

# Cahier d'acteur n°130

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Une LGV bonne à tout faire ?

*Tard venu dans les projets de LGV actés dans le schéma national des infrastructures de transports (SNIT), le POCL, classé en 20<sup>ème</sup> position des projets ferroviaires mais 1er des projets à lancer après 2020, souffre à nos yeux d'une contradiction liée à son double enjeu :*

- doubler la LGV Paris Lyon qui sera effectivement et totalement saturée en 2025, ce qui est admis par tous les milieux,
- améliorer la desserte de Clermont-Ferrand et de tout le territoire non encore desservi par TGV dans l'ensemble Centre-Auvergne, une sorte de "ventre mou" dans la France des TGV, et, en même temps, créer des relations rapides Clermont-Lyon.

*Sous la pression des politiques qui ont fait jouer leur "enclavement", RFF a donc été amené à faire du POCL à la fois un nouveau Paris-Lyon et une infrastructure de desserte fine des villes comme Orléans, Bourges, Vierzon, Nevers, Montluçon, Moulins, Roanne, Vichy, Clermont-Ferrand...*

*Des solutions alternatives ont été étudiées : le doublement sur place de Paris-Lyon a été écarté (trop destructeur) ; l'utilisation des branches ouest et sud prévues pour la LGV Rhin Rhône a été envisagée, mais leur réalisation n'apparaît pas assurée aujourd'hui ; des aménagements d'infrastructures sur les axes actuels Paris-Clermont et Paris-Châteauroux ont été suggérés mais RFF a conclu que ces solutions ne répondent pas aux objectifs fixés au POCL, tout en étant coûteuses. Aussi a-t-il été proposé 4 tracés soumis au débat public pour une LGV complète de Paris à Lyon.*

*Le débat est actuellement très vif, les responsables des communautés territoriales de l'ensemble Centre Auvergne tentant d'infléchir les tracés vers les villes de leurs circonscriptions, ce qui impliquera leur participation financière en une période de raréfaction de leurs ressources et ce qui ne pourra assurer une desserte équitable de tous les bassins urbains.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



### FNAUT RÉGION CENTRE

Transport. Consommation. Environnement.

ASSOCIATION RÉGIONALE  
DES USAGERS DES TRANSPORTS  
DE LA RÉGION CENTRE

Affiliée à la Fédération Nationale  
des Associations d'Usagers des  
Transports (FNAUT)

29, rue des Trois tonneaux  
37540 SAINT CYR SUR LOIRE  
Courriel : [jf-troin@orange.fr](mailto:jf-troin@orange.fr)

Tél. : 02 47 54 06 59

La FNAUT Région Centre est une section régionale de la FNAUT nationale. Elle couvre les six départements de la Région Centre et fédère 17 associations. Elle a longuement réfléchi au projet POCL et livre ici ses observations issues de son dernier conseil d'administration (Orléans, 29 novembre 2011)

# Un calendrier lointain mais une “urgence technique”

Rappelons que sont programmées auparavant les LGV Est - 2ème tronçon actuellement en construction, LGV Ouest Le Mans-Rennes, LGV SEA Tours-Bordeaux, LGV Nîmes-Montpellier. On peut y ajouter les hypothétiques branches sud et ouest de Rhin-Rhône, la réalisation de l'axe Lyon-Turin (avec une dimension fret), la soudure Montpellier-Perpignan (raccord avec l'Espagne), le projet de LGV PACA.

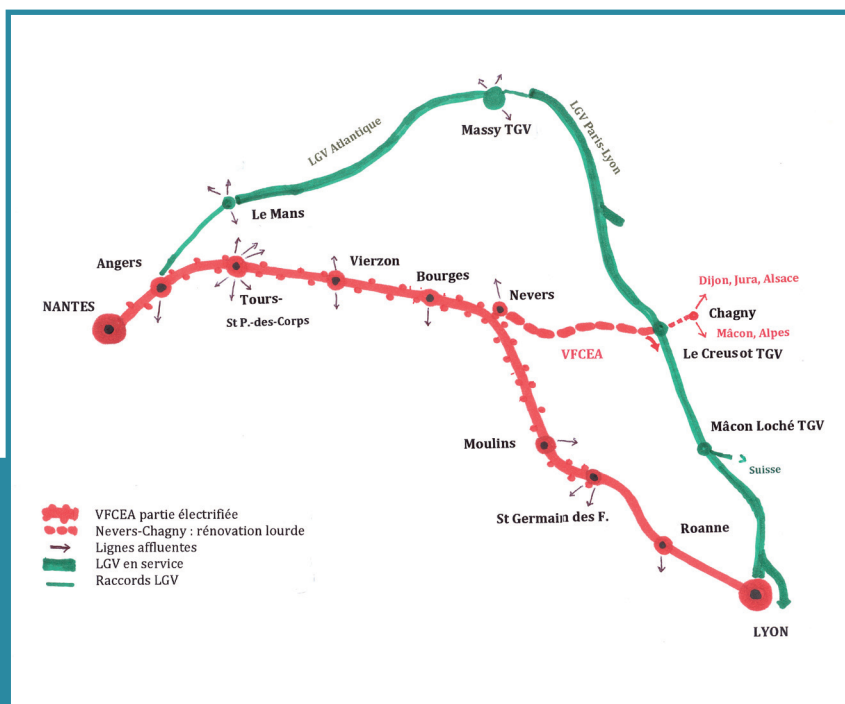
On pourrait donc considérer le POCL comme une utopie repoussée aux calendes et probablement non

