

Contribution au débat de la LGV POCL : les atouts des scénarii Ouest

Pour élargir le propos du cahier d'acteurs rédigé par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers, en Région Centre (Fnaut Centre), les contributions suivantes sont apportées par la Fnaut Pays de la Loire, la Fnaut Midi Pyrénées et la Fnaut Limousin. Elles ont en commun de se préoccuper de maximiser les impacts positifs de la future LGV sur la desserte des territoires intermédiaires, sur les liaisons transversales, sur l'utilisation du réseau classique.

Le projet pourrait en effet renforcer uniquement le tropisme parisien et les principales métropoles du Sud Est, si l'objectif unique était d'obtenir le meilleur temps de parcours entre Paris et la région lyonnaise. Mais le projet doit viser un faisceau d'objectifs, qui sont conciliables :

- Doubler Paris Lyon. Une différence de temps de trajet entre les différents scénarii de plus ou moins 10 mn entre Paris et Lyon ne paraît pas un critère fondamental pour le choix modal (entre TGV et avion) par rapport à d'autres critères : fréquence, accessibilité à l'embarquement, prix qui sera bientôt soumis à l'élévation du coût du carburant et probablement de la taxe carbone, à l'impact sensible pour l'aérien.
- Desservir les territoires du Centre de la France et du Massif Central. Les tracés Ouest permettent d'élargir les territoires concernés par la LGV, de Vierzon, Châteauroux, Limoges, Brive, Cahors à l'Ouest, Montluçon au centre, à Nevers, Moulins, Clermont à l'Est.
- Amélioration du POLT (Paris Orléans, Limoges, Toulouse), qui dessert de nombreuses villes, (Châteauroux, Limoges, Brive, Cahors, ...) rendant donc encore plus inutile la LGV Poitiers Limoges, d'où de substantielles économies.
- Valorisation des itinéraires Est Ouest intermédiaires desservant des territoires mal desservis. Les seuls itinéraires Est Ouest performants passent actuellement par Paris ou au sud du Massif Central.

Fnaut Région Centre met l'accent sur l'intérêt des scénarii Ouest pour la desserte du Centre et d'un bon raccordement au POLT.

Cela a été largement développé dans le cahier d'acteurs 130.

Elle propose, en période de vaches maigres, de limiter le projet POCL, dans une première phase, à un Y renversé Paris - Bourges – Vierzon.

