

Le soutien précoce mais critique de la FNAUT à l'interconnexion des lignes à grande vitesse

"Le TGV est un simple outil et non un agent d'aménagement. Il contribue à la mise en valeur des territoires mais ne la déclenche pas automatiquement" ¹

Dans les années 60-70, le pétrole à bon marché a permis le développement d'une politique des transports donnant la priorité à l'automobile, aux camions, à l'avion. Pendant ce temps le chemin de fer plus économe en espace et en énergie, plus efficient en matière de sécurité et de mixité sociale fut marginalisé : 10 000 km de lignes supprimées, dégradation des services en dehors du "réseau noyau"...

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) est née il y a trente ans pour répondre aux mauvaises conditions faites aux usagers. Elle s'est toujours voulue force de proposition en faveur d'une politique de la mobilité et des transports plus respectueuse de l'environnement : juste place de l'automobile, priorité aux modes doux en ville et au train pour les grandes distances, limitation des privilèges octroyés au transport aérien...

La FNAUT reconnaît que les lignes ferroviaires à grande vitesse amorcées à partir de 1981 ont permis un sursaut du chemin de fer. Sans le TGV, le rail serait dans une situation plus difficile. L'extension et l'amélioration du réseau TGV a permis de développer une concurrence à l'avion et à l'automobile. Toutefois, les choix d'infrastructures et de services développés depuis 30 ans ont soulevé de la part de notre association des critiques : système radial privilégiant le centralisme structurel de la France, gares "exurbanisées" (Picardie, Meuse, Vendôme), abandon des trains

de nuit sur les lignes classiques qui offrent des possibilités complémentaires à celles du TGV et de l'avion, abandon de villes moyennes dont les liaisons directes avec les métropoles disparaissent une fois le TGV en place, timidité face aux trains de cabotage et au TER-GV sur les lignes à grande vitesse, refus de l'accès aux abonnés TER sur les liaisons en fin de parcours. La FNAUT ne veut pas d'un TGV "avion sur rail". Ce mode de transport moderne doit aussi favoriser les territoires qu'il traverse, développer les relations inter cités aux niveaux national et international.

Très tôt (congrès de Nantes en 1984), la FNAUT a présenté ses projets d'interconnexion dans la région parisienne comme contrepoids au centralisme et opportunité de création de liaisons inter cités à grande vitesse en concurrence avec l'avion.

Toutefois ses militants sont restés dans une certaine expectative car la première interconnexion Massy-Valenton (1991) sur voie classique a aussitôt permis de créer des TGV inter secteurs Nantes-Lyon au détriment de la desserte classique. Les liaisons directes ont sans cesse diminué depuis lors. Pour nous une France ferroviaire où il faut "monter" dans la région parisienne pour redescendre vers le Sud est aberrante car elle ignore les nécessaires connexions avec les cités du centre de la France (Tours, Bourges, Nevers, Clermont-Ferrand, Dijon).

La FNAUT affirmait ici son attachement à la notion de service public, d'aménagement rationnel et équilibré du territoire qui ne sont pas incompatibles avec les performances techniques et commerciales les plus élevées possibles.

¹ cf. "FNAUT Infos" n°177 (septembre 2009)



**Fédération nationale
des associations d'usagers
des transports Pays de la Loire**
Maison des associations
8 rue d'Auvours - 44000 NANTES
www.fnaut-paysdelaloire.org



L'interconnexion Sud : un équipement structurant pour les liaisons interrégionales mais qui ne doit pas occulter les besoins de liaison directe avec la région lyonnaise

La FNAUT est favorable aux TGV inter-secteurs. L'interconnexion Sud, trop longtemps retardée, est de nature à améliorer les relations Nantes-Lille, Nantes-Strasbourg voire à permettre de réfléchir à de nouvelles liaisons y compris vers l'étranger.

L'interconnexion peut permettre des trafics fret à longue distance plus fiables qui devraient faciliter des transferts modaux depuis la route (alors que c'est l'inverse qui se produit actuellement).

Cette interconnexion peut aussi profiter aux liaisons entre l'Ouest et Lyon. La géographie montre cependant que ce n'est pas la solution optimale, ni la plus écologique et la plus économique pour le voyageur, du fait du kilométrage (900 km) qui excède largement celui de l'itinéraire direct (650 km).