finançable et s'en désintéresser. Mais le besoin d'écouler le trafic sur un axe sud-est de plus en plus surchargé fera certainement avancer ce projet de quelques cases comme une sorte "d'urgence technique". Aussi est-il important de se positionner par rapport aux tracés proposés, et ceci a conduit la FNAUT Région Centre à faire valoir ses vues. La desserte en profondeur du territoire est pour nous le but à atteindre et nous laissons aux techniciens le soin de résoudre la saturation de Paris Lyon et de réaliser du Paris Lyon en moins de 2 heures.

## Les objectifs fondamentaux pour notre fédération régionale

- Tout d'abord, sans renier la solution d'une LGV au moins partiellement, **ne plus créer de gares nouvelles de plein champ** conduisant obligatoirement à des transferts routiers, véritable gâchis socio-économique, sans apport de nouveau potentiel (les gares "exurbanisées" sont des échecs en terme de création d'activités réellement liées au TGV),
- **relier toutes les fois que c'est possible la LGV au réseau traditionnel**, afin d'assurer des dessertes de gares urbaines en centres-villes et une interconnexion avec les TER et les transports urbains, assurant ainsi une large diffusion de l'effet TGV sur les territoires,

- **privilégier les dessertes de multiples villes intermédiaires** par le biais de raccordements, afin de ne pas créer des "perdants du TGV", quitte à allonger de quelques minutes les temps d'accès à ces villes desservies en gares centrales,
- **permettre ultérieurement à des TER-GV d'assurer de bonne relations interurbaines**, par emprunt mixte de la LGV et des voies traditionnelles, garantissant la cohésion des territoires et résolvant, autrement que par la route, les besoins de mobilité des populations.
- **lier cette LGV au renforcement de la transversale classique Nantes Lyon** par Vierzon, notamment en rénovant et améliorant la ligne Nevers - Chagny, avec un raccord aisé au Creusot à la LGV Paris - Lyon, ce qui constituerait un itinéraire de délestage très utile et donnerait tout son poids au projet VFCEA,
- **faire bénéficier le POLT du temps gagné en amont de Vierzon** par un raccordement au POCL, ce qui améliorera toute la desserte de la chaîne des villes au delà et notamment de Limoges, rendant ainsi inutile le barreau de LGV Poitiers-Limoges.



Nantes - Lyon :  
Asphyxier une transversale ou la faire revivre ?  
Carte : J.F. Troin, FNAUT, 2011

