

Cahier d'acteur n°219

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.

Vocation et objectifs

Avec un réseau de 4834 kilomètres, VINCI Autoroutes est le premier opérateur autoroutier en Europe. Les réseaux de ses quatre sociétés concessionnaires – ASF, Cofiroute, Escota et Arcour – couvrent la moitié sud et l'ouest de la France, soit plus de la moitié du réseau concédé national. Mettant sa performance d'entreprise au service de sa mission d'utilité publique, VINCI Autoroutes agit pour rendre l'autoroute plus sûre, plus respectueuse de l'environnement et plus conviviale.

Sur le territoire du projet de ligne à grande vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon, VINCI Autoroutes finance, aménage et entretient les autoroutes A10, A19, A71, A72, A85 et A89.

POCL : un ambitieux projet ferroviaire pour le long terme, des réponses routières possibles à court terme

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



VINCI Autoroutes
1, cours Ferdinand de Lesseps
92851 Rueil-Malmaison cedex
www.vinci-autoroutes.com

A travers la LGV Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon, RFF porte un projet très ambitieux qui permettra de répondre à des enjeux importants de mobilité et d'aménagement du territoire.

Tout en restant attentif à la perte de revenus que la réalisation de ce projet engendrera pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, VINCI Autoroutes en comprend l'intérêt pour les régions desservies.

Etant donné la date avancée par le maître d'ouvrage pour la mise en service de la LGV (2025), toutes les pistes doivent être dès à présent explorées pour utiliser au mieux les infrastructures de transport existantes, et ainsi répondre à certains des besoins de mobilité aujourd'hui mal satisfaits. Dans cette optique, le réseau autoroutier pourrait être davantage utilisé comme support de mobilités partagées : covoiturage et transports collectifs.

POCL : un projet ambitieux pour 2025

Le réseau ferré actuel ne répond pas à toutes les demandes de mobilité

Le dossier présenté par le maître d'ouvrage au débat public, les études préalables au projet, mais aussi les projets successifs de desserte ferrée à grande vitesse du centre de la France, soulignent l'important besoin de mobilité des habitants et salariés de ces territoires.

En effet, le réseau ferroviaire actuel ne permet pas de répondre efficacement à l'intégralité des besoins de déplacement. Il se caractérise notamment par des

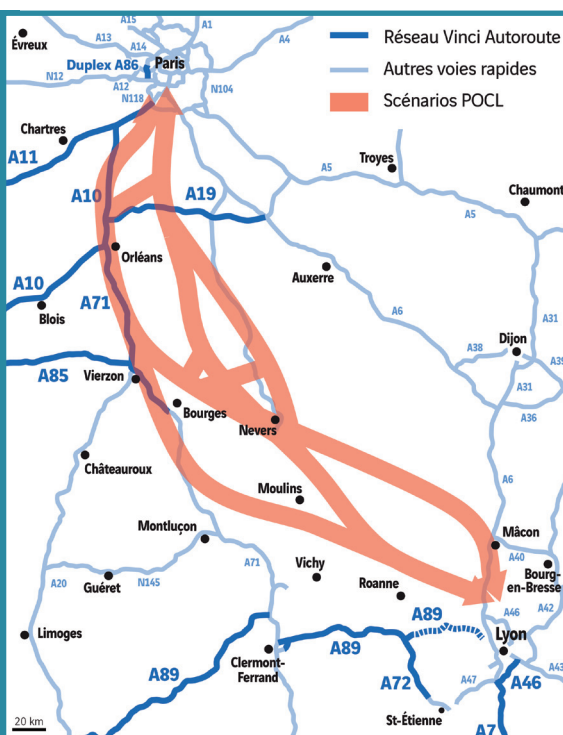
temps de parcours supérieurs à ceux de la voiture particulière. L'organisation des voies ferrées explique ce constat : il existe des lignes Nord-Sud permettant la desserte d'Orléans, de Vierzon, et de Bourges depuis la gare de Paris – Austerlitz, des lignes Nord-Sud permettant la desserte de Moulins et de Clermont-Ferrand depuis la gare de Lyon, des lignes transversales Est-Ouest reliant Tours et Lyon ; mais ces lignes ferroviaires communiquent difficilement entre elles.

Le Grand Centre a besoin d'une réponse à ses besoins de mobilité

Les infrastructures de transport jouent en effet un rôle économique de premier plan dans la diffusion des personnes et des biens. Il existe également un lien très fort entre la productivité des emplois et l'accessibilité des territoires : plus les déplacements à l'intérieur d'un territoire sont aisés, plus les emplois qu'il abrite sont productifs et donc plus le territoire est économiquement attractif.

Or, si l'accessibilité dépend de l'organisation des territoires, elle dépend aussi beaucoup de l'offre de transport. Les services de transport ont donc un effet visible sur la productivité et, par conséquent, sur le PIB. Ainsi la qualité des services de transport a une influence qui va bien au-delà du seul bien-être des populations. Les bilans socio-économiques établis après la mise en service de nouvelles sections autoroutières mettent bien en évidence ces phénomènes.