La traction ferroviaire sous ligne électrifiée étant considérée comme la référence de base pour les voyages et le fret à longue distance, nous constatons qu'il n'existe actuellement aucun axe électrifié Ouest-Est continu entre la grande ceinture Sud de Paris (empruntée par les TGV d'interconnexion) et la grande transversale Sud Bordeaux-Nice via Toulouse-Narbonne-Marseille. Le hiatus constaté est une aberration et la FNAUT réclame l'électrification de l'axe Nantes-Dijon-Lyon.

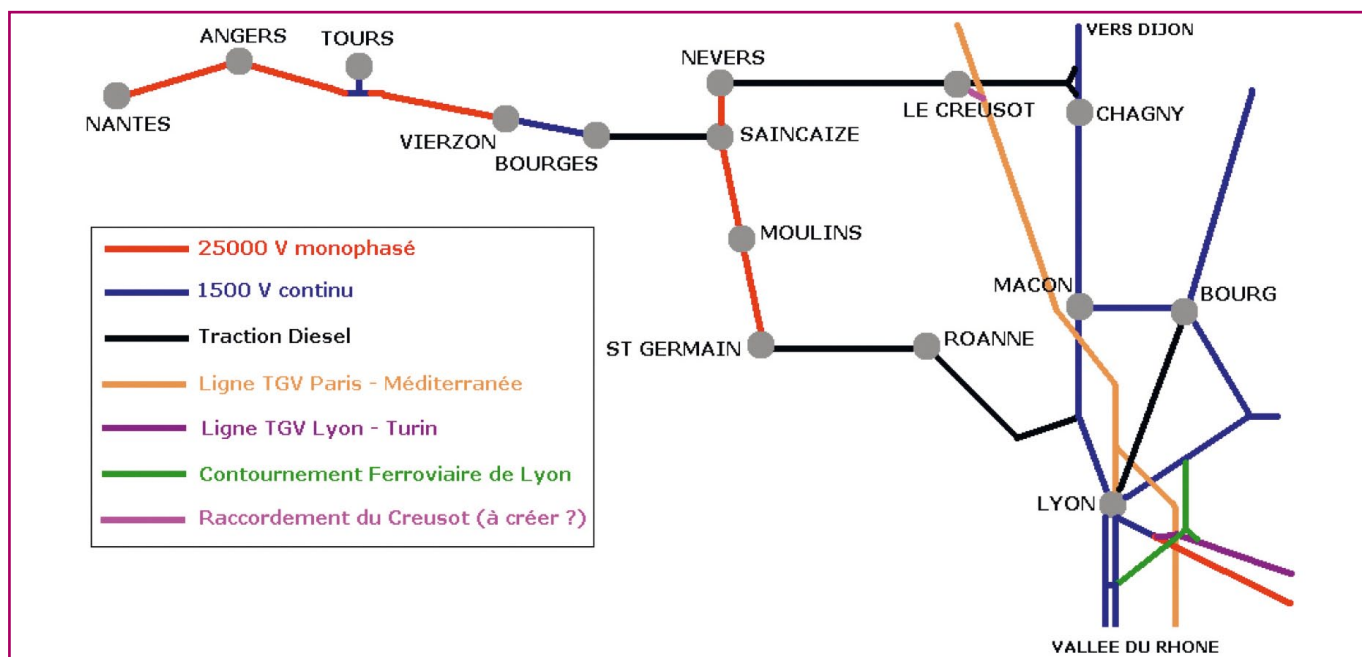
Dans cette perspective, dès 1992, la FNAUT Pays de Loire et ses voisins ont mis en avant un projet alternatif de remise à niveau de la transversale Nantes-Lyon avec électrification des maillons manquants, suppression des passages à niveau et relèvement à 220 km/h des vitesses partout où c'est possible et rabattement via l'itinéraire Nevers-Montchanin sur la LGV Sud-Est. Nous appuyons la politique d'électrification menée par les Conseils régionaux



Entre Massy et Toulouse, pas de ligne ferroviaire électrifiée assurant une liaison transversale Source : in "Lignes d'avenir" n°10 octobre 2010

Centre et Bourgogne et souhaitons la relance des études et des actions de l'association RACO (Rhône Alpes Centre Océan), qui regroupaient les collectivités locales et les CCI de la Bretagne à Rhône Alpes. Nous resterons vigilants sur ces dossiers.

Les liaisons entre l'Ouest (du Havre à la Rochelle) et la région lyonnaise ne doivent pas encombrer la région parisienne et doivent donc susciter de nouvelles réflexions en matière d'aménagement du territoire.



