville de Garchizy
38 Rue Marcel Cachin
58600 Garchizy
Tél : 03 86 38 89 98

Courriel : mairie.garchizy@wanadoo.fr

Le collectif de défense et de l'avenir de la SNCF et des cheminots
Siège en mairie de Varennes-Vauzelles

LA LGV POCL : un outil d'aménagement du territoire du centre de la France

La nécessité de doubler la ligne TGV Paris/Lyon offre l'opportunité d'un désenclavement du centre de la France.

Pour réussir cette étape importante d'aménagement du territoire, il paraît indispensable :

- *De déterminer un tracé qui soit le plus équilibré et l'itinéraire médian semble le meilleur compromis;*
- *De moderniser dès à présent les lignes existantes, notamment Paris/ Clermont et d'achever l'électrification de la VFCEA.*
- *De poser dès à présent la question du financement de cette nouvelle LGV.*

Un aménagement qui doit rassembler les territoires

L'aménagement du territoire, dans lequel l'Etat doit jouer un rôle majeur, conditionne au quotidien la vie de dizaines de millions de Français.

Il doit favoriser le développement des régions. Il doit conjuguer développement économique, habitat, transports et communications.

C'est bien dans ce cadre que se situe le projet de nouvelle ligne à grande vitesse devant doubler la LGV Paris/Lyon en passant par le centre de la France.

L'enjeu pour les territoires desservis est important, d'autant que les régions du centre sont souvent restées à l'écart des grands axes de communication.

Le projet de LGV devrait contribuer à désenclaver des départements, rapprocher les hommes et les territoires, redonner un nouveau souffle économique et social.

Dans cette perspective, le choix du tracé qui serait emprunté a un grand impact, et il semble particulièrement important de chercher celui qui contribuera à fédérer et à unir les villes et les régions, plutôt qu'à opposer un territoire à un autre.

A ce titre, la Nièvre, est concernée par trois des quatre tracés à l'étude.

Ses différentes instances (Conseil Régional de Bourgogne, Conseil Général, villes, Communauté d'agglomération et de communes, pays) ont choisi de retenir le tracé qui semble le plus équilibré, assurant une bonne desserte non seulement d'Orléans, de Clermont-Ferrand et de Roanne mais également de beaucoup de villes du centre de la France.

Le scénario médian permettrait notamment :

■ De rapprocher les villes du centre de la France de Paris et de Lyon de manière très sensible en permettant :

- De relier Paris à Lyon en 1H45 ;
- De mettre Bourges à une heure de Paris, Nevers à 55 minutes (-1H), Moulins à 1H10 (-1H10) et Vichy à 1H30 (-1H15);
- De réduire les temps de trajet Paris/Clermont de 1H05, permettant de relier les deux villes en 1H55 ;

■ D'améliorer les relations transversales avec la façade atlantique avec la réalisation de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique;

■ De rendre le rail attractif pour 6,5 millions de voyageurs supplémentaires ;

■ De réduire les émissions carbone ;

■ De respecter davantage le milieu naturel tout au long du parcours ;

Si trois des quatre scénarios passent par la Nièvre et à proximité de Nevers, ce n'est pas un hasard.

En effet La Nièvre est située au cœur d'un nœud ferroviaire sur un axe nord- sud et ouest-est reliant la façade atlantique à l'Italie et l'Europe de l'est.

Les ateliers de réparation de Varennes-Vauzelles, qui évoluent avec les technologies du rail depuis plus de 90 ans et qui rassemblent un savoir-faire et des équipements modernes, constituent un point d'appui supplémentaire.

Moderniser pour préparer l'avenir

Cette position stratégique doit pouvoir être pleinement exploitée pour donner toute son efficacité à la LGV sous plusieurs aspects :

Rendre attractif le futur TGV, gagner de nombreux nouveaux voyageurs suppose un réseau de lignes confortables et rapides raccordées à la LGV. Le réseau secondaire doit ainsi être conforté, pour permettre un accès rapide au TGV pour les populations des régions traversées.

■ Dans cet objectif, il serait important de **rouvrir la ligne Nevers / Clamecy / Auxerre**. Cette liaison désenclaverait une partie de la Nièvre, contribuerait à faciliter les liens entre Nevers et le Morvan, améliorerait les relations Nevers/Auxerre particulièrement difficiles par la route et accroîtrait l'attrait du Morvan notamment pour les Franciliens.