Le bilan socio-économique du projet de LGV appelle à approfondir les études



Dans le cas particulier de la LGV POCL, VINCI Autoroutes note que les taux de rendements internes prévus par les bilans socio-économiques (compris entre 3,8 et 5,1 % suivant les scénarios, avec des analyses de sensibilité conduisant à des variations possibles de -0,7 à +1,0 point) sont cependant à peine supérieurs au taux d'actualisation fixé par l'Etat (3,6 %).

Il est également relevé l'importance des financements à rassembler pour réaliser le projet. Selon les scénarios, le financement à apporter par les contributions publiques varie de neuf à douze milliards d'euros pour un coût total du projet allant de douze à quatorze milliards d'euros.

Enfin, VINCI Autoroutes a noté que, d'après le dossier du maître d'ouvrage, la réalisation du projet entraînera une perte de recettes de l'ordre de 1,5 milliard d'euros (en valeur actualisée nette sur 50 ans) pour les acteurs routiers.

*Le projet POCL
et le réseau VINCI Autoroutes
Crédit photo : VINCI Autoroutes*

Des interactions à prendre en compte entre le réseau autoroutier et le projet de LGV

Les autoroutes A10, A19, A71, A72, A85 et A89 sont situées sur le territoire du projet et exploitées par VINCI Autoroutes. La LGV POCL entrera nécessairement en interaction avec une partie d'entre elles, ne serait-ce que pour franchir l'A19.

En outre, dans le cas des deux scénarios "ouest" et "ouest-sud", le dossier du maître d'ouvrage prévoit un jumelage entre les tracés de la LGV et de l'A71 dans la traversée de la Sologne. Or, les caractéristiques géométriques d'une autoroute dont la vitesse est limitée à 130 km/h ne sont pas les mêmes que celles d'une LGV prévue pour permettre une vitesse de 320 km/h. Aussi, selon une étude exploratoire menée par le maître d'ouvrage, sur les 70 km d'itinéraire

commun en Sologne, seuls 10 km sont susceptibles d'un jumelage étroit entre l'autoroute et la LGV.

Au-delà des surcoûts qu'il génère, le jumelage de l'autoroute A71 avec la LGV POCL entraînera, durant la phase de chantier, une gêne pour les utilisateurs de l'autoroute (30 000 véhicules par jour sur l'A71 au sud d'Orléans).

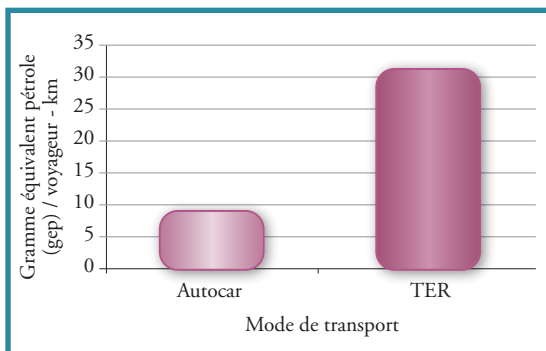
Ainsi, au regard des impacts qu'ils sont susceptibles d'entraîner sur son activité, et en particulier dans l'hypothèse où les scénarios "ouest" et/ou "ouest-sud" seraient privilégiés, VINCI Autoroutes émet le souhait que les études soient approfondies et que les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées y soient associées.

Des réponses de court terme dans l'utilisation des infrastructures existantes

Les services de transport destinés aux populations et aux acteurs économiques et industriels du centre de la France doivent être développés et améliorés. Fort de ce constat, et parallèlement à la réalisation d'un important programme de lignes ferroviaires à grande vitesse, le projet de Schéma National d'Infrastructures de Transport appelle à une optimisation du système de transport existant. Les autoroutes situées sur le territoire du projet, supports de mobilité collective, peuvent y contribuer.

