

LGV POCL : Inventons une nouvelle façon d'aménager le territoire !

www.lgv-pocl.eu

Contribution de Guillaume Bertrand - Militant ferroviaire à Limoges - lgv.pocl@free.fr

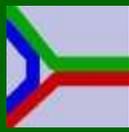
Le projet de LGV POCL doit clairement adopter le 5ème scénario Ouest-Sud amélioré permettant de faire de l'actuelle gare de Saint Germain des Fossés un important point de connexion entre LGV et réseau ferroviaire classique



1 - L'importance de l'axe majeur Bordeaux-Lyon pour donner une dimension européenne au projet de LGV POCL :

Pour faciliter la réalisation de cet axe majeur, je préconise que le tracé de type Ouest-Sud (évitant la forêt de Tronçais et desservant St Germain des Fossés) du projet POCL soit retenu afin d'assurer une bonne desserte du Limousin d'Est en Ouest par la Creuse et Limoges. Ce tracé présente l'intérêt de mutualiser la plus longue section avec le projet POCL entre Lyon, Paris et Bordeaux et un point de bifurcation situé dans le secteur de Montluçon. La prise en compte de cet important axe ferroviaire Est-Ouest permettra :

- De donner une véritable dimension européenne au projet de LGV POCL par l'intégration d'une section s'inscrivant dans un axe reliant la péninsule ibérique à l'Europe Centrale via le Massif Central. De ce fait, la prise en compte de cet axe dans le projet POCL renforcera la possibilité d'obtenir des financements auprès des institutions européennes.
- De contribuer à viabiliser l'amorce du projet POCL dans le cas où la première section réalisée serait celle du Lyon - Clermont Ferrand qui offre le potentiel de trafic le plus important avec les flux transversaux si l'on excepte le doublement du Paris-Lyon.
- De relier à l'Europe un nombre important de territoires jusqu'alors longtemps délaissés par les grands projets d'infrastructures ferroviaires.

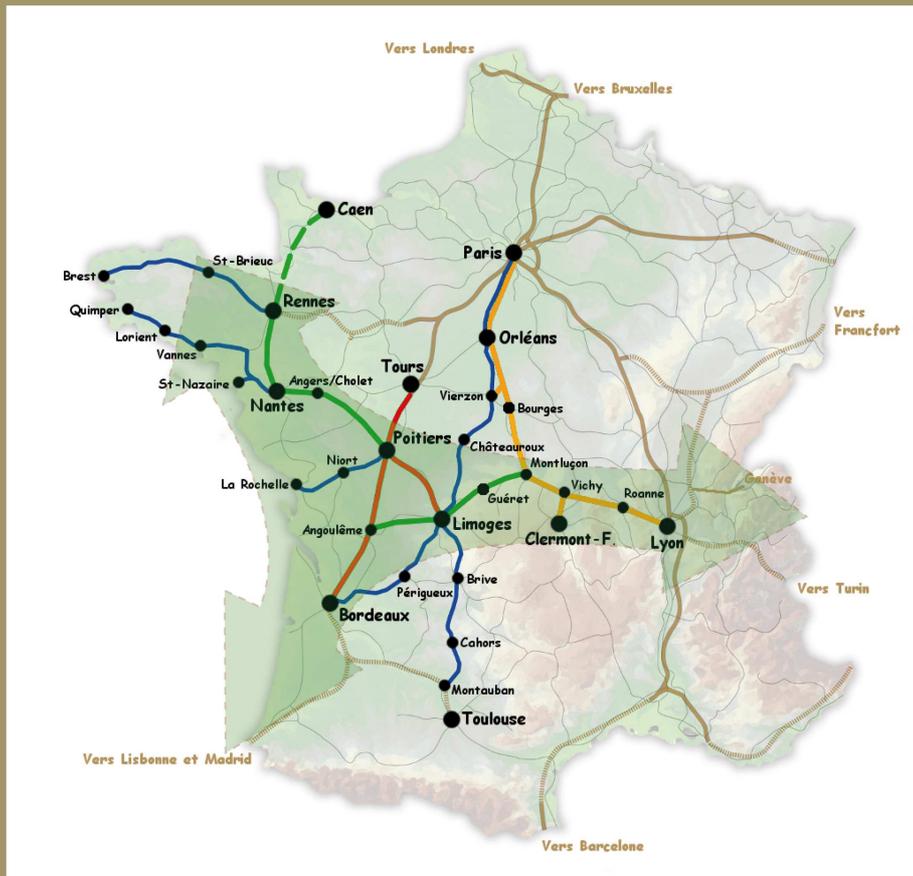


LGV POCL : Inventons une nouvelle façon d'aménager le territoire !

