



Cahier d'acteur n°16

novembre 2011

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.

Le tracé par Roanne sans gare nouvelle, un atout pour le département de la Loire

Notre association, créée en 1973, s'est donné pour but de promouvoir le chemin de fer sous toutes ses formes. Elle participe activement aux quatre comités de lignes qui concernent le département de la Loire. Il est donc logique que nous présentions une contribution au débat public sur le projet de ligne à grande vitesse POCL.

Pour nous, le passage par Roanne s'impose pour l'agglomération Roannaise, mais aussi et surtout pour l'ensemble de notre département. Nous plaidons pour une desserte en gare centrale et non en gare nouvelle pour plusieurs raisons que nous développerons plus loin.

Nous sommes donc pour tous les scénarios avec une option sud passant près de Roanne et pouvant améliorer grandement la liaison Lyon - Clermont-Ferrand. Nous sommes contre une gare nouvelle « à la campagne ». Une telle gare, si elle était construite, devrait être desservie par des TER. Quand on voit la gare « Lorraine » qui va être déplacée pour être mise en correspondance avec les TER, on ne doit plus construire de gare sans correspondance ferroviaire.

Nous demandons donc la construction d'un embranchement ferroviaire entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle pour desservir Roanne par sa gare centrale. Cet embranchement doit être bidirectionnel pour permettre des liaisons aussi bien vers Lyon que vers Clermont et Paris.

Son complément naturel sera l'électrification et l'amélioration de la ligne actuelle vers St Etienne. Nous montrerons dans les pages suivantes que les hypothèses de temps de trajet indiqués dans les tableaux du dossier du maître d'ouvrage pour cette ligne Roanne-St Etienne sont erronées et, minorent les améliorations de temps de parcours qu'induit le passage des TGV Paris-St Etienne par Roanne. C'est ce que nous souhaitons démontrer.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association des Amis du Rail du Forez
Gare SNCF de Bellevue
42100 SAINT-ETIENNE
arforez@cegetel.net
<http://arforez.free.fr/>

La situation ferroviaire actuelle du département de la Loire

Lignes desservant le département de la Loire
Sources Fond de carte : Infrastructures Diagnostic du réseau existant NO/ING/INF/6001/B.
Surimpressions et légendes : Amis du Rail du Forez

Le département de la Loire, le premier d'Europe continentale à avoir construit des voies ferrées en juin 1827 est aujourd'hui desservi par 4 lignes principales :

- 1 - Lyon-St Etienne-Firminy-Le Puy
- 2 - Lyon-Tarare-Roanne-Clermont
- 3 - St Etienne-Roanne
- 4 - St Etienne-Montbrison-Clermont

■ Lignes desservant le département de la Loire

1 - Lyon-St Etienne-Firminy-Le Puy

- Double voie électrifiée jusqu'à Firminy, voie unique diésel ensuite
- 55 allers retours Lyon/St Etienne, dont 4 TGV vers Paris + Fret, dont 40 prolongés à Firminy et 10 vers le Puy.
- Lyon/St Etienne en 50 minutes avec 3 arrêts en TER, en 40 minutes en TGV sans arrêt. Paris/St Etienne en 2h50 (horaires au 11/12/2011)

2 - Lyon-Tarare-Roanne-Clermont

- Double voie électrifiée de Lyon à St Germain au Mont d'Or et de St Germain-des-Fossés à Clermont, double voie diésel entre les deux.
- 27 allers retours autorails dont 7 prolongés à Clermont, 1 à Bordeaux et 2 à Tours + Frêt sur Roanne/Clermont
- Lyon/Roanne en 1h02 sans arrêt, 1h30 avec tous les arrêts
- Lyon/Clermont en 2h15 avec 4 arrêts
- Roanne/Paris en 3h07 meilleurs temps de parcours, par



le Creusot TGV

- Roanne/Paris en 3h13 meilleurs temps avec TER, par Lyon Part Dieu
- Roanne/Paris en 3h42 meilleurs temps avec TER et TEOZ, par Moulins (mais moins cher de 20 à 40 % !!)

3 - St Etienne-Roanne

- Double voie diésel
- 17 allers retours autorails + Fret
- St Etienne/Roanne en 1h10, meilleurs temps de parcours avec 8 arrêts.

■ 4 - St Etienne-Montbrison-Clermont.

- Double voie diésel jusqu'à St Just-sur-Loire, voie unique diésel ensuite
- 17 allers retours autorails St Etienne/Montbrison dont 5 prolongés à Clermont.
- St Etienne/Montbrison en 30 minutes et St Etienne/Clermont en 2h20, meilleurs temps de parcours.