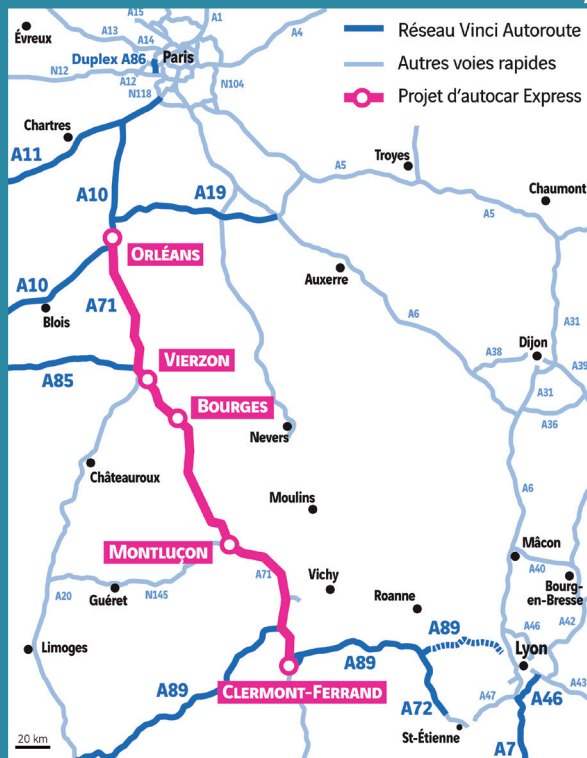
En effet, grâce aux programmes autoroutiers menés depuis les années 1970, le centre de la France s'est progressivement doté d'un réseau routier et autoroutier très performant, avec un niveau d'accessibilité comparable à celui des autres régions. Par les liaisons directes qu'elles opèrent entre la plupart des villes concernées, ces autoroutes pourraient se prêter, par exemple et sous l'impulsion des autorités organisatrices de transport, au développement de transports en commun par des autocars à haut niveau de service.

Les autocars de tourisme présentent aujourd'hui, en effet, un haut niveau de confort, nettement supérieur à celui des représentations habituelles et au moins équivalent à celui des trains : large espace pour les jambes, fauteuils confortables, presse, connexion wifi, branchement électrique, boissons, etc. L'autocar est également un mode de transport particulièrement écologique : selon l'ADEME, un voyage en autocar émet 30% de CO₂ en moins qu'un voyage équivalent en TER et présente une efficacité énergétique trois fois meilleure.



Efficacité énergétique, émissions de CO₂ et autres émissions gazeuses spécifiques des modes de transport
Source : ADEME 2008

Un exemple de liaison : Orléans / Bourges – Clermont-Ferrand



Projet de liaison Orléans –
Clermont-Ferrand par autocar express
Crédit photo : VINCI Autoroutes

La liaison ferroviaire entre Orléans/Bourges et Clermont-Ferrand fait partie, d'après le dossier du maître d'ouvrage, de celles qui sont les moins performantes sur le territoire du projet.

Les études préalables ont pourtant montré qu'il y a de nombreux déplacements entre ces villes. Cette demande est aujourd'hui quasiment intégralement satisfaite par la voiture particulière. En effet, entre ces villes de taille importante, les trajets ferroviaires sont pénalisés par la nécessité d'effectuer une ou deux correspondances. La voiture particulière, qui permet des trajets plus courts et sans rupture de charge, possède donc sur cet axe un réel avantage comparatif. Entre Orléans et Clermont-Ferrand par exemple, le temps de parcours est de 3h par l'autoroute A71, contre 4h15 et une ou deux correspondances en moyenne en train.

Un service de transport en commun par autocars reliant Orléans, Bourges et Clermont-Ferrand pourrait donc trouver toute sa pertinence. Les prévisions de trafic à horizon 2025, avec et sans le projet POCL, confirment le potentiel d'une telle liaison.

L'A71 desservant également les villes de Vierzon et Montluçon, certaines missions pourraient marquer un arrêt à proximité de ces villes. Pour ne pas pénaliser les voyageurs longue distance par des détours trop importants, il pourrait être nécessaire d'aménager des points d'échange à haut niveau de service à proximité de l'axe, avec des parkings relais, à l'image de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges sur l'A10. Ce serait également une opportunité pour créer des parkings de covoiturage aux abords de ces villes.

Un tel service s'inscrirait ainsi en complémentarité de l'offre de transport actuellement existante, et permettrait le développement de nouvelles mobilités partagées.

CONCLUSION

VINCI Autoroutes prend acte du projet de ligne à grande vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon, qui permettra à la fois la désaturation de la ligne à grande vitesse Paris / Lyon et l'amélioration de la desserte du centre de la France, indispensable à son développement économique.

Par ailleurs, le dossier du maître d'ouvrage laisse apparaître qu'il pourrait y avoir un jumelage entre la LGV POCL et l'autoroute A71. Si tel devait être le cas, VINCI Autoroutes souhaiterait être associé aux études approfondies qui seront menées.

Enfin, dans l'attente de la mise en service de cette ligne à grande vitesse, pour répondre dès à présent à certains besoins de mobilité aujourd'hui insatisfaits, et conformément aux grandes orientations données par le projet de SNIT, le réseau autoroutier existant pourrait être davantage utilisé pour promouvoir une mobilité collective durable.

Il serait par exemple intéressant de développer des lignes régulières d'autocars à haut niveau de service sur les autoroutes du territoire, en particulier sur la liaison Orléans – Clermont-Ferrand. Ce service innovant, encore peu utilisé en France malgré ses performances reconnues, notamment économiques et environnementales, offrirait un complément d'offre de mobilité indéniable aux populations concernées par le projet.



VINCI Autoroutes
1, cours Ferdinand de Lesseps
92851 Rueil-Malmaison cedex
www.vinci-autoroutes.com

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