



Cahier d'acteur n°32

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.

Le projet Paris - Orléans - Clermont - Lyon : aménagement du territoire et second souffle pour la grande vitesse ferroviaire

Ce cahier d'acteur
a été rédigé par :



SNCF
34 rue du Commandant
Mouchotte
75014 Paris

SNCF se réjouit du Débat Public actuel, première étape de l'instruction du projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL). Depuis les premières esquisses qu'elle a menées en 2007, d'abord à l'occasion de travaux prospectifs visant à désaturer la première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon (appelée LN1), puis de façon plus approfondie, SNCF a rapidement identifié que le projet constituerait une excellente opportunité pour étendre plus largement les avantages de la grande vitesse ferroviaire si la saturation de la LN1 se confirme. Mettre en synergie la desserte à grande vitesse des régions du centre de la France avec la nécessité d'augmenter la capacité de l'axe majeur du réseau ferroviaire conjuguerait en effet efficacité ferroviaire et équité territoriale. SNCF considère que ce projet pourrait être l'occasion d'un saut technologique qui placerait la France en tête dans le domaine ferroviaire. Le projet POCL pourrait en effet présenter toutes les caractéristiques favorables à une pratique économique de vitesses supérieures. Compte tenu des incertitudes sur la future tarification de l'accès à cette ligne, SNCF prend position uniquement en tant qu'expert ferroviaire en faveur du scénario Médian (variante Sud) qui obtient un excellent score en regard des fonctionnalités attendues par l'Etat, de l'équilibre financier entre voyageurs et contribuables, de l'équité territoriale, de l'environnement, et de l'efficacité de l'exploitation ferroviaire.

La saturation de la LN1, point de départ d'un projet ambitieux

La première ligne à grande vitesse (LN1), a été mise en service au début des années 1980. Aujourd'hui, elle concentre une grande partie des circulations des TGV, avec 255 trains par jour en 2011.

Cette ligne, colonne vertébrale du système ferroviaire à grande vitesse, est aujourd'hui exploitée en limite de capacité et devient un goulet d'étranglement pour

l'extension du réseau. L'horizon de sa saturation dépendra de l'évolution de la mobilité et des péages.

A Paris, la gare de Lyon est aussi quasi saturée. Les travaux en cours ne feront que moderniser et fiabiliser le fonctionnement de la gare, d'où l'intérêt de valoriser les capacités disponibles en gare de Paris-Austerlitz.

POCL en Île-de-France

Le projet POCL doit aller de pair avec l'amélioration des conditions de transport en Île-de-France souhaitée par le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Pour cela, ses fonctionnalités devront être les suivantes :

- libérer la capacité pour réaliser le schéma directeur du RER C,
- désaturer la gare de Lyon et tirer pleinement parti de la rénovation de la gare d'Austerlitz, en cours,
- renforcer le pôle de Juvisy, grâce à une connexion entre la nouvelle LGV et le réseau classique au sud de l'Île-de-France.

Ainsi, les solutions attendues devront :

- minimiser les impacts sur le bâti en zone dense par une infrastructure aussi souterraine que possible et optimiser les temps de trajet des trains à grande vitesse en limitant leur parcours le long des voies existantes,
- permettre l'arrêt des trains à grande vitesse au droit de Bibliothèque François Mitterrand (correspondances vers les lignes 6 et 14 du métro), et avoir une arrivée à Paris-

Austerlitz au moins aussi performante qu'à Paris-Lyon :

- disposer d'un « technicentre » pour la maintenance des trains à grande vitesse, en synergie avec les installations existantes de la gare de Lyon.

Parmi les variantes proposées par RFF, la préférence de SNCF va vers la variante III, qui consiste en un raccordement au Sud avec le réseau classique, et d'un parcours terminal souterrain de la LGV POCL, mais sans retenir l'option d'une gare souterraine radiale à Orly. Quant au raccordement au sud, il permettra aux TGV interconnectés de desservir une ou plusieurs gares existantes de l'Île-de-France, dont Juvisy, afin d'apporter la grande vitesse au plus près des habitants de cette Région et de renforcer la complémentarité air-fer dans les aéroports en Île-de-France. Si, pour des raisons d'horizon, la réalisation du schéma directeur du RER C conduisait à une mise à six voies de l'infrastructure, la variante I pourrait aussi convenir.

