



Cahier d'acteur n°71

décembre 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.

Association "Urgence Ligne POLT"

« Urgence Ligne POLT » est une association créée en 2009. Elle fédère les initiatives et les diverses organisations locales et collectivités adhérentes, en faveur de la promotion et du développement de la ligne et des dessertes ferroviaires de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

L'association rassemble 2 régions, 6 départements, 18 députés et sénateurs, 13 communes, 16 associations, 10 organisations syndicales, des citoyens, des chambres consulaires, etc.

Nous faisons de l'irrigation de nos territoires et du maillage du réseau ferroviaire, LGV et classique, un enjeu social, économique et écologique.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association "Urgence Ligne POLT"

7, avenue de la République

18100 Vierzon Cedex

Tel : 02 48 52 28 43

Fax : 02 48 52 28 54

www.urgencelignepolt.info

Lors de son assemblée générale du 9 avril 2011, l'association a rappelé le caractère national de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et réaffirmé la nécessité de sa modernisation au regard de trois objectifs : remédier à la saturation des radiales sud est et sud ouest pour le transport voyageurs et fret, tenir les engagements de réduction de gaz à effet de serre prescrits par le Grenelle Environnement et permettre l'irrigation des territoires du centre et du sud de la France.

En 2007, le projet de ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon est né de la recherche d'une réponse aux enjeux d'aménagement du territoire et des déplacements nord sud. C'est ainsi que l'Etat a fixé 4 objectifs au projet POCL : assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont Ferrand inférieur à deux heures ; relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ; améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ; constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

Ce projet de LGV, associé à la priorité édictée par la loi Grenelle Environnement pour la régénération des lignes classiques, vient conforter l'idée d'un maillage ferroviaire de qualité entre LGV et lignes classiques. C'est une des conditions de réussite du projet POCL tant en termes d'aménagement du territoire qu'environnemental et économique.

Atout pour POLT, atout pour POCL : un bon raccordement

La réflexion sur le lien LGV et lignes classiques est une question tout simplement d'efficacité que la loi Grenelle de l'environnement avait soulignée. Le débat public sur une future LGV POCL ne peut échapper à cette réflexion.

L'efficacité en termes de développement économique, d'aménagement du territoire, d'égalité entre nos concitoyens et entre les territoires, mais aussi en terme financier, implique la réalisation d'un maillage performant entre le réseau ferroviaire à grande vitesse et le réseau classique.

Toute autre approche serait réductrice et risquerait de ne prendre en compte que l'intérêt particulier d'une catégorie de personnes, d'une institution ou d'un territoire.

La réalisation d'une LGV implique cet effort de réflexion globale sur l'ensemble des paramètres permettant de répondre plus sûrement à l'intérêt général.

Voilà pourquoi la perspective de réalisation d'une LGV POCL doit être l'occasion d'avoir une réflexion sur la qualité du maillage du réseau ferroviaire des territoires concernés.

S'agissant de la LGV POCL, nous pensons qu'un maillage efficace implique la prise en compte de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et le choix du tracé ouest sud ou ouest avec un raccordement le plus au sud.

POLT et POCL, une complémentarité nécessaire

■ Statut de la ligne historique POLT

Elle contribue à desservir 32 départements, 7 grandes métropoles et plus de 5 millions d'habitants qui en dépendent (cohésion territoriale et sociale).

- Elle comporte 8 carrefours ferroviaires et 4 transversales.
- Elle est un axe de mixité (voyageur et fret) dont la pertinence est majeure pour l'aménagement du territoire et son maillage au réseau ferroviaire.

- Elle revêt un véritable intérêt environnemental, social et économique, à caractère national et européen, pour les 5 millions d'habitants qu'elle dessert et auxquels elle doit garantir l'accessibilité, dans le cadre d'un droit au transport pour tous inscrit dans la loi (LOTI), et une égalité de traitement due à tous les citoyens de notre République (Constitution).

■ Le raccordement le plus efficace : le plus au sud, le plus à l'ouest

En partant du principe que le ferroviaire est organisé en réseau et que son efficacité sera d'autant plus forte que nous accepterons de travailler à un maillage de qualité entre les Lignes à Grande Vitesse et les lignes classiques, nous plaçons pour un raccordement efficace entre la LGV POCL et la ligne classique POLT. La qualité de ce maillage ferroviaire est une condition de son efficacité pour les usagers mais aussi en terme financier.