# Une proposition de ligne POCL plus courte mais à multiples finalités

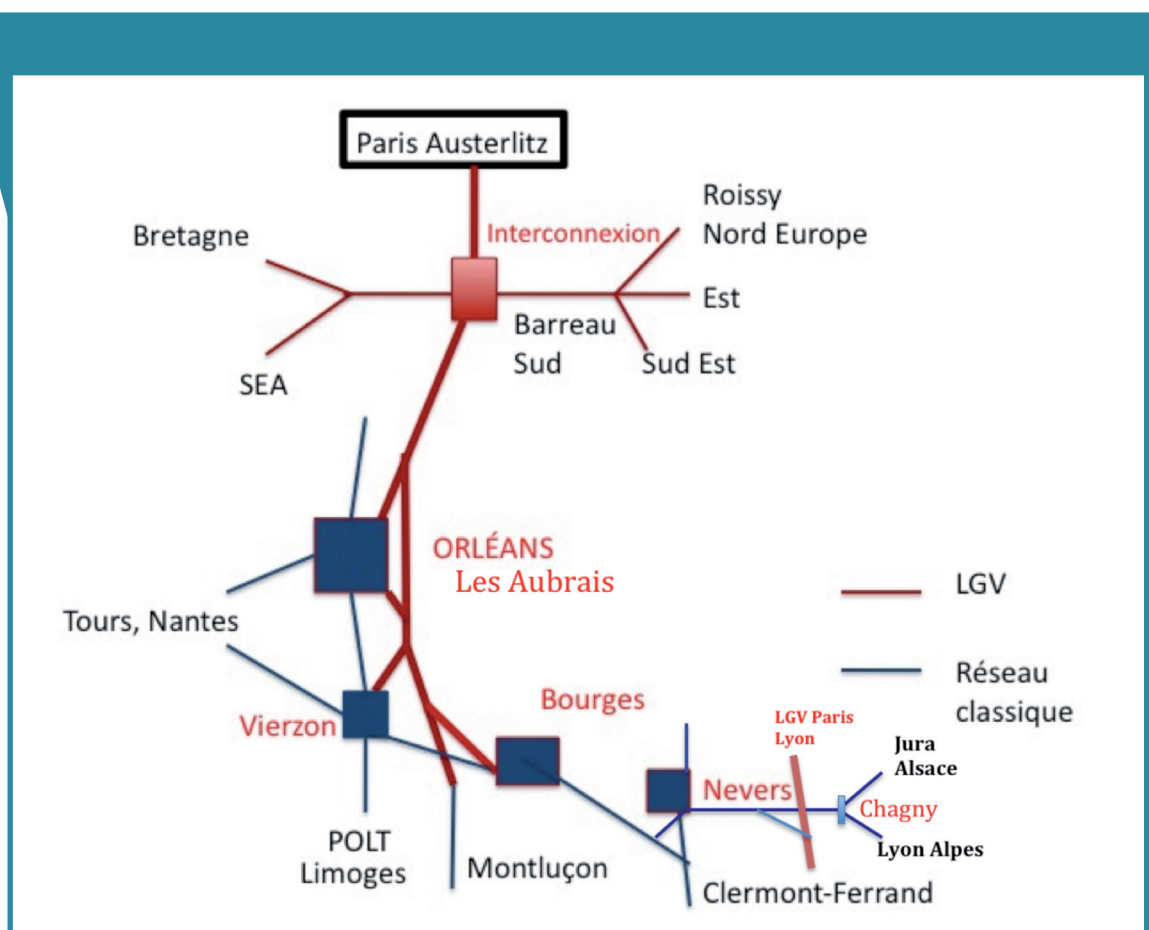
Nous proposons l'option suivante (voir schéma) :

- une LGV raccourcie en forme de Y renversé issue de Paris-Austerlitz, en connexion avec le futur barreau sud Grande Vitesse d'Île de France pour permettre les relations vers Roissy, le Nord et l'Est, et rejoignant à Bourges le réseau traditionnel avec un raccordement préalable à Vierzon,
- une arrivée sur Orléans pouvant utiliser la trouée de la ligne de Pithiviers afin d'épargner la forêt – tracé ouest du projet RFF - avec raccordement en gare des Aubrais, la ligne poursuivant vers le sud en tunnel sous la Loire à l'est d'Orléans, dès la gare des Aubrais et émergeant aux alentours de Saint Cyr en Val (nécessité de tunnel liée au classement du fleuve au patrimoine mondial),
- un jumelage possible avec la voie traditionnelle jusqu'aux abords de Theillay où se ferait un raccord

avec le POLT, puis un parcours en LGV distincte jusqu'à Bourges avec auparavant embranchement vers Montluçon et arrivée en gare de Bourges Ville, où les installations permettent l'accueil de voies dédiées TGV,

- la poursuite de l'itinéraire sur la voie traditionnelle améliorée à bonne vitesse en direction de Nevers, Moulins, Clermont,
- le raccord au Creusot avec la LGV Paris-Lyon par remodelage de la ligne Nevers Chagny et à partir de Chagny un accès ainsi facilité au Jura, à l'Alsace et aux Alpes.

Les gains de temps demeurent notables par rapport à la situation actuelle, les dessertes urbaines sont assurées au mieux, les liaisons tant radiales que transversales sont multipliées.