www.lgv-pocl.eu

2 - L'importance de mettre en cohérence les projets ferroviaires figurant dans le SNIT :

Le projet Transline dans le contexte de la loi sur le Grenelle de l'environnement



Légendes

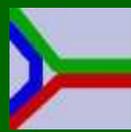
- Lignes à grande vitesse existantes
- LGV Sud-Europe-Atlantique incluant la liaison Limoges-Poitiers
- LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon à réaliser après 2020
- Sections à inscrire pour assurer la continuité de Transline
- Lignes affluentes au projet Transline

La LGV Limoges Poitiers, dont l'enquête publique doit démarrer en 2012, sera le premier maillon du projet Transline. Elle constitue une première opportunité pour le Limousin d'être relié au réseau des trains à grande vitesse et permettra également de renforcer les relations ferroviaires entre le centre-ouest et la façade atlantique.

Cependant cette liaison n'est pas une fin en soi mais doit constituer le premier maillon d'un système de liaisons ferroviaires performantes permettant de développer les relations entre le sillon rhodanien et la façade atlantique.

Dans l'optique d'une vision globale d'aménagement du territoire, la complémentarité de la LGV Limoges Poitiers avec le projet POCL doit être affirmée. Connectée à la liaison Bordeaux-Lyon, intégrée au projet POCL au niveau de l'agglomération de Limoges, celle-ci renforcera le potentiel de trafic du projet POCL suivant un axe Est-Ouest permettant des liaisons entre le sillon rhodanien et la Bretagne par Limoges.

C'est pourquoi il est urgent de travailler à la mise en cohérence de trois des projets inscrits dans le Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) pour un désenclavement ferroviaire à 360 degrés tels que la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) incluant la section Limoges Poitiers, la LGV POCL dans le scénario de tracé « Ouest-Sud » amélioré et le barreau Est-Ouest. Ce dernier doit permettre d'assurer la continuité entre les deux projets précédents. Il s'agit de réaliser le désenclavement complet d'un vaste espace grand comme le Portugal délaissé jusqu'à présent par les grands projets d'infrastructures ferroviaires.



LGV POCL : Inventons une nouvelle façon d'aménager le territoire !

www.lgv-pocl.eu

3 - La nécessité absolue de travailler à la définition d'un nouveau modèle de la grande vitesse :

Depuis le milieu des années 1970, la construction des lignes à grande vitesse ne s'est pas faite sans induire une fracture ferroviaire préjudiciable au développement économique d'un certain nombre de régions. Il apparaît comme essentiel de repenser les principes de la grande vitesse ferroviaire en favorisant un modèle plus équilibré :

➔ Concevoir les circulations sous la forme de métros rapides « intercités » qui avantageront la desserte des villes moyennes plutôt qu'un TGV « Avion » qui traverse de grands territoires sans les desservir.

➔ Développer les lignes transversales intégrant un maillage du territoire plutôt que de concentrer les trafics vers la région parisienne.

➔ Prévoir la multifonctionnalité des lignes dans des secteurs géographiques où la rentabilité financière des infrastructures est moins évidente à établir. Sur ce point, le projet Transline propose la réalisation de trois grandes liaisons transversales (Rennes-Lyon, Lyon-Bordeaux et Bordeaux Rennes) en optimisant le nombre d'infrastructures à construire et s'appuyant sur les deux grands projets de LGV POCL et LGV Sud Europe Atlantique (SEA). Cette façon de concevoir l'aménagement du territoire permet ainsi de limiter l'impact environnemental tout en favorisant un meilleur report modal de la route et de l'avion vers le rail.