Préparer l'arrivée de la LGV POCL implique de moderniser au préalable la ligne Paris/ Clermont et d'achever la VFCEA.

Source : Ville de VARENNES-VAUZELLES

■ Cette recherche d'efficacité vaut également pour la ligne Paris - Clermont-Ferrand, longue de 420 km, qui est une des lignes radiales majeures du réseau ferré national. Elle suppose la poursuite de sa modernisation avec le passage à 200 kilomètres/heure entre Nevers et Paris, dans le prolongement de la mise à niveau réalisée au sud vers Clermont-Ferrand.

Cette ligne importante souffre sur le tronçon Nevers/Paris d'un manque d'entretien qui nuit à son efficacité, et les habitants des régions concernées ne peuvent attendre l'horizon 2025 pour relier Paris dans des conditions correctes.

Une première étape pourrait être aisément réalisée sans contraintes techniques fortes entre Nevers et Gien, soit une portion de 100 kilomètres environ, pour une dépense de l'ordre de 150 à 200 millions d'Euros.

La seconde phase pourrait concerner le tronçon Gien/Moret pour permettre de rouler à 200 kilomètres/heure de Paris à Clermont, améliorer sensiblement le

confort des voyageurs, réduire le temps de trajet de 20 à 30 minutes.

Ces travaux permettraient également de réaliser dès à présent l'interconnexion des lignes à Gien, dans la perspective du TGV.

Le barreau de desserte Gien/Cosne/Nevers serait prêt à accueillir un train à grande vitesse qui pourrait circuler à 200 kilomètres/heure jusqu'à Nevers pour reprendre ensuite sa liaison à grande vitesse vers Lyon. Il permettrait de sécuriser une partie de la ligne à grande vitesse avec un itinéraire de déstagement en cas de problème sur la LGV.

■ Les trains de la ligne Clermont/Paris sont à présent orientés sur la gare de Bercy, cruellement dépourvue d'équipements. Des projets se dessinent pour moderniser cette gare, afin de rendre ce transfert acceptable pour les usagers. Il est important de donner un accès aux lignes de métro 14 et 6, d'interconnecter les gares de Lyon et de Bercy.

■ L'atout de la VFCEA

Depuis le 9 décembre 2011, avec l'inauguration du tronçon Bourges/Saincaize, il ne manque plus que l'électrification de la partie de ligne Nevers-Chagny pour voir la réalisation complète de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

Il ne reste donc plus que les 160 km du tronçon Nevers-Chagny pour réaliser définitivement les 1000 km de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, reliant Nantes-Saint-Nazaire (et les ports de l'Atlantique) aux pays d'Europe Centrale via Mulhouse-Bâle, ou d'Europe du Sud via Lyon et Turin. Cette électrification est d'ailleurs inscrite au Schéma National des Infrastructures de Transport.

Les Régions Pays de Loire et Centre ont largement contribué à redonner de l'attractivité à cette liaison ferroviaire.

La Région Bourgogne termine actuellement des études d'opportunité pour l'électrification du tronçon Nevers-Chagny et réalise l'automatisation de la signalisation.

La concrétisation de la VFCEA serait un atout majeur, rehaussant encore l'utilité et l'intérêt de la future LGV POCL :

■ en permettant aux TGV Paris-Lyon de passer d'une ligne LGV à l'autre, en cas de problème technique sur l'une ou l'autre des deux LGV (la LGV « historique » Paris-Lyon, et la nouvelle LGV POCL) : l'électrification de Nevers-Chagny serait donc extrêmement précieuse en ce qu'elle pourrait constituer un itinéraire de « déstagement » d'une ligne à l'autre, grâce au raccordement de la VFCEA à la LGV au Creusot et à Montchanin.

■ en permettant le développement du transport Ouest-Est de voyageurs : la VFCEA est le seul axe ferroviaire Ouest/Est ne passant pas par Paris mais le contournant, s'inscrivant dans la grande rocade de contournement du Bassin Parisien.

■ en ouvrant d'immenses perspectives de développement du fret ferroviaire, entre les ports de l'Atlantique et l'Europe Centrale, y compris de fret à grande vitesse comme le relève RFF dans le dossier support du débat public. Le Port de Nantes Saint Nazaire, qui a beaucoup investi dans les infrastructures ferroviaires, est fortement demandeur de la réalisation rapide de cet investissement.