Situation ferroviaire du département de la Loire avec une gare nouvelle

Une gare nouvelle au nord de Roanne sur la ligne POCL se situerait probablement dans le triangle St Germain Lespinasse – La Pacaudière – Noailly soit à 15 ou 20 km du centre ville de Roanne. Il

faudrait dans ce cas soit une liaison par bus couplée à de très grands parkings, soit un embranchement ferroviaire pour joindre la ligne nouvelle à l'ancienne vers St Germain Lespinasse. Ce barreau, en plus des correspondances pour les TGV avec arrêts, servirait aussi aux liaisons rapides TER vers Lyon et Clermont. Cette gare « à la campagne » oblige à mettre en circulation de nombreux bus vers les destinations non TER et des taxis à disposition.

Solution avec gare TGV et liaison TER pour correspondances.
Sources Fond de carte : Infrastructures Diagnostic du réseau existant NO/ING/INF/6001/B.
Surimpressions et légendes : Amis du Rail du Forez



— Ligne TGV POCL — Ligne TER à construire

Faisons l'hypothèse que nous avons la gare. Il faut maintenant se poser la question du nombre d'arrêts que nous obtiendrons. Il faut savoir que sur une ligne à vitesse max 320, un arrêt en gare « coûte » 7 minutes environ. Il faut également savoir qu'un arrêt en gare a pour conséquence pour le transporteur le paiement d'un péage supplémentaire. Celui-ci fait donc un calcul économique entre le coût financier de l'arrêt plus son coût en minutes qui, infine, avec l'allongement du temps de parcours équivaut à une perte de fréquentation pour les clients du parcours complet.

Il est envisagé des gares nouvelles à Bourges ou Nevers, Moulins-Vichy et Roanne. Pour les TGV Paris/Lyon voulant rester en dessous des 2 heures de trajet, un seul arrêt sera possible. Roanne étant probablement le moins porteur des 4 arrêts et situé à 10 minutes seulement de celui de Moulins-Vichy, il risque de n'avoir que peu de

train avec arrêt. Prenons l'exemple de la ville d'Oyonnax et de sa plastic-vallée qui s'est battue pour avoir une gare TGV à Nurieux (ligne Bourg-Genève). Elle n'a pour l'instant obtenue qu'un arrêt le matin pour aller à Paris et le soir pour en revenir. Les industriels ne peuvent pas faire venir leurs clients de Paris directement le matin, il y a des trains mais pas d'arrêts, il faut donc aller les chercher à Bourg-en-Bresse.

Cette gare apporterait un petit peu à Roanne et encore moins à l'ensemble de notre département.

Cette gare nouvelle aurait donc un coût important pour une desserte squelettique. Comme il serait indispensable de la relier au réseau classique pour y faire arriver des TER en correspondance, l'investissement serait beaucoup mieux employé à réaliser la liaison vers St Etienne par la gare Roanne centre et l'électrification de la ligne actuelle. C'est ce que nous allons voir maintenant.

Situation ferroviaire du département de la Loire avec une liaison vers la gare centre de Roanne

Cette option, que nous préconisons, ne s'entend qu'avec l'électrification et la modernisation de la ligne Roanne-St Etienne dont le financement peut provenir de la non construction de la gare nouvelle prévue dans le coût initial. Le raccordement entre ligne nouvelle et ancienne doit être bi directionnel pour que la gare centre soit reliée aussi bien coté Lyon que coté Clermont et Paris. Cet embranchement peut-être unique pour arriver au nord de Roanne. Il pourrait aussi y en avoir un second en direction de Lyon arrivant au sud de Roanne par le tracé de l'ancienne ligne de Charlieu, donnant ainsi à la gare centre un statut de gare de passage. C'est ce qui est fait pour les agglomérations de la ligne TGV Tours Bordeaux où aucune gare nouvelle n'est prévue mais des raccordements sud et nord à Poitiers et Angoulême. Par contre cette solution avec deux raccordements est probablement plus chère en investissement.

Il faut tout d'abord parler du tableau de synthèse présenté par le maître d'ouvrage. Pour tous les scénarios via Roanne (variante sud) le temps de trajet en gare nouvelle est de 1h20 à 1h30. Par contre, les durées indiquées pour St Etienne/Roanne sont peu ou prou celles des TER actuels avec les arrêts. les TGV feraient le trajet sans arrêt et avec une ligne électrifiée et partiellement modernisée. Nous estimons la durée à 40 à 45 minutes, comme l'encadré suivant le démontre.