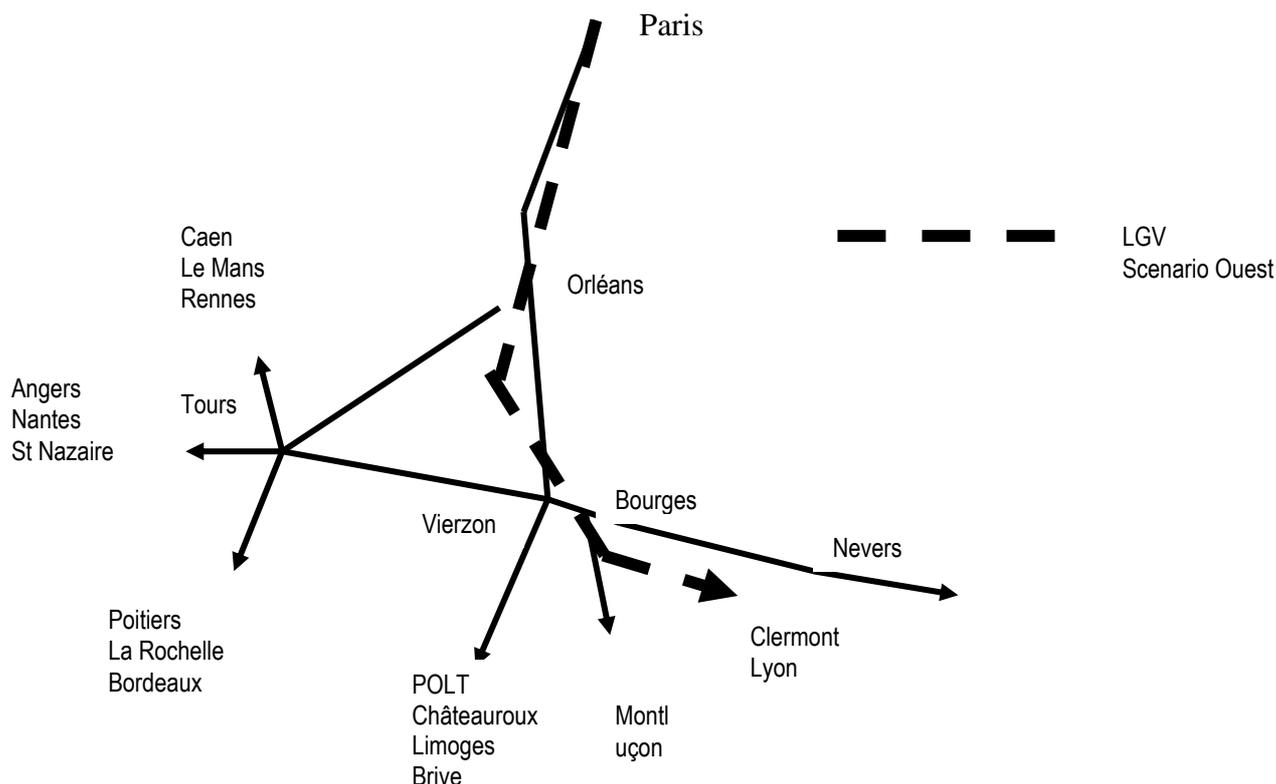
Une électrification de Nevers Chagny, avec rectifications du tracé, apporterait un complément important pour les relations Atlantique - arc alpin tout en permettant par raccordement au Creusot à la LGV Paris Lyon un itinéraire de substitution rapide en cas d'engorgement ou d'incidents sur le tronçon Paris Le Creusot sur la LGV 1

Fnaut Pays de la Loire met l'accent sur l'intérêt des scénarii Ouest (tronçon entre la région Centre et Lyon) pour des liaisons Est Ouest performantes

La future LGV serait plus chargée de Paris au Centre et au Massif Central, alors que la partie entre le Centre de la France et Lyon pourrait être sous utilisée, sauf si l'on utilise ces tracés pour des trafics Est Ouest.

Une demi douzaine d'AR/jour de TGV sont déjà assurés quotidiennement sur cette liaison via Massy dans le Sud de l'agglomération parisienne. L'autre seul axe ferroviaire Est Ouest passe au Sud, par Bordeaux Toulouse Narbonne Marseille. L'axe intermédiaire ancien par Tours Bourges (Nantes Lyon en 6h 30, mais avec un retournement à Tours) a été quasiment asséché par les TGV Nantes ou Rennes Lyon (prolongé vers Marseille et Montpellier), passant par Massy, plus rapides (Nantes Lyon en 4h 30) malgré 250 km de plus, mais aussi plus coûteux pour l'usager.

Rappelons que cette liaison Est Ouest intéresse 10 millions d'habitants à l'Ouest (de la Basse Normandie à Poitou Charentes), autant à l'Est (Rhône Alpes et différents territoires périphériques), sans compter le Centre de la France qui a d'autres objectifs que la seule amélioration de ses liaisons avec Paris.

