



Cahier d'acteur n°181

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports (FNAUT).**
32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Courriel : contact@fnaut.org
Site internet : www.fnaut.asso.fr

La FNAUT rassemble 150 associations implantées sur l'ensemble du territoire : usagers des transports urbains, du train et de l'autocar, autopartageurs, piétons, cyclistes, personnes handicapées, familles de victimes d'accidents routiers, riverains de grands axes routiers et d'aéroports.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique des transports, elle est strictement indépendante des autorités organisatrices de transports et des exploitants. Elle défend une organisation de la mobilité assurant des déplacements faciles et sûrs, préservant le cadre de vie et réduisant la dépendance pétrolière et les émissions de gaz à effet de serre.

La FNAUT estime que le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse POCL est économiquement et écologiquement pertinent. Elle préconise le tracé médian par Roanne (sans gares nouvelles à Moulins et Roanne), car il permet de maximiser les gains de trafic nord-sud à longue distance et de créer une transversale majeure ouest-est tout en améliorant de manière décisive la desserte du centre de la France.

- Elle propose de renforcer le maillage du réseau ferré grâce à trois compléments réalistes :
- l'intégration de la desserte Paris-Limoges-Brive dans le projet POCL ;
 - une LGV reliant Orléans à Courtalain, plaçant Orléans à la fois sur l'axe Paris-Bordeaux et sur une transversale à grande vitesse Rennes/Nantes-Lyon, et permettant ainsi de renforcer ses liaisons avec tout le sud de la France ;
 - enfin une liaison entre la LGV Paris-Lyon et la branche est de la LGV Rhin-Rhône.

Un projet pertinent

La LGV Paris-Lyon et la gare de Paris-Lyon sont saturées aux heures de pointe. Cette situation va se généraliser avec les mises en service des LGV Rhin-Rhône et, bientôt, Nîmes-Montpellier. Une dégradation, déjà perceptible, de la qualité des relations offertes aux 40 millions de voyageurs concernés chaque année et, par suite, un report de trafic sur l'avion et la voiture, sont à craindre.

Un doublement de la LGV Paris-Lyon est donc nécessaire, même si la généralisation des rames à deux niveaux et

l'introduction de la signalisation ERTMS permettent d'en retarder la date, car la réalisation d'autres LGV (Lyon-Turin, PACA, Montpellier-Perpignan) entraînera de fortes hausses de trafic.

Un doublement sur place est très coûteux et difficile techniquement. Un itinéraire nouveau, permettant de faire bénéficier le centre de la France de dessertes TGV et d'augmenter la rentabilité du projet, s'est donc imposé naturellement.

Deux objectifs à concilier

Les deux objectifs du POCL, doublement de la LGV Paris-Lyon et desserte du centre de la France, sont compatibles mais en partie concurrents : il faut rechercher le meilleur compromis.

L'effet TGV doit être relativisé. Ce qui compte pour un territoire, c'est une bonne desserte ferroviaire : un trajet province-Paris en moins de 2h30 (permettant un aller-retour dans la journée avec une journée presque complète de séjour à destination), une fréquence élevée, des tarifs accessibles à tous, une bonne ponctualité, et de bonnes relations avec le reste du territoire grâce à un maillage du réseau ferré. Une modernisation poussée des lignes classiques, en particulier Bourges-Montluçon, permet d'atteindre cet objectif.

Le tracé ouest-sud, le plus coûteux, pénalise trop fortement les relations Paris-Sud Est. Le tracé est ne permet pas une desserte équilibrée des territoires. Seuls les tracés ouest et médian méritent d'être comparés. Dans les deux cas, le passage par Roanne favorise les relations entre Clermont-Ferrand et Lyon, permet de desservir Saint-Etienne, maximise le trafic et permet de doubler intégralement la LGV Paris-Lyon.