Intéressons nous maintenant au trajet St Etienne/Roanne de 80 kilomètres. Nous avons vu que les TER modernes assurent le trajet en 1h10 avec 8 arrêts. Les trajets sans arrêts (matériel vide par exemple) se font en 50 minutes. La ligne comporte en partant de Roanne, 30 kilomètres limités à 95km/h difficilement améliorables sans frais importants à cause des valeurs de courbes prononcées. La section centrale (plaine du Forez) de 30 kilomètres est limitée à 130km/h. D'une implantation quasi rectiligne, la vitesse limite



Solution avec deux raccordements (celui vers Lyon réutilisant la plateforme de la ligne de Charlieu), électrification et modernisation de la ligne Roanne-St Etienne
Sources Fond de carte : Infrastructures Diagnostic du réseau existant NO/ING/INF/6001/B.
Surimpressions et légendes : Amis du Rail du Forez

- Ligne TGV POCL
- Embranchement à construire
- Ligne Roanne-St Etienne à moderniser

peut-être portée à 160 km/h à peu de frais. Enfin, la section finale de 20 kilomètres, au profil tourmenté doit rester en l'état avec une vitesse de 100/110km/h. Avec l'électrification, un TGV sans arrêt pourra faire le trajet en 40 minutes (soit 120 km/h de moyenne). La durée du trajet Paris/St Etienne via Roanne pourrait donc être de 1h30 de Paris à Roanne centre, 5 minutes de pertes de temps pour un arrêt à Roanne et 40 minutes de trajet final. D'où un temps total de 2h15 à comparer au trajet par Lyon demandant 2h50. L'amélioration serait donc de 30 minutes minimum ce qui est considérable.

L'effet bénéfique pour tout le département est très important avec toutes les gares vers St Etienne ou Lyon desservies en correspondance par un TER partant derrière le TGV (ou devant dans l'autre sens). On aurait ainsi un trajet Paris-Feurs en 2h00 ou 2h05 (actuellement 3h50) également un trajet Paris-Tarare en 2h05 (aujourd'hui 2h40).

L'amélioration serait aussi sensible sur les TER vers St Etienne avec un trajet d'environ 1 heure soit 10 à 15 minutes de moins.

Enfin, les 4 allers retours TGV Paris/St Etienne par Lyon libéreraient des sillons qui

pourraient être utilisés immédiatement par des TER directs très demandés par les Stéphanois et insatisfaits sur cette ligne la plus chargée de France (hors région parisienne). De même, les couplages et découplages des rames St Etienne et Lyon-Perrache à la gare de Lyon-Part Dieu sont des opérations délicates. Elles occupent longtemps les quais de cette gare qui a le plus grand besoin de rapidité et de fluidité.

Dans notre hypothèse, les 4 allers retours TGV Paris/St Etienne desserviraient Roanne qui aurait donc la même desserte que la préfecture, avec un temps de trajet plus court. Compte tenu du trajet plus court et à matériel égal, on peut envisager un cinquième aller retour journalier.

Pour ce qui est des trains Clermont/Lyon, nous avons actuellement 7 allers retours assurés en 2h20. Le gain pour les trains directs serait d'1 heure soit 1h20 de trajet. La fréquentation déjà en forte hausse serait « boostée » et il faudrait probablement une dizaine de liaisons journalières. On peut imaginer que la moitié fasse le trajet sans passer par Roanne et que 5 feraient le crochet. On peut estimer la perte de temps de 15 à 20 minutes selon la longueur du raccordement. Le semi direct par Roanne mettrait donc 1h40 pour le trajet total soit 35 à 40 minutes de Lyon à Roanne et 50 minutes de Roanne à Clermont, plus 5 minutes de rebroussement.

Il faudrait pour ce type de trajets des rames TER GV aptes aux circulations sur lignes nouvelles et anciennes. De plus, pour tenir les temps de trajets annoncés, ce matériel doit-être apte à 300km/h sinon les trajets seront plus longs.

Solution avec raccordement bidirectionnel entre la ligne nouvelle et la gare de Roanne et électrification et modernisation de la ligne Roanne-St Etienne
Sources Fond de carte : Infrastructures Diagnostic du réseau existant N0/ING/INF/6001/B.
Surimpressions et légendes : Amis du Rail du Forez



- Ligne TGV POCL
- Embranchement à construire
- Ligne Roanne-St Etienne à moderniser

CONCLUSION

Notre choix se porte donc sur les scénarios autorisant la variante sud via Roanne, sans gare nouvelle à Roanne mais avec embranchement bidirectionnel vers la gare de Roanne centre avec électrification et aménagement de la ligne Roanne/St Etienne. Ce choix garanti, pour les 2 principales villes de la Loire, au minimum 4 allers retours de Paris vers Roanne centre en 1h30, soit un gain de 1h40, et vers St Etienne Châteaureux en 2h15/2h20, soit un gain de 30 minutes.



Association des Amis
du Rail du Forez
Gare SNCF de Bellevue
42100 SAINT-ETIENNE
arforez@cegetel.net
<http://arforez.free.fr/>

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