Au vu de ce principe, le scénario ouest sud (ou

éventuellement le scénario ouest en second choix) paraît le plus pertinent. Il ne pénalise pas l'Auvergne et le Centre et permet une desserte de Nevers dans de bonnes conditions.

Ce raccordement dans un triangle Bourges-Vierzon-Châteauroux serait de plus, efficace pour les deux lignes en terme d'aménagement du territoire, en terme économique, social, en terme environnemental et en terme de rentabilité.

■ L'atout d'un bon raccordement polt-pocl via les scénarios ouest-sud et ouest

En termes d'aménagement du territoire, d'égalité et de solidarité, puisqu'une bonne liaison de POLT à la future LGV POCL donnerait l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse national et européen,

aux aéroports internationaux de Paris et de Lyon et permettrait une meilleure desserte d'un vaste territoire s'étendant sur 3 Régions, 32 Départements et concernant 5 millions d'habitants. Cet atout, pour

leurs activités économiques, est très attendu. En son absence, ils sont face à un sérieux handicap.

Associés aux nœuds ferroviaires et routiers que comporte la radiale Paris-Toulouse, tous les éléments sont réunis pour inverser une tendance au repli et au déclin des régions traversées ou desservies par le POLT.

En termes économique et social, puisque la ligne POLT alimenterait en passagers la future LGV POCL vers Paris, mais aussi vers Lyon. Il paraît indispensable de mesurer l'impact d'un tel raccordement. L'inverse étant également vrai : la LGV renforçant la qualité, l'attrait et l'efficacité de la ligne historique POLT.

Les flux de voyageurs venant de Toulouse vers Paris, ou vers Lyon, et inversement n'ont pas été pris en compte sous prétexte qu'ils seraient captés par un projet de LGV non rentable pour la SNCF. Le projet de barreau Limoges-Poitiers reste, d'après nos informations, hypothétique. Il est à souligner d'ailleurs que l'étude de RFF met Paris à 1h20 de Châteauroux, donc à 2h20 de Limoges. Il est dès lors possible, par une modernisation de la ligne classique, de mettre Limoges à 2h de Paris par un bon raccordement à la LGV POCL.

Intégrer les voyageurs qui viennent de Toulouse, de Midi-Pyrénées, du Limousin, du Cher et de l'Indre représente plus 2,2 millions de voyageurs (dont un million de voyageurs supplémentaires grâce à la future LGV) sur POCL.

Autrement dit, il faut réfléchir sur le rendement économique, social et financier que peut apporter le raccordement optimum d'une ligne classique à une LGV.

L'effet de réseau sera particulièrement efficace entre ces deux axes POCL et POLT surtout si l'on y ajoute le développement en cours de la transversale Nantes-Tours-Vierzon-Bourges-Saincaize-Lyon permettant de faire de l'espace Bourges-Vierzon-Châteauroux un lieu privilégié pour la logistique et la création d'un port sec à Vierzon et la possibilité d'une liaison transversale

performante Limoges-Clermont-Lyon uniquement assurée à ce jour par la seule desserte quotidienne Bordeaux-limoges-Lyon dans des conditions dissuasives.

En terme environnemental enfin, puisque l'amélioration des dessertes par rail sur l'axe POLT limitera à la fois l'utilisation de la route et de l'aérien, ce qui favorise le report modal au profit du rail. Il faut aussi tenir compte des voyageurs venant de Nantes, la transversale Nantes-Lyon se trouvant alors favorablement impactée par le raccordement à la LGV POCL, ce qui rapprocherait encore plus la façade Atlantique de la vallée du Rhône.

En outre, l'étude de RFF présente des scénarios ouest et ouest-sud avec un risque plus fort sur l'environnement que les scénarios est (en réalité il n'existe pas de scénario médian), ce qui montre l'absence de prise en compte des possibilités d'utiliser les infrastructures linéaires préexistantes comme l'A71. Cela minimiserait l'impact sur l'environnement pour les scénarios ouest. Efficacité écologique puisqu'avec cet aménagement du territoire, tout le grand centre de la France, auvergne, centre, limousin, ¼ nord est de midi Pyrénées disposeront de tous les éléments pour organiser un report modal des déplacements depuis la route et l'aérien (énergivores et émettant le plus de gaz à effet de serre) vers le train.

