

Ligne à Grande Vitesse

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

Complément d'analyse sur les trafics liés à La Souterraine dans la Creuse

Dans le cadre de l'audition publique organisée par la Commission particulière du débat public du projet POCL, à Guéret le 4 novembre 2011, les acteurs du territoire ont demandé que le prolongement jusqu'à La Souterraine des dessertes imaginées pour Châteauroux soit analysé et que soient notamment évalués les trafics supplémentaires apportés par ce prolongement et leur impact sur le bilan socio économique du projet.

L'objet de cette note est de présenter ces analyses complémentaires.

1. LE PROJET POCL ET L'AXE POLT

L'axe POLT (Paris – Orléans – Limoges - Toulouse) dessert du nord au sud les régions Centre (Orléans, Vierzon, Châteauroux, ...), Limousin (La Souterraine, Limoges, Brive, ...) et Midi-Pyrénées (Cahors, Montauban, Toulouse, ...), en mettant ces territoires en relation entre eux et en les reliant à Paris.

Le projet de LGV POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon) permettra d'apporter aux villes situées sur l'axe un gain de temps avec Paris pouvant aller, selon les villes concernées, **d'environ une quinzaine de minutes à une demi-heure**, grâce à des connexions qui s'établiront entre la ligne nouvelle POCL et l'axe existant POLT¹.

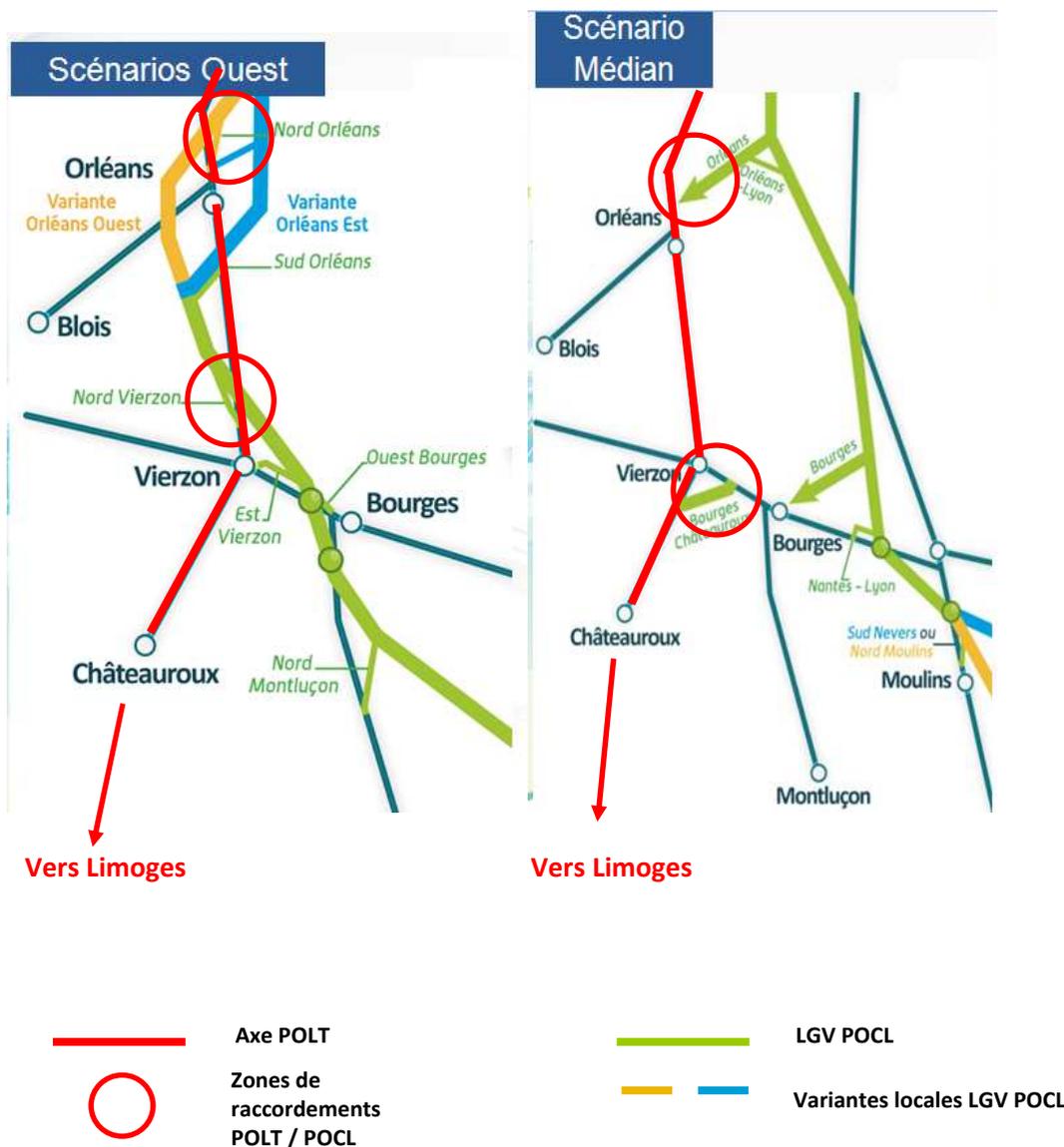
¹ A partir du secteur de Limoges, les villes de l'axe POLT connaîtront aussi grâce à la LGV Poitiers – Limoges un gain de temps avec Paris de l'ordre d'une heure au moins



Le projet de LGV POCL prévoit en effet de se raccorder à l'axe POLT en deux endroits différents :

- **dans le secteur d'Orléans, et ceci quel que soit le scénario**, afin de permettre la desserte Paris – Orléans – Blois par les TAGV utilisant la nouvelle infrastructure jusqu'au nord d'Orléans puis le réseau existant jusqu'à Blois ;
- **dans le secteur de Vierzon dans le cas des scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian**, afin de permettre la desserte de Châteauroux par les TAGV de POCL, soit en passant par Vierzon (le raccordement se situe alors au nord de Vierzon), soit également en passant par Bourges dans le scénario Médian (le raccordement à l'axe POLT se situe alors au sud de Vierzon)².

² Dans le cas du scénario Est, la desserte de Vierzon et Châteauroux se fait à l'aide du raccordement au Nord d'Orléans et le gain de temps se maintient à 15 minutes pour toutes les villes de l'axe POLT



Ainsi, la desserte de Châteauroux par les TAGV de POCL est prévue dans tous les scénarios du projet, ceci **avec des performances quasiment identiques pour les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian**, mais moins bonnes dans le cas du scénario Est. Les estimations présentées dans le cadre du débat public permettent d'envisager :

- **8 allers-retours** par sens et par jour ;
- Un gain de temps avec Paris de 30 minutes pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest et de 25 minutes pour le scénario Médian, le temps théorique sans arrêt passant de 1h50 à horizon 2025 sans le projet à **1h20 pour les scénarios Ouest et 1h25 pour le scénario Médian**³.

³ Dans le cas du scénario Est, moins favorable aux villes de l'axe POLT, le nombre d'allers-retours/jour serait de 7 et le temps de parcours théorique sans arrêt avec Paris de 1h35 (gain de 15 minutes)

Quel serait alors l'impact sur les gains de trafic du projet, ainsi que sur son bilan socio économique, du prolongement des dessertes de Châteauroux jusqu'à La Souterraine dans la Creuse ?

2. ESTIMATION DES TRAFICS DE LA SOUTERRAINE

Le tableau ci-dessous retrace les hypothèses de fréquences et de temps de parcours qui ont été utilisées pour les estimations de trafic pour les relations Paris ⇄ Châteauroux et Paris ⇄ La Souterraine.

Avec Paris	Horizon 2025 sans POCL		Avec POCL scénarios Ouest		Avec POCL scénario Médian	
	Fréquence directe (AR/jour)	Temps théorique sans arrêt	Fréquence directe (AR/jour)	Temps théorique sans arrêt	Fréquence directe (AR/jour)	Temps théorique sans arrêt
Châteauroux	7	1h50	8	1h20	8	1h25
La Souterraine	4	2h25	5	1h55	5	2h00

L'utilisation du modèle de trafic donne les résultats consignés dans le tableau suivant :

(en voyages/an)	sans POCL		scénarios Ouest		scénario Médian	
	Demande de transport par train	Part du train dans les déplacements globaux	Demande de transport par train	Part du train dans les déplacements globaux	Demande de transport par train	Part du train dans les déplacements globaux
Paris ⇄ Châteauroux	360 000	21,5 %	470 000	27 %	440 000	25,5 %
Paris ⇄ La Souterraine	180 000	25,5 %	245 000	34 %	230 000	31,5 %

Les principaux enseignements sont les suivants :

- La LGV POCL permet un gain de trafics provenant de la zone de **Châteauroux** non négligeable, qui s'élève à environ **100 000 voyageurs annuels** (autour de 110 000 en scénarios Ouest et de 80 000 en scénario médian). Comparé toutefois au nombre total de nouveaux voyageurs d'environ 5,5 millions pour les scénarios Ouest, et de 6,5 millions pour le scénario Médian, ce gain est modeste et représente environ 1,5 % du gain total.

- On rappelle que ce gain de voyageurs pour la zone de Châteauroux **a bien été pris en compte dans les prévisions de trafics** présentées et rappelées ci-dessus, tout comme dans les bilans socio économiques.
- Les trafics supplémentaires qui résulteraient du prolongement des TAGV POCL à **La Souterraine** dans la Creuse se situeraient autour de **50-60 000 voyageurs annuels** (65 000 en scénarios Ouest et 50 000 en scénario Médian). Ces trafics n'ont pas été pris en compte jusque là dans les prévisions présentées, ni dans les bilans socio économiques. Compte tenu toutefois de leur poids par rapport au gain total lié au projet (moins de 1 %), **leur prise en compte serait neutre sur les résultats présentés, tant en matière de prévisions de trafic qu'en termes de bilan socio économique** (notamment neutralité sur la VAN, qui mesure la valeur socio-économique créée par le projet pour l'ensemble de la collectivité nationale).
- Enfin, qu'il s'agisse de Châteauroux ou de La Souterraine, les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian apportent **des gains de trafics très proches**, les améliorations apportées à ces villes par ces scénarios étant quasiment identiques.