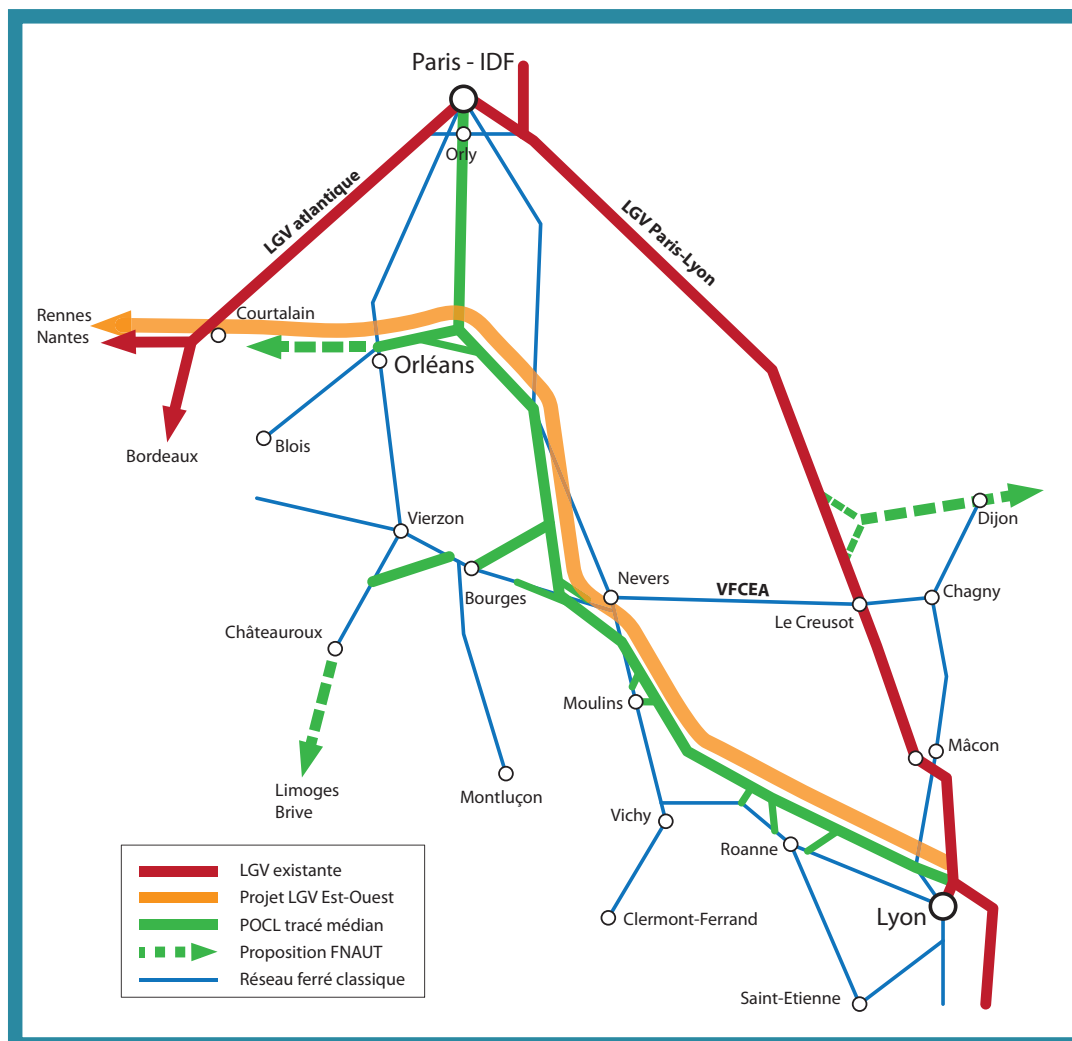
Quel que soit le tracé, la desserte des territoires sera améliorée de manière décisive et une transversale performante Lyon-Nantes sera amorcée de Lyon jusqu'à l'ouest de Nevers. Ainsi la durée des trajets Paris-province, comprise entre 1h et 2h environ, ne varie que de 5 à 10 minutes si on passe du tracé ouest au tracé médian.

La concurrence intermodale

Dans une étude réalisée pour la FNAUT et l'ADEME en 2003, deux experts reconnus, Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, ont montré que, par rapport à une situation de référence sans TGV et toutes choses égales par ailleurs (prix du pétrole, fiscalité du kérosène), 35 millions de passagers aériens par an aurait été captés par le TGV en 2030, soit la capacité maximale d'Orly.

Cette projection a été actualisée. En 2010, le transfert de trafic sur le TGV a déjà été de 15 millions de passagers, soit 40 000 passagers par jour. Ainsi le TGV permet dès aujourd'hui d'éviter plus de 300 vols par jour, soit 15% du trafic qui aurait été observé à Orly et Roissy en l'absence du TGV. En 2030, il devrait donc permettre d'éviter environ 30% des vols.

Le TGV concurrence aussi la voiture. Si ce n'était pas le cas, l'autoroute A6 Paris-Lyon serait depuis longtemps à 2 x 3 voies sur l'ensemble de son parcours ! De l'ouverture de la LGV Paris-Lyon en 1981 au contrechoc pétrolier de 1986, la croissance du trafic a été enrayée sur l'A6 alors qu'elle augmentait fortement sur les autres autoroutes.