POCL dans le Centre, le Limousin et la Bourgogne

Pour SNCF il faut maintenir partout où c'est possible les dessertes des gares en centre ville et éviter que le bénéfice de la grande vitesse pour certaines villes ne se fasse au détriment de l'accessibilité d'autres villes.

C'est pourquoi SNCF souhaite continuer de desservir les villes de ces 3 régions dans leur gare actuelle en centre ville, notamment les gares à Nevers et Orléans. Elle préconise :

- une branche spécifique optimisant l'accès à Orléans, dont le trafic important impose de disposer d'une desserte spécifique :

- un raccordement de POCL sur la ligne classique Paris – Clermont-Ferrand, autorisant la desserte de Nevers et des gares intermédiaires de l'ouest du Loiret (Gien) et de la Nièvre ;
- Un raccordement de POCL à l'axe classique Paris – Châteauneuf – Limoges entre Bourges et Issoudun.

Une gare nouvelle au sud de Nevers est utile pour les trajets de la Nièvre vers le Sud-Est et pour compléter les dessertes vers Paris.

Pour Orléans, les Aubrais feront office de gare nouvelle pour les relations vers le Sud.

POCL en Rhône-Alpes et Auvergne

Le scénario Médian autorise un gain de temps de 10 minutes à 320 km/h entre Paris et Lyon. Cet avantage doit être étendu à l'ensemble du territoire de Rhône-Alpes, et notamment Saint-Etienne via Lyon.

Si la perspective d'un double poêle d'entrée à Paris (gare de Lyon et gare d'Austerlitz) en provenance de Lyon est un atout supplémentaire, l'augmentation des fréquences entre Paris et Lyon se heurte à la capacité du réseau ferroviaire français, qui fait par ailleurs l'objet d'études spécifiques.

Enfin, la création d'un itinéraire à grande vitesse vers Nantes via Nevers et Bourges redynamiserait la traversée Lyon - Nantes en s'affranchissant du détour par la Région parisienne.

Côté Auvergne, SNCF propose de maintenir la trame de dessertes existante :

- Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand seraient toujours desservis en chapelet, avec des gains de temps de

parcours d'environ une heure, et dans les gares existantes. Ce choix a le mérite de pérenniser les investissements consentis par la Région Auvergne sur l'axe classique Paris - Clermont. Il permet aussi de maintenir voire d'augmenter la fréquence de ses dessertes.

- Montluçon verrait sa situation grandement améliorée par l'accélération significative des trains vers Bourges, bénéficiant aux TGV et aux TER.

Ces dispositions assurent un traitement équitable des agglomérations de la Région Auvergne qui se situent sur le périmètre du projet, sans nuire à d'autres Régions.

SNCF préconise la variante Sud plutôt que la variante Nord du scénario Médian compte tenu de l'intérêt que les Régions Auvergne et Rhône-Alpes accordent à une desserte interrégionale entre Clermont-Ferrand et Lyon et la desserte à grande vitesse de Roanne.

POCL pour Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon

L'ajout de la Région Languedoc-Roussillon, pour laquelle est prévu le commencement de Nîmes - Montpellier (CNSM), prolongé ensuite par la LGV Montpellier - Perpignan (LNMP) et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (projet LGV PACA), POCL peut passer à la fois distance par la géographie et l'histoire dans le temps. Il n'en est rien.

POCL serait complémentaire des projets de ces régions. En réévaluant la situation de Paris-Lyon et en utilisant la gare de Paris-Austerlitz, POCL absorberait les dessertes associées par ces projets. Cependant, entre les deux scénarios Ouest-Sud ou Ouest qui n'apportent rien aux régions du Sud-Est d'une part, et le scénario Médian, qui réduit les temps de trajet de

10 minutes à 320 km/h (et 20 minutes à 360 km/h) d'autre part, les deux régions méditerranéennes ont intérêt à ce que le maître d'ouvrage choisisse ce dernier. RFF a d'ailleurs établi que, pour la rentabilité, les scénarios Est et Médian l'emportent largement, si bien que la probabilité de réaliser le projet POCL serait bien meilleure.

En complétant les gains de temps des projets précités, POCL met Paris à 3h de Montpellier et Toulon, et à 3h40 de Perpignan et Nice.