Ajoutons que l'investissement (de l'ordre de 500 millions d'€ pour la modernisation du tronçon Nevers-Chagny et la connexion aux autres lignes SNCF), représente un coût à la minute gagnée sur le temps de trajet de 10 à 20 millions d'€ (contre 60 à 150 millions d'€ pour une LGV).

L'électrification de Nevers-Chagny rehausserait donc encore l'intérêt et les potentialités ouvertes par la LGV POCL, pas uniquement pour la Nièvre et le Centre, mais pour l'ensemble de la ligne Paris-Lyon et l'aménagement du territoire français.

Ajoutons encore que cette électrification est réalisable dans le cadre du prochain Contrat de Projet Etat-Région, à un coût relativement faible s'agissant d'un investissement ferroviaire (500 millions d'€), et améliorerait donc immédiatement le temps de trajet Nevers Lyon.

La question du financement au cœur du projet

Réseau Ferré de France vient de rendre public un rapport d'analyse estimant la capacité contributive de RFF selon les tracés et les gains de voyageurs estimés.

D'après ce document établi par Setec International, sur un investissement de l'ordre de 12,9 milliards d'Euros, établi en valeur 2010, l'apport de RFF serait limité à 3,3 milliards d'Euros, laissant ainsi le soin à l'Etat et aux collectivités de financer presque 10 milliards d'Euros, qui risquent fort de se transformer en 12 ou 13 milliards à terme.

Se pose ainsi dès à présent la question du financement de la LGV POCL, puisqu'il faut trouver 10 milliards d'Euros. L'Etat exclut d'apporter ce montant de participation, qui s'est limité dans les projets précédents à 30 ou 40 % de la dépense. **Qu'en sera-t-il pour cette ligne alors qu'il se tourne de plus en plus vers des financements privés, qui risquent d'être lourds de conséquence pour l'avenir du rail et de l'égal accès au service public ?**

Pourtant, il revient bien à l'Etat d'assumer son rôle d'autorité organisatrice de transports en arrêtant à un niveau supra régional une véritable offre ferroviaire : Quelles sont les dessertes ? Quelles sont les fréquences ? Quels sont les travaux à réaliser en priorité ? Avec quels financements ?

Pour leur part, les régions participent déjà beaucoup en leur qualité d'organisatrices des transports régionaux et œuvrent au développement d'ambitieux

programmes de rénovation et de modernisation des réseaux et des matériels.

Au moment où les collectivités locales subissent déjà très fortement les baisses de dotations, les transferts de charges, qu'elles doivent faire face à la dégradation sociale qui met des millions de familles en grande difficulté, comment feront-elles pour financer de l'ordre de 7 milliards d'Euros en valeur 2010 le projet de LGV POCL ?

La question doit être posée, et des réponses doivent être recherchées dès à présent dans la concertation, afin d'éviter le mur insurmontable du financement du projet.

Des pistes existent pour répondre non seulement au projet qui concerne le centre de la France, mais également l'ensemble des projets de développement du rail en France.

Il s'agit d'enjeux économiques, sociaux, environnementaux cruciaux pour le pays et l'Europe.

Ces enjeux peuvent-ils ainsi ne se poser qu'en termes de rentabilité pour RFF, alors que l'Etat pourrait consentir l'effacement de sa dette, comme l'a fait l'Allemagne ?

Celle-ci coûte chaque année à RFF un milliard d'euros d'intérêts versés aux banques.

Une telle perspective redonnerait toute sa vigueur au développement du rail fret et voyageur.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

La ville de Varennes-Vauzelles, 54 Avenue Louis Fouchère 58640

Varennes-Vauzelles

Tél : 03 86 71 61 71

Courriel : mairie@ville-varennes-vauzelles.fr

Site : <http://www.ville-varennes-vauzelles.fr>

La ville de Garchizy, 38 Rue Marcel Cachin 58600 Garchizy

Tél : 03 86 38 89 98

Courriel : mairie.garchizy@wanadoo.fr

Le collectif de défense et de l'avenir de la SNCF et des cheminots
Siège en mairie de Varennes-Vauzelles.

Ce cahier d'acteur a reçu le soutien de
l'Association Départementale des Elus Communistes et Républicains
de la Nièvre, 10 rue de la Rotonde, 58000 Nevers.

Tél : 03 86 61 38 72

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