Nantes-Lyon : une liaison électrifiée inachevée

Source : in "Lignes d'avenir" n°10 octobre 2010

L'interconnexion Sud : un investissement qui ne doit pas occulter les autres besoins ferroviaires de l'Ouest

La FNAUT Pays de la Loire à ce niveau du débat public attire l'attention des représentants de l'Etat et de RFF sur le fait que l'interconnexion Sud ne doit rester qu'un élément parmi d'autres du renforcement nécessaire de la desserte ferroviaire de l'Ouest de la France sur les axes les plus porteurs d'avenir pour les liaisons interrégionales.

Nous avons cité l'axe direct Nantes-Lyon sur lequel les liaisons entre la Bretagne et le Lyonnais pourraient se raccorder à Tours.

Nantes-Angers est très chargé et nécessite un accroissement de capacité, voire un doublement.

L'accès à la LGV Sud Europe Atlantique Tours Bordeaux est indispensable. La FNAUT a fait des propositions de lignes rapides (modernisation de Nantes Bordeaux, réouverture de Nantes-Cholet-Poitiers).

La réalisation d'une grande rocade du bassin parisien Rouen-Caen-Le Mans-Tours (réclamée en son temps par Olivier Guichard) est nécessaire au transit du fret entre le Nord, l'Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est. Ces équipements ne sauraient être sacrifiés ou renvoyés à des phases ultérieures. Qu'en serait-il par exemple de notre débat si comme le souhaitait un ancien ministre des transports (M. Gayssot) le fret avait doublé sur la ligne Massy Valenton entre 2002 et 2012 ?

Les complémentarités entre ferroviaire et aérien ou les incohérences des politiques publiques

Nous ne négligeons pas l'intermodalité fer-air car l'interconnexion améliorera l'accès aux aéroports de Roissy et sans doute d'Orly. Toutefois il est évident que ce point pose un problème majeur de cohérence en matière de dépense publique vis-à-vis d'un autre projet soutenu par les mêmes décideurs. Le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, que la FNAUT juge inutile eu égard à ses coûts économiques, environnementaux et sociaux, est en effet en contradiction avec la volonté de ceux qui militent à la fois pour sa construction et pour une meilleure accessibilité des aéroports de la région parisienne qui draineront plus facilement la clientèle provinciale de l'Ouest en particulier.

La multiplication annoncée des TGV intersecteurs, tout comme l'augmentation du coût du pétrole ou la plus grande sensibilité environnementale devraient diminuer les trafics aériens tels Nantes-Lille, Nantes-Strasbourg ou Nantes-Lyon. Le nombre de

voyageurs allant de bout en bout dans les TGV intersecteurs devrait augmenter. Tout ceci et les objectifs affichés au Grenelle de l'environnement montrent l'incohérence des décisions publiques qui accumulent les infrastructures contradictoires.

Notons aussi que, contrairement à l'aéroport qui bénéficiera d'abord des clientèles nantaises et faiblement rennaises, l'interconnexion sera un équipement d'intérêt largement régional du fait des arrêts des trains d'interconnexion à Angers (où se connectent aussi le Choletais et le Saumurois) et au Mans.

En tout état de cause, nous souhaitons que les besoins des usagers des futures gares intermodales soient pris en compte de manière sérieuse tant les équipements déjà réalisés (Roissy) nous semblent médiocres en termes de signalétique, services rendus, confort thermique...

L'interconnexion Sud : un équipement à bien insérer dans le réseau ferroviaire de l'Île-de-France

La FNAUT Pays de la Loire aura l'occasion d'affiner ces propositions avec les associations proches de ses analyses travaillant en Île-de-France. Ainsi au niveau des options proposées par la Commission du débat public, nous laissons le soin aux autres associations de la FNAUT, en particulier celle de l'Île-de-France de s'exprimer en réalisant leur propre cahier d'acteurs.

Notre première réflexion s'appuie sur les remarques d'un expert ferroviaire suisse qui notait "qu'une utilisation dédiée n'est envisageable que si le volume d'une seule typologie de trains est très importante". C'est semble-t-il le cas entre Massy et Valenton

pour les RER C et il est compréhensible que les voyageurs aspirent sur ce tronçon à l'amélioration de la desserte et au report ailleurs des TGV et des trains de fret. Pour cette dernière catégorie le dossier du maître d'ouvrage par le de 28 croisements de trains de fret soit 56 mouvements par 24h répartis moitié la nuit, moitié le jour.