La SNCF écarte le scénario Est, car il n'est pas pertinent pour la desserte du grand centre de la France.

Une option qui mérite d'être évaluée : augmenter à 360 km/h la vitesse commerciale

Le TGV a permis de maintenir le train sur le marché du transport, pour le plus grand bien de l'environnement. Cela s'est fait en accélérant les trains jusqu'à 320 km/h. Aujourd'hui les TGV DUPLEX transportent 500 places contre 360 pour les premières rames orange à un seul niveau, sans augmentation de la consommation en énergie, tout en roulant plus vite. Pour POCL, qui sera mis en service plus d'un demi-siècle après les études de conception de la LNI, il est légitime de reposer la question de la vitesse et de se demander si les progrès techniques n'annoncent pas un

nouveau saut de vitesse, pour valoriser au mieux un investissement en infrastructure extrêmement coûteux.

Passer de 320 à 360 km/h doublerait le gain de temps par le scénario Médian sur Paris - Lyon et au-delà. Paris serait alors à 1h35 de Lyon, par exemple.

La contrepartie serait un surcoût de l'investissement inférieur à 10% (correspondant à l'abandon du ballast en faveur d'une voie sur dalle), sans guère d'impact sur les charges d'exploitation, car la vitesse est un important facteur de productivité.

L'incidence de POCL pour le Fret

Dans la plupart des cas, le fret ferroviaire trouve sa pertinence sur la longue distance. Or un transport ininterrompu sur plusieurs centaines de kilomètres emprunte nécessairement les artères principales du réseau pendant les heures de pointe. Une des grandes difficultés actuellement rencontrées pour l'acheminement du fret ferroviaire est précisément de disposer de sillons de bonne qualité à tous les moments de la journée.

Le Projet POCL, dont la vocation est prioritairement orientée vers le transport de personnes, offrirait l'avantage de délester les lignes classiques du réseau des trains de grandes lignes. Cela pourrait

notamment être le cas sur l'axe Paris-Clermont, et en particulier entre Nevers et Clermont-Ferrand. Cela pourrait également se vérifier, dans une moindre mesure, sur l'axe Clermont - Lyon, avec la variante Sud du scénario Médian, et en fonction des synergies pouvant être croisées entre les activités TER et TGV.

Par son ampleur, POCL, associé à la réalisation d'autres grands projets comme le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, peut accroître la capacité allouée au transport ferroviaire de marchandises.

CONCLUSION

Pour SNCF, les deux piliers du projet doivent être maintenus en synergie et optimisés :

- (1) la création d'un itinéraire alternatif à la LGV Paris-Lyon attractif pour Lyon et au-delà,
- (2) l'amélioration de l'accessibilité des territoires au centre de la France sans faire de perdants.

Les scénarios Ouest et Ouest-Sud n'optimisent pas la première fonction et délaissent l'accessibilité de territoires entiers.

Le scénario Est n'est totalement pertinent que pour la première fonctionnalité.

Le scénario Médian satisfait les deux exigences, et emporte les meilleurs scores pour la majorité des critères analysés par RFF. SNCF préconise donc ce scénario avec la variante Sud et souhaite qu'il soit complété par :

1. L'entrée en Ile-de-France par la variante II, à défaut la variante I, et l'aménagement de la gare Bibliothèque-François-Mitterrand, en aval du terminus de la gare de Paris-Austerlitz.
2. La création d'un raccordement au nord de Gien sur l'axe Paris - Clermont-Ferrand, pour la desserte des villes qui bordent la Loire jusqu'à Nevers.
3. La modernisation complète de l'infrastructure du réseau classique entre Bourges et Montluçon et entre Saint-Germain-des-Fossés et Roanne.
4. La création d'un raccordement vers Châteauroux pour prolonger les dessertes TGV-POCL jusqu'à Limoges et Brive.

Ces dispositions, mettant en valeur le réseau classique, seront aussi une opportunité pour développer le réseau TER en complémentarité avec les nouvelles dessertes à grande vitesse.



SNCF
34 rue du Commandant
Mouchard
75014 Paris

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS / ORLÈANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 44 87
secretariat.general@debatpublic-igv-pocl.org
www.debatpublic-igv-pocl.org



