



# Cahier d'acteur n°159

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.

## POUR LE SCENARIO OUEST-SUD QUI GARANTIT LE MIEUX A TERME LE MAILLAGE FERROVIAIRE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*

**VEOLIA TRANSDEV**

169 avenue Georges Clémenceau  
92735 Nanterre Cedex

T : 01 46 69 33 44 / 06 14 19 35 35

Le CDT est chargé par le Conseil général de promouvoir et mettre en marché l'offre touristique, et d'accompagner les acteurs du tourisme et porteurs de projets dans leur démarche professionnelle.

*VEOLIA TRANSDEV, est le premier opérateur privé européen pour le transport de voyageurs et a une expérience affirmée dans des pays où la libre concurrence ferroviaire peut s'exercer, comme depuis le 11 décembre 2011 sur la liaison Paris-Dijon-Milan-Venise, avant de devenir pleinement opérateur ferroviaire en France.*

*Le rôle d'un opérateur ferroviaire n'est pas d'imposer le tracé d'une future ligne mais de partager avec le public et les décideurs ses réflexions pour un système de transport durablement performant, au service des territoires, des habitants et des collectivités.*

*C'est pourquoi VEOLIA TRANSDEV souhaite émettre un certain nombre d'observations sur le projet POCL à horizon 2025 et les livrer à la sagacité de la Commission Particulière du Débat Public sur cet ouvrage, à RFF et à tous les intervenants dans ce Débat.*

# Trois objectifs clairs

Le projet POCL est directement issu d'une exigence du doublement de la LN1 Paris-Lyon en voie de saturation et du Grenelle de l'Environnement qui vise tant à un transfert modal de l'aérien et du routier vers le ferroviaire qu'à une desserte plus équitable des territoires par les LGV.

**VEOLIA TRANSDEV souscrit à ces trois objectifs.**

## ■ Quel(s) modèle(s) envisager pour le POCL ?

S'il ne s'agissait que de soulager un axe majeur dans le réseau ferré français, la solution la plus simple tiendrait dans l'établissement d'un ouvrage au tracé parallèle à celui existant : les services seraient ensuite des plus simples à établir entre un point origine (Paris) et une autre destination (Lyon).

Pour un opérateur, un tel contexte résumerait sa participation au choix de sillons et à une organisation de trafic en autant d'allers et retours, avec le choix de l'arrêt intermédiaire éventuel.

On peut ajouter que, pour la gestion de son parc matériel comme pour celle de ses personnels, un tel format serait hautement simplificateur et générateur d'économies pour l'opérateur ferroviaire quel qu'il soit.

Deux tracés au moins, sur les quatre proposés, en relèvent quasiment.

### **L'originalité et l'intérêt du tracé « Ouest-Sud »**

Cependant, l'un des tracés proposés au Débat Public tranche nettement par rapport aux autres : le tracé « Ouest-Sud », qui offre davantage de fonctionnalités et ouvre, à l'instar de l'orientation définie page 55 dans le document de base de RFF, une perspective « réseau ».

VEOLIA TRANSDEV, après examen, estime que cette option s'écarte positivement des modèles qui ont prévalu jusqu'ici dans la conception des ouvrages à construire, considérés comme autant d'unités et d'entités indépendantes les unes des autres.

De même, VEOLIA TRANSDEV relève que le POCL s'enrichirait, ainsi, d'une triple fonction :

- une relation navette Paris-Orléans(-Blois),
- un réseau « courte et moyenne distance » parcourues en moins de 2 h30 pour prendre en charge la desserte des villes et agglomérations du Territoire ainsi considéré, approchées par le fuseau « Ouest-Sud » structurant pour cet hexagone central qui a vocation à se métropoliser : Orléans-Blois-Châteauroux-Clermont-St Etienne-Lyon-Orléans.
- un réseau longue distance pour les dessertes au-delà de Lyon vers le Sud-Est

De plus, les relations que ce tracé initierait seraient tant radiales que transversales, et participeraient à un maillage ferroviaire du territoire analogue, bien que moins dense, à celui des autoroutes

# Un nouveau modèle Grande Vitesse susceptible de voir le jour : L' INTER - AGGLOMERATIONS

Si le modèle économique de la longue distance (origine parisienne/destination provinciale unique sans arrêt intermédiaire) en vigueur continue à faire ses preuves, il atteindra néanmoins ses limites et délaissera une part non négligeable de clientèle potentielle pour le rail : celle relevant des villes et agglomérations dites « moyennes », et celle qui peut volontiers préférer la fréquentation du train à l'usage de l'automobile pour des distances de 100 à 150 kilomètres, sous condition d'horaires adaptés et de temps de parcours non dissuasifs.