➔ Favoriser l'utilisation des gares de « centre-ville » où celles qui permettent une bonne connexion avec le réseau classique et facilitent l'intermodalité avec les autres modes de transport comme la gare de Limoges Bénédictins.

➔ Prévoir la possibilité du développement du fret ferroviaire qui se caractérise, au moins sur un axe Est-Ouest, par l'existence d'un potentiel de trafic important.



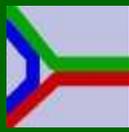
« ICE T » en gare de Dresde en Allemagne - Le principe du train rapide intercity plutôt que celle du « TGV Avion ».

Redonner un second souffle au désenclavement ferroviaire du Limousin :



Depuis la mise en service du Capitole sur la liaison Paris-Limoges-Toulouse en 1967 et celle du TurboTRAIN dans les années 1970 sur l'axe Bordeaux Lyon, les liaisons ferroviaires n'ont cessé de péricliter. Si la liaison Paris-Limoges s'est relativement maintenue avec 10 allers/retours quotidiens et un temps de parcours légèrement rallongé autour des 3h, la situation est beaucoup plus mauvaise pour les liaisons transversales avec Nantes aujourd'hui disparues ou avec Bordeaux, Lyon, Clermont-Ferrand et

Toulouse dont les performances et les fréquences sont extrêmement médiocres. La gare de Limoges Bénédictins, malgré cet état de fait, constitue encore une étoile ferroviaire TER à sept branches desservie par quatre allers/retours TGV hebdomadaires Brive-Lille et un aller/retour quotidien par rame Talgo avec Barcelone.



LGV POCL : Inventons une nouvelle façon d'aménager le territoire !

www.lgv-pocl.eu

Projet LGV POCL : L'émergence d'un 5ème scénario

On peut dire, que depuis octobre, les scénarios Est et médians ont été clairement rejetés tellement leur tracé s'éloigne des capitales régionales telles que Clermont-Ferrand ou Orléans et confinent les liaisons intervilles du Massif Central à presque rien.

Sur l'ensemble du tracé le consensus tend à s'établir sur les deux tiers du parcours : Au nord pour la section Paris Bourges où il s'agit de raccorder l'ensemble des villes de la région Centre en passant au plus près de la ville d'Orléans, à l'Est l'accord est aussi clairement établi sur la section Vichy-Lyon qui en passant par Roanne permettra une bonne desserte de l'Est de la Région Rhône-Alpes.

C'est finalement pour la section située entre Bourges et Vichy que les études présentées par Réseau Ferré de France n'ont vraiment pas favorisé la clarté des débats. Le public avait le choix entre la solution du tracé Ouest qui ignore l'agglomération de Montluçon et passe trop loin des agglomérations de Vichy et Clermont-Ferrand et le Ouest Sud conçu pour franchir les zones écologiques sensibles comme la forêt de Tronçais ou le vignoble de St Pourçain.

De plus, le 4ème scénario dit "Ouest-Sud" a été présenté systématiquement comme le plus couteux car les études n'ont pas pris suffisamment en compte la possibilité de créer une relation transversale entre Lyon, Nantes et Bordeaux ou même des potentialité de trafics entre villes comme par exemple pour la relation Clermont - Montluçon.

Le 5ème scénario pour répondre aux attentes des défenseurs des tracés Ouest et Ouest-Sud

L'émergence de ce 5ème scénario doit ainsi répondre aux faiblesses des deux précédents :

- Assurer d'une part la bonne desserte de Nevers et Moulins en favorisant les raccordements entre les lignes classiques et la ligne nouvelle,
- Reconnaître le droit à l'Auvergne et à des villes de l'importance de Clermont Ferrand ou Montluçon d'avoir de bien meilleures dessertes.

Le 5ème scénario pour s'inscrire dans une vision globale du territoire de nature à viabiliser le projet de LGV POCL

Ce scénario permettra de favoriser, par la création d'une gare TGV à St Germain des Fossés, une interconnexion optimale avec les autres trains grandes lignes et régionaux. Il intégrera également le projet de barreau Est Ouest qui ouvre la porte à la réalisation d'un axe ferroviaire européen structurant entre Lyon et la façade atlantique.