Comparaison des tracés ouest et médian

Le tracé ouest favorise légèrement la desserte du centre, mais ne réduit pas le temps de parcours Paris-Lyon en-deçà de 2h. Si on passe au tracé médian, le trafic entre le centre et les autres régions diminue de 0,3 million de voyageurs/an mais il augmente de 1,2 million entre l'Île-de-France et le Sud-Est (le trafic est-ouest ne varie pas), soit un gain de 15% en nombre total de voyageurs et de plus de 50% en nombre de voyageurs.km. Par suite le tracé médian, de même coût que le tracé ouest, a une rentabilité bien meilleure. Le financement du POCL, très difficile dans le contexte actuel (endettement, absence de fiscalité écologique), ne sera possible que si ce tracé est adopté, grâce aux recettes supplémentaires qu'il est seul à procurer.

La construction d'une LGV pénalise inévitablement l'environnement local : effet de coupure, destruction de milieux agricoles ou naturels (les nuisances sonores peuvent être atténuées). Le tracé médian, qui évite la Sologne, minimise cet impact. Mais une LGV rend possible des transferts de trafic de l'avion vers le rail, donc une limitation des nuisances subies par les « populations survolées » en particulier en Île-de-France où 800 000 personnes sont concernées, de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre (les émissions dues au trafic aérien sont généralement minimisées d'un facteur 2 car on « oublie » la formation des traînées de condensation en haute altitude).

■ Trois compléments pour valoriser le POCL

Une LGV Poitiers-Limoges assècherait la ligne classique Paris-Toulouse (POLT) et surchargerait la LGV Atlantique au nord de Poitiers. Ce projet coûteux (1,5 milliard €) doit être abandonné au bénéfice d'une desserte TGV de Limoges et Brive à partir du POCL, dans le prolongement de celle de Bourges et Châteauroux, analogue à celles de Montluçon, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne. La rentabilité du POCL en serait améliorée.

Quel que soit le tracé du POCL, Orléans sera relié très rapidement à Paris, mais les TGV reliant directement Orléans à Lyon seront peu nombreux. La construction d'une LGV de 50 km (1 milliard €) entre Orléans et Courtalain dans le prolongement de la bretelle reliant le tracé médian à Orléans présenterait un double intérêt :

- créer une transversale à grande vitesse entre Lyon et Nantes/Rennes et, du même coup, faire bénéficier Orléans des dessertes transversales ne passant plus par l'Île-de-France ;
- placer Orléans sur l'axe Paris-Bordeaux et décharger la LGV Atlantique entre Courtalain et Paris-Montparnasse en offrant un itinéraire alternatif passant par Orléans (cette LGV sera saturée après la mise en service des LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes/Sablé).

Le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), une idée ancienne de la FNAUT, reprise et développée par la région Bourgogne, consiste à électrifier la ligne Chagny-Nevers et à la connecter à la LGV Paris-Lyon en gare du Creusot-TGV, à rabattre le trafic TGV Alsace-Lyon-Sud Est sur cette LGV, et à développer les relations transversales Intercités. Une solution plus efficace consiste à construire ultérieurement une LGV entre Dijon et Saulieu remplaçant les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône.

Les gares TGV

La FNAUT est opposée à la création de gares TGV distinctes des gares urbaines existantes. En Allemagne, les villes desservies par les trains à grande vitesse (ICE) sont contournées par les LGV, sans gare nouvelle : les ICE desservent la gare centrale grâce à des raccordements amont et aval à la ligne classique ; les voyageurs disposent ainsi, au départ ou à l'arrivée, des transports publics de proximité régionaux et urbains. C'est le dispositif à retenir pour Roanne et Moulins (en utilisant la ligne Moulins-Paray-le-Monial).

Bien des décideurs économiques et politiques sont favorables aux gares TGV exurbanisées, dont ils attendent qu'elles favorisent l'implantation d'entreprises "innovantes". Il s'agit d'une illusion : les entreprises sont attirées d'abord par la présence d'une main d'œuvre qualifiée, d'une université, d'un centre de recherche. L'expérience prouve que la "technopole" reste un terrain vague, et que la gare n'est entourée que d'un vaste parking.

CONCLUSION

On peut objecter que la réalisation de nouvelles LGV augmenterait encore l'endettement de la France. Mais ce qui est dangereux, c'est d'investir dans des projets inutiles voire nocifs (aéroport de Notre Dame des Landes, autoroutes, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges). Décréter un moratoire sur l'ensemble des projets de LGV serait absurde car la capacité du réseau ferré est devenue insuffisante et il faut valoriser les atouts écologiques du rail. S'il est bien conçu et enrichi selon les suggestions de la FNAUT, le POCL suivant le tracé médian constitue un projet d'intérêt national.



Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports (FNAUT)
32 rue Raymond Losserand
75014 Paris
Courriel : contact@fnaut.org
Site internet : www.fnaut.asso.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


Commission particulière
du débat public
LGV POCL