Il est donc nécessaire de s'orienter vers un nouveau modèle qui intègre la desserte de ces villes moyennes. Le maillage de lignes à grande vitesse étant de plus en plus dense, VEOLIA TRANSDEV estime qu'il sera

ainsi possible de répondre aux besoins des usagers de collectivités exclues par le système tel qu'il a été conçu depuis 30 ans.

Ces usagers et ces collectivités pensent, à juste titre, qu'ils n'auront pas droit à une desserte spécifique et devront se contenter des sillons demeurant disponibles suite à un choix des opérateurs privilégiant la longue distance plus rémunératrice, à première vue, et d'organisation plus facile.

Le réseau courte distance doit émerger pour donner lieu à des dessertes attractives pour les usagers et les villes du territoire POCL, et représenter ainsi une véritable alternative à la voiture.

Bien évidemment pour le réseau courte distance, un matériel spécifique est à envisager, qui soit adapté aux services attendus et à rendre. En considérant la nécessité d'un train pour :

- à la réunion du matin ou de la journée (arrivée vers 8h30),
- le déjeuner suivi de la réunion de l'après-midi (arrivée pour midi)
- le retour de la réunion du matin (départ après midi)

- la réunion de l'après-midi (arrivée à 13h30)
- retour de la réunion du matin suivi d'un déjeuner (départ 14h/14h30)
- retour de la réunion de la journée ou de l'après-midi (départ 17h30 et 19h30)

La desserte type pourrait être de 7 A/R pour ce réseau, sachant qu'un cadencement aux 2 heures concerne 8 A/R.

## De nombreux atouts auxquels les opérateurs ferroviaires ne seront pas insensibles :

A l'horizon de la mise en service du POCL, 2025, plusieurs opérateurs seront sur les rangs. Seront-ils, tous, uniquement intéressés par des services longue distance ? Lequel voudra bien ajouter aux services qu'il fournit ceux relevant de la « media distancia » selon le modèle espagnol ou de la courte distance (100km) ? Faudra-t-il une gouvernance spécifique pour ce dernier ?

VEOLIA TRANSDEV considère que le droit au transport est inaliénable et que tout doit être mis en œuvre pour que la grande vitesse profite à tous les usagers des territoires traversés, relevant de collectivités grandes ou moyennes.

VEOLIA TRANSDEV considère que le territoire n'est pas figé dans sa configuration actuelle tant démographique qu'économique. La LGV POCL doit être un outil au service d'un aménagement équilibré du territoire qui facilite le regain démographique et les implantations d'activités.

VEOLIA TRANSDEV entend soutenir un scénario évolutif, contribuant à poursuivre le maillage Grande Vitesse du pays et appelé à être intégré dans un réseau européen en cours d'élaboration.

D'emblée, le choix d'un opérateur est dicté par la chalandise espérée d'où l'importance du facteur démographique et des perspectives de développement économique des zones traversées.

Il est évident que les poids respectifs des agglomérations d'Orléans, de Clermont-Ferrand et de St Etienne, tous supérieurs à 400.000 habitants, motiveront des opérateurs à mettre en place des relations améliorées avec Paris, Lyon et leurs aéroports..

Les relations que ces agglomérations entretiennent entre elles par le mode ferroviaire sont aujourd'hui difficiles et restent donc modestes. Elles ne sont pas vouées à le rester si un ou plusieurs opérateurs proposent grâce à la LGV une grille de dessertes pertinente répondant en priorité aux besoins de la clientèle et s'écartant des modèles actuels dictés par des « impératifs » liés au

matériel roulant ou à un mode rigide d'exploitation et d'organisation.