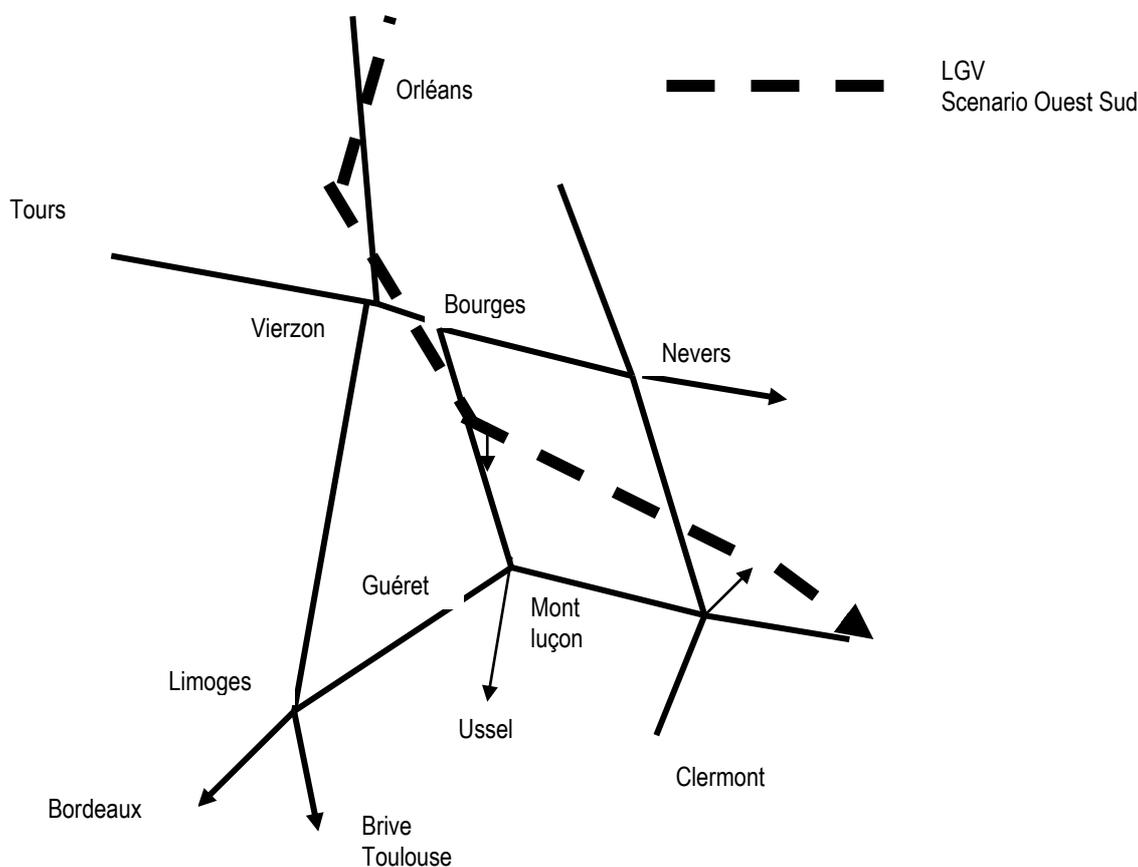


- L'itinéraire Angers St Pierre des Corps Vierzon, (itinéraire de bonne caractéristique, encore améliorable) déjà électrifié peut déjà être utilisé pour les Nantes Lyon, auxquels pourraient être joints à St Pierre des Corps les Rennes Lyon, après électrification et modernisation de le Mans St Pierre des Corps (projet intéressant les régions). L'itinéraire Nantes Lyon, rattrapant la future LGV à Vierzon pourrait ainsi se faire en un temps nettement amélioré, très inférieur à 4 h, Rennes Lyon nécessiterait une demi heure de plus (proche du temps actuel, mais sur un itinéraire plus direct et plus économique). Ces temps seraient améliorables avec des investissements sur le réseau ancien.
- Cet itinéraire pourrait accueillir d'autres liaisons : des Nantes/Rennes vers Clermont. Rappelons qu'il existe déjà une liaison aérienne Nantes Clermont, renforcée par l'inconsistance de l'offre ferroviaire. Des liaisons la Rochelle Niort Poitiers St Pierre des Corps Lyon, pourraient aussi desservir les villes du Nord Charentes.
- Ces Itinéraires Est Ouest sont plus courts, économiques en énergie et pour le voyageur, ce qui devrait permettre d'accroître la fréquentation entre les pôles extrêmes (côte Atlantique et sillon

rhodanien/Méditerranée) au détriment de l'avion. La banlieue Sud parisienne resterait desservie depuis la côte par d'autres TGV intersecteurs (de la façade atlantique vers Strasbourg ou Lille).

- Ceci permettrait une bonne utilisation de la nouvelle LGV entre Paris et le centre de la France (trafic Paris Lyon + trafic vers Limousin Auvergne), mais aussi entre le Centre de la France et Lyon (trafic Paris Lyon + trafic façade atlantique Lyon).
- Grâce à des trajets directs pour les TGV intersecteurs entre façade atlantique et Lyon, la désaturation de l'interconnexion Sud et des tronçons radiaux les plus chargés, entre Courtaulin et Massy (tronçon qui va être chargé avec la LGV SEA et ses prolongements), entre Gare de Lyon et Pailly permettrait le passage d'autres TGV.

Fnaut Limousin et Midi Pyrénées mettent l'accent sur l'intérêt du scénario Ouest-Sud qui conforte le POLT, la transversale Bordeaux Lyon, mais aussi les dessertes au Sud et l'accès à Montluçon.



Il permet, en correspondance à Montluçon, de desservir Guéret, Ussel, la partie Est de la Creuse et Ouest du Puy-de Dôme en rétablissant les circulations sur cette ligne.

Le schéma retenu par le Grenelle de l'environnement, soit une ligne nouvelle passant par Orléans, au Nord de Châteauroux, par Montluçon et Clermont-Ferrand, répondait le mieux à l'aménagement du territoire. Dans l'immédiat, il permettrait un gain de temps très appréciable vers Neussargues, Aurillac, Séverac le Château, Millau, Rodez, Millau et Mende.

Il permettrait de réaliser par la suite une liaison directe vers Barcelone, en passant par Clermont Ferrand, en se raccordant à Béziers à la ligne littorale. Il améliorerait encore plus la relation Est-Ouest Lyon, Bordeaux, Espagne. Il pouvait ainsi être éligible aux financements Européens.

En résumé

Le projet, outre l'intérêt de doubler Paris Lyon, ne doit pas se préoccuper que des liaisons entre très grandes métropoles de province, mais doit aussi améliorer le maillage ferroviaire du territoire par des liaisons rapides, en s'appuyant sur le réseau existant.

Le projet doit conforter les projets de modernisation de différents axes complémentaires de la nouvelle LGV :

- Qu'il s'agisse de prolongations naturelles du projet LGV :

- Moulins Vichy Clermont
- Bourges Montluçon
- POLT, Vierzon, Limoges, Brive
- Roanne Saint Etienne

- Qu'il s'agisse de tronçons de transversale ou de transversales revivifiées par la LGV

- Bourges Nevers, Chagny.
- Tours St Pierre des Corps Vierzon
- Tours St Pierre des Corps le Mans
- Tours St Pierre des Corps Angers
- Bordeaux Lyon par Limoges

Les scénarios Ouest

- donnent une impulsion importante à l'utilisation et à la régénération des réseaux interrégionaux principaux et améliorent la desserte des territoires
- accroissent la rentabilité du POCL, en y attirant les villes du POLT (non prises en compte dans l'étude RFF) et en renforçant l'itinéraire Châteauroux Limoges Toulouse
- réduisent le programme LGV d'un barreau particulièrement peu rentable : la LGV Poitiers Limoges et réduisent la construction de barreaux de raccordement
- permettent de désaturer , outre Paris Lyon, l'interconnexion Sud, Paris Tours .
- mobiliseront les régions, qui voudront en accélérer la réalisation.

. **Les scénarios Ouest** doivent être préférés car il ne s'agira pas seulement d'une LGV radiale de plus centrée sur Paris, mais d'un projet global de développement de toute la France du « Milieu », du rivage de l'atlantique aux Alpes, en passant par le Centre et le Massif Central.