En apportant à POCL l'irrigation des 8 carrefours ferroviaires de POLT et la jonction avec les 4 transversales, toutes les conditions peuvent se réunir pour organiser des dessertes, fines, variées, en réponse aux besoins, et aller vers une augmentation des utilisateurs.

En libérant des sillons sur POLT, ce choix ouvre la piste d'une marge utilisable pour le transport de fret et pour organiser un report depuis la route, les nœuds ferroviaires et routiers permettant en effet d'envisager des bases logistiques en conséquence et de nouvelles plateformes multimodales.

■ Un bon usage des fonds publics

Conduire les décisions en cohérence optimise le bon usage des fonds publics et assure les investissements les plus judicieux. POLT nécessite une modernisation immédiate, d'autant que POCL est, au mieux à horizon de 20 ans. Toute modernisation engagée sur POLT doit être réfléchie techniquement compatible avec le futur raccordement à POCL et surtout engagée immédiatement dans le cadre d'un schéma directeur national demandé par notre association et pour lequel la SNCF par la voix de son président Guillaume PEPY, et RFF ont donné leur accord.

Il doit en être ainsi pour les travaux d'infrastructure sur POLT qui doivent être compatibles avec les circulations de futurs matériels TGV dans des conditions optimum. Songeons tous que le choix du scénario ouest sud permettra d'utiliser

harmonieusement, tout le potentiel infrastructure existant de Paris, avec notamment Bercy et Austerlitz en plein centre de la capitale, pour désaturer les gares de Lyon et Montparnasse, qu'il assurera la connexion rapide de nos 32 départements vers le nord de l'Europe dont le besoin est démontré par le succès de la relation Brive-Lille.

Il en est également de l'achat de nouveaux matériels roulant pour la desserte actuelle sur POLT, le renouvellement étant urgent et programmé dans les 3 années à venir. C'est pourquoi notre choix se porte sur l'achat immédiat de matériels compatibles avec sa future utilisation sur la partie LGV, entre Châteauroux et Paris, donc des rames TGV et sans handicaper toutes les dessertes sud.

Voilà pourquoi nous souhaitons voir intégrer

POLT dans les conclusions du débat public engagé. Voilà pourquoi nous proposons pour POLT une modernisation immédiate et progressive des matériels et des infrastructures sur l'ensemble de la ligne Paris-Toulouse, permettant de donner immédiatement des signes d'amélioration aux usagers, et de leur garantir la perspective de l'effet TGV concret à brève échéance.

De même si le projet de barreau de Limoges-Poitiers n'aboutissait pas, cela dégagerait un financement supplémentaire de près de 2 milliards d'euros pour l'amélioration de la ligne POLT, pour la LGV POCL et un raccordement utile pour tous les territoires du Berry, du Limousin et de Midi-Pyrénées. Cela offrirait une rentabilité maximale.

CONCLUSION

Nous posons donc :

- une question de pertinence et d'efficacité économique et financière de meilleure utilisation des fonds publics, d'égalité entre les citoyens et les territoires : ainsi retenu, POCL a une rentabilité économique positive grâce à l'apport des flux depuis POLT ;
- une question de cohésion sociale et territoriale, un enjeu solidaire de la nation. Réduire de 10 minutes le temps de parcours entre Paris et Lyon paraît bien secondaire par rapport à cet enjeu. Il ne pénalise pas la ligne de 1,4 millions de voyageurs comme tente de le faire croire l'étude de RFF qui élude dans le même temps les 2,2 à 2,4 millions de voyageurs, dont un gain d'un million finançant directement le projet, qu'amèneraient les régions Limousin et Midi-Pyrénées si le barreau Limoges-Poitiers ne se fait pas ;
- une question écologique et environnementale, avec un fort potentiel de report modal depuis la route entre le sud de Limoges et Paris ;
- une question de droit au développement économique induit par l'effet TGV pour les territoires de Vierzon à Toulouse ;

Nous posons donc tout simplement une question de bon sens : POLT et POCL ont une complémentarité évidente. Ne pas la prendre en considération serait une faute en termes économiques, environnementaux, financiers et d'aménagement du territoire.



Association "Urgence Ligne POLT"
7, avenue de la République
18100 Vierzon Cedex
Tel : 02 48 52 28 43
Fax : 02 48 52 28 54
www.urgencelignepolt.info

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