D'autres agglomérations, telles Blois, Châteauroux, Bourges, Montluçon, Vichy, Roanne, Villefranche/Saône ont la taille critique permettant de bons coefficients de remplissage de trains de type TGV et/ou TERGV. En effet, leur avenir économique apparaît sain par le renouveau de leurs activités, et on ne peut les imaginer isolées et sans relations faciles avec Paris et Lyon d'une part mais également entre elles.

Le tracé Ouest-Sud correspond bien, par son parcours au plus près de toutes ces villes, à une addition tout au long de son cheminement de compétences, de savoir-faire et de synergies qui ne sauraient être sous-estimés.

Grâce aux croisements de cette LGV, projetée selon ce tracé « Ouest-Sud » avec des lignes importantes du réseau actuel, des services mixtes (LGV-lignes historiques) sont imaginables, et des villes préfectorales administratives telles Nevers et Moulins seraient intégrables dans une trame de dessertes diversifiées, ce qui semble difficile à envisager dans la situation actuelle à la lecture du document de référence de RFF, qui place arbitrairement ces deux villes en cul-de-sac.

Si l'on ajoute que ce tracé « Ouest-Sud » anticipe et amorce d'autres liaisons cette fois transversales, dans le cadre du Barreau Est-Ouest inscrit dans le SNIT (Lyon-Bordeaux, Lyon-Nantes-Rennes par « le cœur du Massif Central » selon l'expression ministérielle lors des débats parlementaires), tout opérateur ferroviaire ne peut qu'être interpellé favorablement.

Évolutif, ce tracé « Ouest-Sud » ouvre de nouvelles perspectives de développement pour le ferroviaire en lui donnant des atouts supplémentaires pour s'imposer face à la route et à l'aérien et provoquer, à son avantage, un report modal significatif.

# Quelles propositions concrètes sont aujourd'hui avancées ?

RFF émet des hypothèses de trafic tout en précisant qu'en dernier ressort, ce sont les opérateurs qui décideront de la nature et de la fréquence des dessertes. C'est une évidence.

Il eût été bienvenu qu'au lieu de chiffres bruts assésés, soient indiquées des « fourchettes », ouvrant la perspective de « possibilités offertes ».

Le public comme les collectivités sont donc dans la plus complète incertitude pour se prononcer sur tel ou tel « scénario » quant au nombre de relations quotidiennes entre origines et destinations.

Il en est de même du temps selon lequel telle ville serait reliée avec telle autre : tous les trains ne pourront pas être « sans arrêt(s) » intermédiaire(s) et le nombre de ces arrêts peut varier.

Les premières grilles de dessertes évolueront selon les fréquentations constatées, et aucune garantie ne peut accompagner les annonces relevées dans le cahier de RFF à quinze ans de distance !

Tout est donc ouvert à ce stade pour la définition des dessertes qui dépendront des priorités affichées par les opérateurs et de la puissance publique, par exemple si celle-ci souhaite l'introduction de TERGV.

## CONCLUSION

Il n'y a pas de modèle unique d'exploitation VEOLIA TRANSDEV, au travers de son expérience sur d'autres réseaux, peut affirmer que des clientèles nouvelles peuvent être séduites par des horaires hors-pointe associés à des tarifs promotionnels ou par des services à bord ajoutant au confort du voyage.

VEOLIA TRANSDEV estime que la desserte fine du territoire pourra d'autant mieux être réalisée si la grande vitesse atteint le cœur de chaque agglomération en sa gare centre, devenue pôle intermodal.

Enfin, VEOLIA TRANSDEV, qui démontre au quotidien sa compétence sur les trafics ferroviaires régionaux, notamment en Allemagne, estime en connaissance de cause qu'il peut y avoir une parfaite continuité et complémentarité entre les réseaux régionaux et le réseau de type LGV, donc entre le réseau historique et le réseau du XXI<sup>e</sup> siècle à parfaire et dont ressort le projet POCL.

C'est le scénario Ouest-sud qui permet le mieux de mettre en place une nouvelle définition de la desserte Grande Vitesse.

**VEOLIA TRANSDEV**  
169 avenue Georges Clémenceau  
92735 Nanterre Cedex  
T : 01 46 69 33 44 / 06 14 19 35 35

**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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL