

Alternative aux projets de LGV POCL et Poitiers-Limoges

Un réseau Cœur de France modernisé



Face aux projets de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et Poitiers-Limoges, les écologistes proposent une alternative : un réseau « Cœur de France » combinant l'optimisation des lignes existantes et la construction de lignes nouvelles seulement là où elles sont nécessaires. **Pour un coût trois fois moindre !**

Éléments de contexte

Le contexte national du projet de SNIT et à la mobilité durable

À l'été 2009, le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon a été inscrit dans la loi dite « Grenelle I » parmi pas moins de 4 500 kilomètres de nouvelles lignes à grande vitesse à travers toute la France ! En pratique, sa création est alors envisagée dans le cadre d'un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de LGV devant passer après un premier programme de 2 000 kilomètres à lancer avant 2020. La même loi « Grenelle I » a prévu également la rédaction d'un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) qui en était encore, en 2012, à l'état de projet.

Le nouveau Ministre des Transports, Frédéric CUVILLIER, a annoncé le 17 octobre 2012 que le projet de SNIT élaboré sous le Gouvernement précédent, incompatible avec un retour à l'équilibre des finances publiques (il prévoyait 245 milliards d'euros d'investissement sur 25 ans), allait être largement revu et transformé en Schéma National de Mobilité Durable (SNMD). Une commission dite « commission mobilité 21 », notamment composée de cinq

parlementaires, est chargée de faire des propositions d'ici au mois d'avril 2013 en tenant compte de « la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants ».



Le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon 100% LGV

En octobre 2010, le Comité de Pilotage du projet (présidé par le Préfet de la Région Auvergne) a retenu quatre projets de scénarios pour constituer la base du dossier soumis au débat public qui a eu lieu du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012. À l'issue de ce débat public, il est apparu assez clairement que seuls deux scénarios restaient en lice : le « scénario médian » (tirant plein sud depuis Paris et passant à l'ouest de Nevers, avec deux branches vers Orléans et Bourges) qui a la préférence à la fois de RFF, de la SNCF et de la FNAUT ; et le « scénario ouest » (passant en arc de cercle à proximité d'Orléans, Bourges et Moulins) soutenu par une majorité des élus locaux.

Le 19 juin 2012, juste après les élections législatives, la décision de RFF a été rendue publique : « étudier les conditions de la poursuite du projet de LGV POCL par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée d'un an ». Cette étude doit notamment, sur la base des scénarios « ouest » et « médian » dans leur variante Roanne, définir

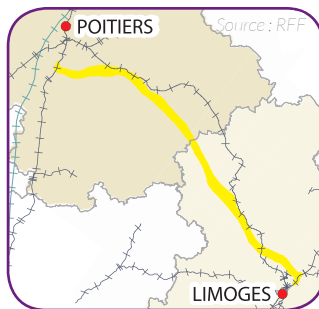
Le projet LGV Poitiers-Limoges

Alors que la rénovation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse était actée, y compris son plan de financement, par l'Etat, les Régions Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, la SNCF et RFF, cet accord a été rompu unilatéralement par le Gouvernement de Jean-Pierre RAFFARIN en 2003. En compensation, celui-ci a proposé une LGV entre Poitiers et Limoges.

En 2007, à l'issue du débat public, RFF a décidé de poursuivre le projet sur la base d'une option consistant à relier le plus directement possible les gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins, au moyen d'une seule voie (différente de la ligne classique actuelle), pour les voyageurs uniquement.

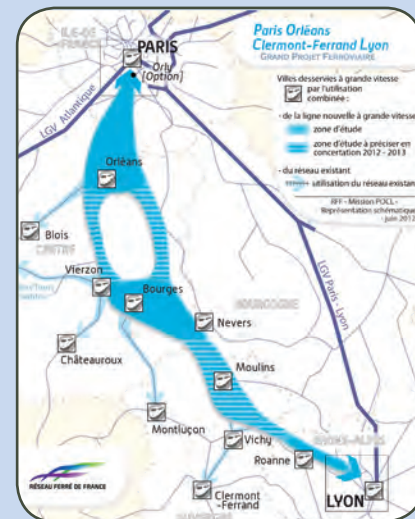
Depuis 6 ans, le projet et plus particulièrement son plan de financement n'ont pas réellement avancé.

Du fait de son coût financier et écologique et parce qu'il transformerait l'Indre, le Nord de la Haute Vienne et la Creuse en « cul de sac ferroviaire », ce projet rencontre de très fortes oppositions localement.



les conditions de la faisabilité du projet et approfondir des sujets tels que l'horizon de la saturation de la LGV Paris-Lyon, l'impact environnemental, ou encore les conditions de la pertinence d'une réalisation phasée.

Le 3 octobre 2012, le Comité de Pilotage, placé sous la présidence du Préfet de la Région Auvergne (« préfet coordinateur ») et composé de RFF, de l'Etat et des Conseils régionaux concernés, a retenu sur la base d'une proposition de RFF un dispositif de concertation d'octobre 2012 à juin 2013 avec pour objectif de dessiner le scénario final.



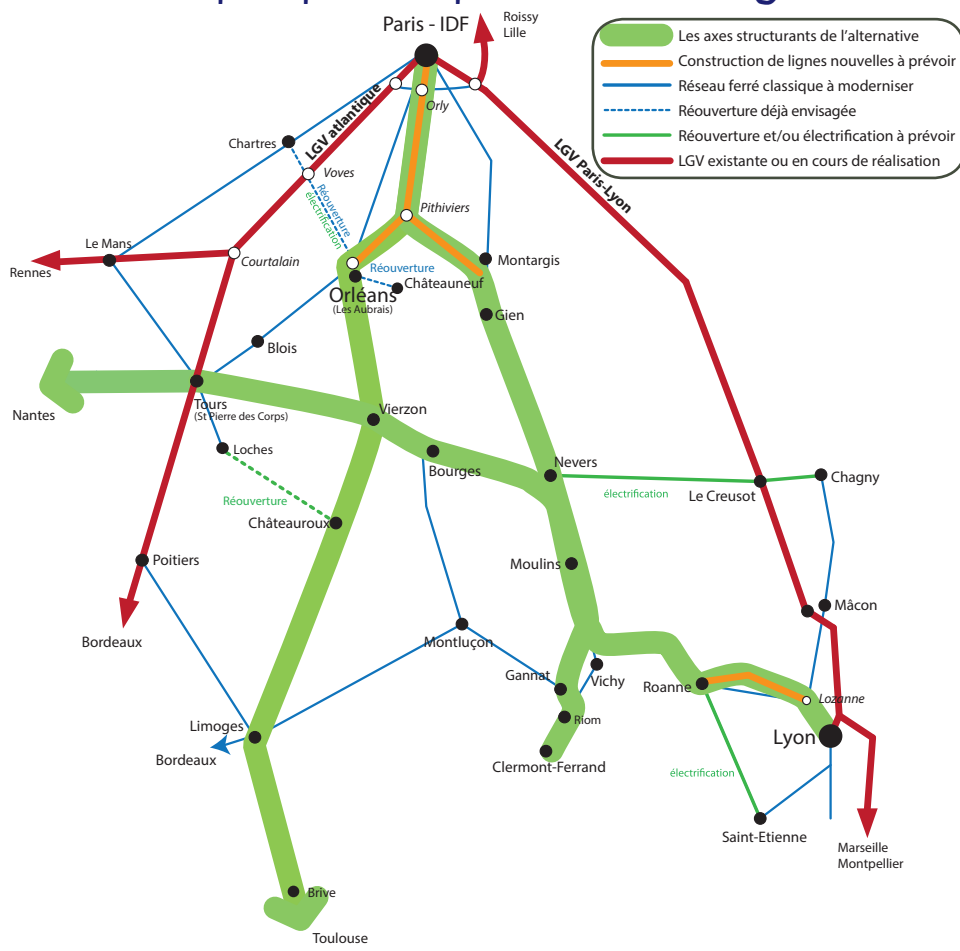
Les principes de l'alternative proposée par les écologistes

Une élaboration interrégionale...

L'alternative proposée par les écologistes est le fruit d'un travail commun, sur deux ans, des groupes d'élus régionaux EELV concernés par le projet 100 % LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Il est parti d'une approche croisée des problématiques et des besoins de chacune des régions. Il a intégré une réflexion sur les liaisons interrégionales. C'est l'amélioration globale d'un réseau « Cœur de France » qui a été recherchée, quand d'autres laissent à croire qu'en misant sur une seule ligne on peut régler l'ensemble des problèmes des différentes régions du « Cœur de France ».

... s'inscrivant dans une vision nationale

Il s'agit d'une proposition en réseau qui peut tout à fait, demain, être couplée avec d'autres approches en réseau ailleurs en France. Alors que l'ex-projet de SNIT est en train d'être revu, c'est le moment de dire quelles lignes il faut rénover, quelles lignes il faut rouvrir, et quelles lignes nouvelles il faut éventuellement construire. Nous nous retrouvons assez, par exemple, dans la carte conçue par la FNAUT du « réseau



prioritaire d'intérêt national ». La logique ayant présidé à son élaboration nous semble autrement plus constructive que l'empilement des projets de LGV dans le projet de SNIT.

Partir du réseau existant

Nous disposons d'un réseau qui existe, qui maille le territoire et dessert les centres-villes (atout fondamental du transport ferroviaire, les gares TGV betteraves constituent une aberration). Partout où c'est possible, il convient d'optimiser les lignes pour atteindre une vitesse de 200 à 220 km/h. Partout où c'est possible, il convient également de rouvrir des lignes au trafic voyageurs.

Ce réseau existant peut par ailleurs être remaillé : des réouvertures aux voyageurs sont d'ores et déjà prévues (Orléans - Chartres, Orléans - Châteauneuf-sur-Loire), d'autres restent envisageables à terme (Châteauroux-Loches, Orléans-Courtalain...)

Des infrastructures nouvelles... seulement là où elles sont nécessaires

Alors que l'argent public ne coule pas à flots, un projet de plus de 400 nouveaux

kilomètres de LGV est démesuré et irréaliste. Par ailleurs, sa réalisation aurait des conséquences environnementales particulièrement graves.

Nous proposons en revanche la construction de 2 lignes nouvelles :

- entre Lozanne et Roanne (V250), en raison de l'impossibilité de réaliser un gain de temps significatif à partir de la ligne existante (rampes importantes et courbes serrées y induisent un potentiel de vitesse inférieur à 100 km/h) ;
- un Y renversé pour sortir de l'Ile-de-France (V250) : au départ de Paris-Austerlitz la ligne pourrait se séparer autour de Pithiviers avec une branche vers Les Aubrais et une branche vers Montargis (comme l'a proposé Stéphane Etaix dans une étude récente), afin de gagner des capacités nouvelles mais aussi de contribuer à décongestionner les lignes radiales existantes (en particulier la LGV Paris-Lyon entre Moisenay et Passilly).



La technique avant le béton

Une réflexion sur l'avenir des dessertes interrégionales dans le « Cœur de France » ne peut pas considérer uniquement l'infrastructure et faire l'impasse sur la question du matériel roulant. Il faut parfois combiner ces deux volets dans le raisonnement pour arriver au résultat attendu. Un matériel performant et adapté à la ligne et au service recherché peut également être un moyen d'obtenir un gain de temps. Inversement, ne raisonner qu'en terme d'infrastructure nouvelle, c'est obérer une partie du problème et risquer de dépenser plus là où une autre approche matérielle peut répondre aux enjeux.

Le renouvellement du parc des trains Corail, pour lequel Frédéric CUVILLIER a annoncé une enveloppe de 400 M€ en 2013, peut constituer une fenêtre de tir. Nous proposons de lancer le concept de Train à Haut Niveau de Service (THNS), intermédiaire entre le TER et le TGV, fiable, confortable et accessible financièrement. Ce qui importe pour l'usager, c'est bien le temps mis pour parvenir à destination au regard du prix qu'il a accepté de payer, et non pas la vitesse maximale de circulation du train utilisé !

Une desserte alternative crédible pour Paris-Lyon

La renaissance du POLT et l'enterrement du projet de LGV Poitiers-Limoges

The map illustrates the French railway network, highlighting several key lines and stations. Major cities shown include Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, and Toulouse. The network is color-coded to represent different types of lines and services:

- Red lines:** Represent high-speed rail (LGV) lines, including LGV Paris-Lyon, LGV Paris-Brussels, and LGV Paris-Toulouse.
- Orange lines:** Represent regional lines and connections to neighboring countries like Belgium and the UK.
- Green lines:** Represent regional lines and connections to neighboring countries like Belgium and the UK.
- Blue lines:** Represent regional lines and connections to neighboring countries like Belgium and the UK.