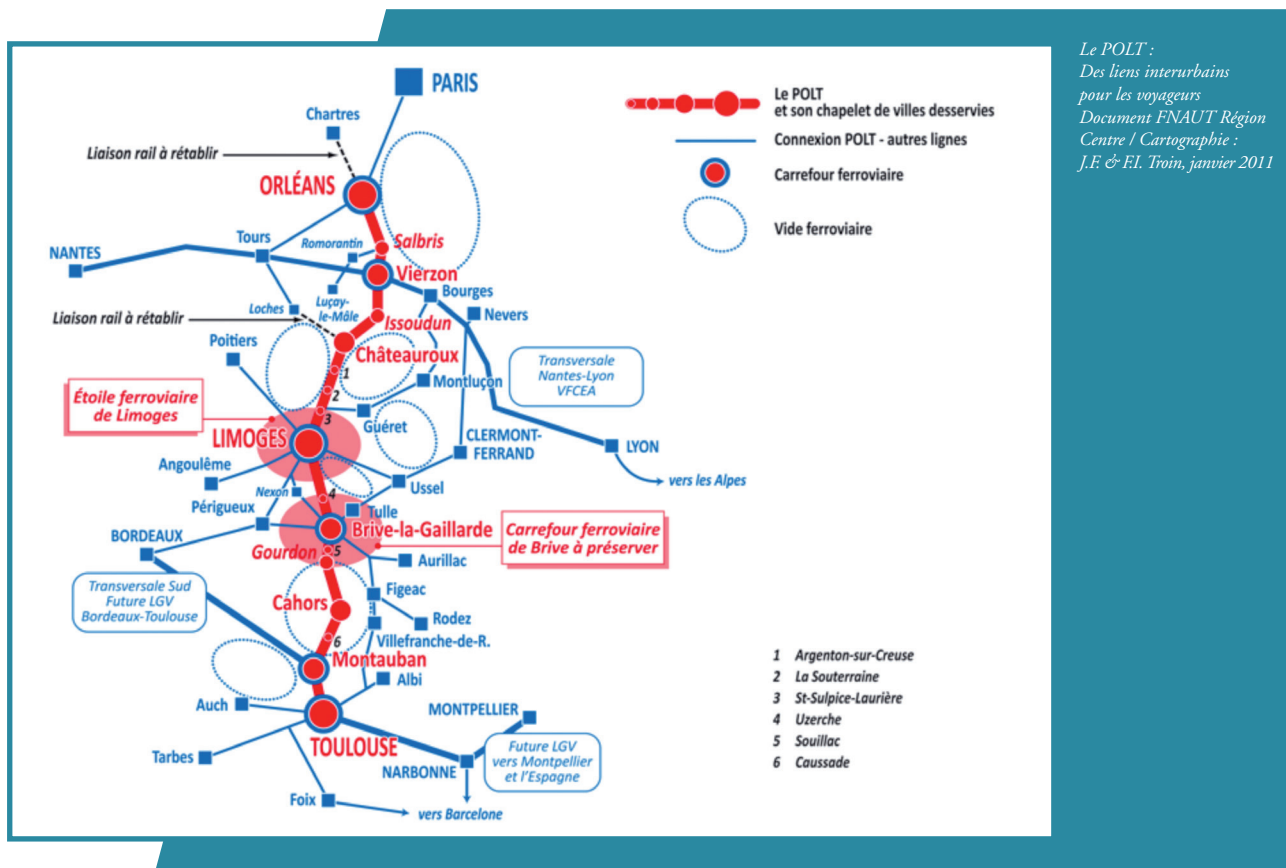


*Un POCL a minima mais avec multiples connexions et revalorisation du POLT.  
Carte : FNAUT Région Centre, 2011*

# Associer POCL et POLT

Notre proposition, plus limitée en kilométrage de LGV, aurait le mérite de faire d'une pierre deux coups et de doubler - par valorisation de l'existant - l'effet territorial :

- en irriguant finement l'espace entre Orléans et Clermont-Ferrand,
- et en assurant en même temps, par raccordement de la LGV POCL au niveau de Vierzon, une desserte interurbaine plus rapide sur la ligne POLT au profit d'un chapelet de villes entre Orléans et Toulouse (voir croquis ci-dessous).



## CONCLUSION

La solution à la saturation de Paris Lyon et à la réalisation d'un objectif Paris Lyon en moins de 2 heures ne peut être couplée avec un souci de desserte en profondeur des espaces et des villes. Le mélange de cet objectif "technique" avec le souci de desserte "territoriale" du Centre-Auvergne ne semble pas à nos yeux réalisable, car il y a une forme d'incompatibilité entre les deux missions.

Représentants des usagers, nous accordons donc priorité à une amélioration des dessertes urbaines, à un maillage du réseau et à une complémentarité TGV/TER/TET, au détriment certes d'une desserte de type "avion", privilégiant la vitesse maximale et le minimum d'arrêts, mais qui obéit à une autre logique.

Pour toutes ces raisons nous proposons donc le schéma de "LGV a minima" illustré ci-dessus, que nous avons déjà présenté au débat public lors de notre audition en juin 2011, et que nous reprenons, non pas par chauvinisme territorial, mais dans un souci d'équité dans les dessertes, d'équilibre environnemental et de modération des dépenses sur deniers publics.

Une LGV plus limitée, moins coûteuse, mais permettant de :

- desservir en profondeur l'Auvergne et le Limousin,
- renforcer l'axe classique Paris Toulouse (POLT),
- revaloriser la transversale Nantes Lyon,
- se connecter au reste du réseau TGV (Nord, Est européen, Atlantique, Sud-Est).

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR  
 LE PROJET DE LIGNE À 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