Suite en page 4

A priori l'option C, qui allonge inutilement les temps de parcours des TGV intersecteurs et qui ne dessert pas la banlieue parisienne la plus dense, nous semble trop favoriser l'interconnexion vers le Sud alors que nous rappelons l'importance d'une liaison Nantes-Lyon directe ne passant pas par la région parisienne. Nous sommes favorables à la version la plus rapide pour rejoindre le triangle de Coubert sans gare intermédiaire.

Le maintien de la desserte de Massy TGV par tous les TGV intersecteurs est indispensable au maintien du pôle multimodal de la banlieue Sud desservant avec le RER B ET C la banlieue Sud et les futures liaisons directes de banlieue vers le Sud-Est et l'Ouest de la région parisienne.

L'interconnexion Sud doit bénéficier d'un financement avant tout national, son coût ne doit pas être répercuté sur les seuls usagers de l'Ouest ou des autres régions périphériques concernées

Reconnaissant le rôle structurant de l'interconnexion Sud, la FNAUT Pays de la Loire est attachée à sa réalisation dans les meilleurs délais impliquant des études rapides mais efficaces notamment par rapport à son insertion, des décisions politiques bien concertées et un financement juste.

Du fait de l'unanimité quant à l'intérêt de l'opération qui n'est contestée par aucun parti, on peut s'étonner que la concertation a été interrompue pour les élections cantonales.

La FNAUT ne peut pas ne pas s'interroger sur le coût de l'investissement quelle que soit la variante retenue. Elle note que l'on fait payer chèrement au mode de transport le plus écologique à grande distance des surcoûts environnementaux dont furent dispensés les énormes autoroutes et l'aéroport d'Orly situés aux abords de l'interconnexion Sud. Il est compréhensible que les riverains du projet accablés par les nuisances routières et aériennes soient sensibles à la question : la concertation à leur égard doit être exemplaire mais doit renvoyer aussi aux avantages assurés aux mêmes habitants lorsqu'ils sont usagers du RER C, dès lors qu'il ne sera plus en concurrence avec les liaisons TGV.

Le financement risque d'être le point le plus sensible et de peser notamment sur les collectivités territoriales de l'Ouest les plus

demandeuses. Nous souhaitons que la répartition géographique des ratios de rentabilité soit menée le plus objectivement possible. L'étude préalable à la déclaration d'utilité publique devra dire quels sont les territoires et les agglomérations les plus impactés par cet investissement positivement et négativement. Les financements ne peuvent être mis aux enchères et devront faire l'objet des arbitrages de l'Etat, trop en retrait habituellement dans les investissements sur les lignes à grande vitesse quand il recherche d'autres partenariats. Le financement ne peut reposer qu'à la marge pour les agglomérations et les régions de Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine qui certes en retireront probablement un avantage mais sont autant expéditrices que destinataires des trafics. RFF qui va bénéficier de péages plus importants, Aéroports de Paris qui va bénéficier de liaisons directes inter aéroports et la région Île-de-France qui bénéficiera d'une grande ceinture à grande vitesse doivent être mis à contribution au prorata des utilisateurs attendus.

La FNAUT sera également vigilante pour que les répercussions des péages de RFF sur les billets des voyageurs ne soient pas socialement insupportables. L'interconnexion Sud ne saurait être un équipement dédié aux seules liaisons inter métropoles. Elle doit être, répétons-le, un instrument d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et nationale.

Conclusion

La FNAUT Pays de la Loire note les avantages de l'interconnexion Sud pour les liaisons concernant Nantes, Rennes, Bordeaux vers Lille, Metz, Strasbourg, Mulhouse et au-delà. Elle souhaite qu'un itinéraire plus direct vers Lyon soit rapidement envisagé.

Le financement de l'interconnexion Sud fera appel certainement aux collectivités dont l'enthousiasme affiché sera peut être modulé au moment des choix budgétaires. L'engagement de l'Etat ne saurait être évacué dans ce débat.

Les besoins de liaisons interrégionales pour l'Ouest sont très importants : il est nécessaire que les collectivités soient plus cohérentes dans leurs priorités en privilégiant, comme dans le cas de l'interconnexion Sud, les modes de transport à faible impact environnemental, peu sensibles à une élévation du coût des hydrocarbures et qui présentent l'avantage de desservir non seulement les principales métropoles, mais aussi tout un réseau de villes intermédiaires.