Key stations and locations marked on the map include Paris - IDF, Orly, Chartres, Voves, Pithiviers, Montargis, Gien, Châteauneuf, Orleans (Les Aubrais), Blois, Vierzon, Bourges, Nevers, Le Creusot, Chagny, Mâcon, Lozanne, Lyon, Saint-Etienne, Marseille, Montpellier, Brive, Toulouse, Limoges, Bordeaux, Poitiers, Tours (St Pierre des Corps), Châteauroux, Loches, and Nantes. The map also shows various regional lines and connections, such as Paris-Montluçon 2h20, Paris-Limoges 2h20, Paris-Montluçon 3h10, and Paris-Clermont-Ferrand 2h30.

Notre alternative mise au contraire sur la renaissance du POLT, une ligne qui peut offrir un temps de parcours assez comparable sur la relation Paris-Limoges (avec un prix du billet moindre là aussi), tout en desservant des territoires, en utilisant l'une des principales radiales du réseau national. et en recourant éventuellement à la technologie pendulaire.

**Des dessertes intersecteurs
qui contribueraient à désaturer
les LGV existantes**

Notre alternative prévoit d'améliorer enfin les liaisons est-ouest telles que Lyon-Nantes et Lyon-Rennes passant par Bourges et Saint-Pierre-des-Corps plutôt que par l'Ile-de-France comme les font actuellement les « TGV intersecteurs ». Les temps de parcours seraient similaires mais les tarifs seraient plus attractifs pour les usagers et surtout cela libérerait des capacités sur les LGV actuelles Paris-Lyon et Atlantique, notamment là où la saturation est proche c'est-à-dire de l'Ile-de-France à Parisilly et à Courtalain.

*Exemples de temps de parcours estimés sur
3 lignes du réseau Cœur de France modernisé*

NANTES-SAINT-PIERRE-BOURGES-MOULINS-ROANNE-LYON			
Nantes-Lyon	Meilleur temps de par- cours avec l'alternative : 4h30	Meilleur temps de par- cours actuel en TGV : 4h20	Meilleur temps de parcours actuel en ligne classique : 6h45
Nantes-Bourges	2h20	/	3h05
St Pierre-Bourges	1h05	/	1h30
St Pierre-Lyon	3h15	2h55 (LGV par Massy)	5h00
Bourges-Moulins	0h40	/	1h15
Bourges-Lyon	2h10	/	3h40
Moulins-Lyon	1h25	/	2h30

PARIS-LES AUBRAIS-CHÂTEAUROUX-LIMOGES		
Paris-Limoges	Meilleur temps de parcours avec l'alternative : 2h20	Meilleur temps de parcours actuel : 3h05
Paris-Les Aubrais	0h40	0h55
Paris-Châteauroux	1h30	2h00
Les Aubrais-Châteauroux	0h55	1h00
Vierzon-Limoges	1h15	1h45
Châteauroux-Limoges	0h50	1h05

PARIS-MONTARGIS-NEVERS-MOULINS-CLERMONT-FERRAND-ROANNE-LYON			
Paris-Lyon	Meilleur temps de parcours avec l'alternative : 3h10	Meilleur temps de par- cours actuel en TGV : 1h55	Meilleur temps de parcours actuel en ligne classique : /
Paris-Montargis	0h40	/	0h55
Paris-Nevers	1h30	/	1h55
Paris-Moulins	1h55	/	2h20
Montargis-Nevers	0h50	/	1h20
Nevers-Lyon	1h40	/	3h20
Paris- Clermont-Ferrand	2h30	/	3h35

Un coût 3 fois moins élevé

Notre proposition est alternative à deux projets de LGV :

- Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dont le coût financier est annoncé autour de 13 milliards d'euros mais que nous estimons au minimum à 15 milliards ;
- Poitiers-Limoges, estimé généralement entre 2 et 2,5 milliards d'euros.

Par ailleurs, cette alternative mise beaucoup sur l'optimisation du réseau existant, sachant que quoi qu'il arrive, il sera nécessaire de réaliser d'importants travaux de rénovation, ne serait-ce que pour sauver ce réseau.

C'est donc avec un total d'investissements d'environ 20 milliards d'euros qu'il faut comparer cette alternative.

Or le total des travaux prévus par l'alternative, intégrant les deux lignes nouvelles et l'optimisation du réseau existant coûterait environ trois fois moins !

