



Groupes des élus régionaux Bourgogne, Centre,
Ile-de-France, Limousin et Rhône-Alpes

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre délégué aux Transports,
à la Mer et à la Pêche
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Orléans, le 27 février 2013

Objet : demande de mise à l'étude d'un scénario de desserte ferroviaire du Cœur de France, alternatif aux projets de LGV POCL et Poitiers-Limoges

Monsieur le Ministre,

Le 3 octobre 2012, le comité de pilotage du projet ferroviaire Paris-Orléans-Clermont-Lyon a retenu le dispositif d'études et de concertation proposé par Réseau Ferré de France pour l'année 2012-2013, avec la perspective de dessiner, d'ici environ un an, le scénario final.

Le 17 octobre 2012, en mettant en place la commission dite « Mobilité 21 » chargée d'établir un nouveau Schéma national de mobilité durable, vous avez estimé que l'ancien projet de Schéma national des infrastructures de transport, prévoyant 245 milliards d'euros d'investissement sur 25 ans, n'était « plus compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques ». Vous avez par ailleurs demandé à cette commission de « tenir compte de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants ».

Dans ces conditions, le projet de nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dont le coût s'élèverait au minimum à 15 milliards d'euros, doit selon nous être abandonné : non seulement il n'est pas réaliste financièrement, mais il ne réussira pas cette gageure de proposer un trajet Paris-Lyon en moins de 2 heures tout en desservant finement les territoires du Cœur de France.

Les conseillers régionaux écologistes des régions concernées (y compris le Limousin) sont très critiques face au projet tel qu'il est actuellement devisé par RFF. Les deux scénarios restant à l'étude, « Ouest » et « Médian », sont d'ailleurs similaires dans leurs faiblesses : coût astronomique, faible irrigation des territoires et du réseau existant. Pour autant, nous ne sommes évidemment pas partisans du *statu quo*. Il nous semble souhaitable et possible d'améliorer fortement la desserte ferroviaire des territoires du Cœur de France, mais d'une autre manière.

Ainsi, nous travaillons depuis un an à l'élaboration d'un scénario alternatif. Ce scénario est aujourd'hui suffisamment mûr et partagé pour vous être transmis. Il répond selon nous aux principaux enjeux du cahier des charges « POCL », et même au-delà, le tout à un coût plus compatible avec la réalité des finances publiques.

Nous vous demandons donc de bien vouloir faire en sorte que cette alternative, dont vous trouverez ci-joint une carte synthétique, soit prise en compte dans le cadre du dispositif d'études en cours et qu'elle puisse être soumise aux mêmes critères et méthodes d'évaluation et de concertation.

Sachant que le coût de la modernisation d'une ligne existante représente en moyenne un dixième du coût de la construction d'une ligne nouvelle, notre scénario combine :

- la modernisation du réseau existant, en particulier les trois lignes structurantes que sont Paris-Nevers-Clermont, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Lyon-Bourges-Tours-Nantes, l'objectif étant d'offrir un potentiel de vitesse commerciale de 160 à 220 km/h selon les sections ;
- la construction de sections de lignes nouvelles lorsque le réseau existant n'offre pas assez de capacités au regard des besoins (c'est le cas pour accéder depuis Paris-Austerlitz au sud de l'Île-de-France, d'où notre soutien à une ligne nouvelle en « Y renversé ») et/ou lorsqu'une modernisation ne permet pas d'améliorer significativement le temps de parcours (c'est le cas sur la section Roanne-Lozanne, au profil très accidenté).

Les sections de lignes nouvelles offriraient un potentiel de vitesse commerciale de 250 km/h, soit juste en deçà du seuil des normes européennes STI, générateur de surcoûts importants pour les travaux comme pour l'exploitation ultérieure. Enfin, le scénario prévoit quelques électrifications et réouvertures de ligne permettant un maillage performant du périmètre d'étude, pour les déplacements du quotidiens comme pour les itinéraires fret.

Selon nos estimations, le coût de cette alternative serait environ trois fois inférieur au montant total de la LGV POCL, de la LGV Poitiers-Limoges et des travaux de modernisation du réseau existant qu'il faudra bien mener de toute façon.

Mais il ne doit pas s'agir simplement de comparer les coûts d'investissement, il faut aussi tenir compte des futures conditions de fonctionnement. Notre scénario alternatif doit permettre de maintenir les péages RFF à un niveau très inférieur à celui d'une LGV. La SNCF sera ainsi doublement incitée à la desserte de ce cœur de France : par les temps de parcours offerts pour les liaisons transversales (comparables à celui des TGV intersecteurs Lyon-Nantes et Lyon-Rennes), et par la compétitivité-prix pour une seconde relation Paris-Lyon (effectuée en 3h15).

Parallèlement, une réflexion autour de l'avenir du réseau ferroviaire ne peut pas se limiter aux infrastructures. Elle doit traiter du matériel roulant, car un matériel performant et adapté peut aussi être un moyen d'obtenir un gain de temps. Entre le TGV et le TER, et alors que l'avenir des trains dits « d'équilibre du territoire » est incertain, nous sommes convaincus qu'il existe un énorme déficit d'offre de services moyenne-longue distance. À ce besoin répond notre concept de trains à haut niveau de service, qui conjugueraient fiabilité, confort et prix accessible pour les usagers.

Aujourd'hui, la situation financière hypothèque fortement le projet de LGV POCL, qui au mieux pourrait être retardé. Pourtant, les deux enjeux mis en avant par ses promoteurs - à savoir le risque de saturation de la LN1 Paris-Lyon et surtout l'équilibre du territoire - restent prégnants. Notre demande s'inscrit donc bien dans une démarche constructive.

Voilà pourquoi nous proposons, au lieu d'une seule LGV au coût astronomique sur l'axe Paris-Orléans-Clermont-Lyon, de développer un réseau « Cœur de France » qui irrigue de

manière performante et équilibrée un quart du territoire français. Notre scénario est à même de relier Lyon et Nantes en 4 heures 30, Lyon et Clermont-Ferrand en 1 heure 40, Clermont et Paris en 2 heures 30, Limoges et Paris en 2 heures 20, permettant aussi d'assurer une meilleure desserte des villes intermédiaires et des territoires - et maximisant ainsi l'utilisation de l'argent public.

La démarche et le raisonnement appliqués ici pourraient s'étendre à d'autres territoires, contribuant à repenser la programmation des infrastructures de transport autrement qu'en empilant des projets de LGV dont l'utilité n'est pas démontrée.

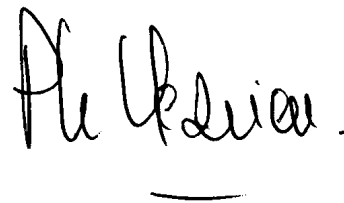
Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute et respectueuse considération.



Alexandra CUSEY
Coprésidente du groupe EELV
Conseil régional Rhône-Alpes



Jean DELAVERGNE
Président du groupe EELV
Conseil régional Centre



Philippe HERVIEU
Président du groupe EELV
Conseil régional Bourgogne

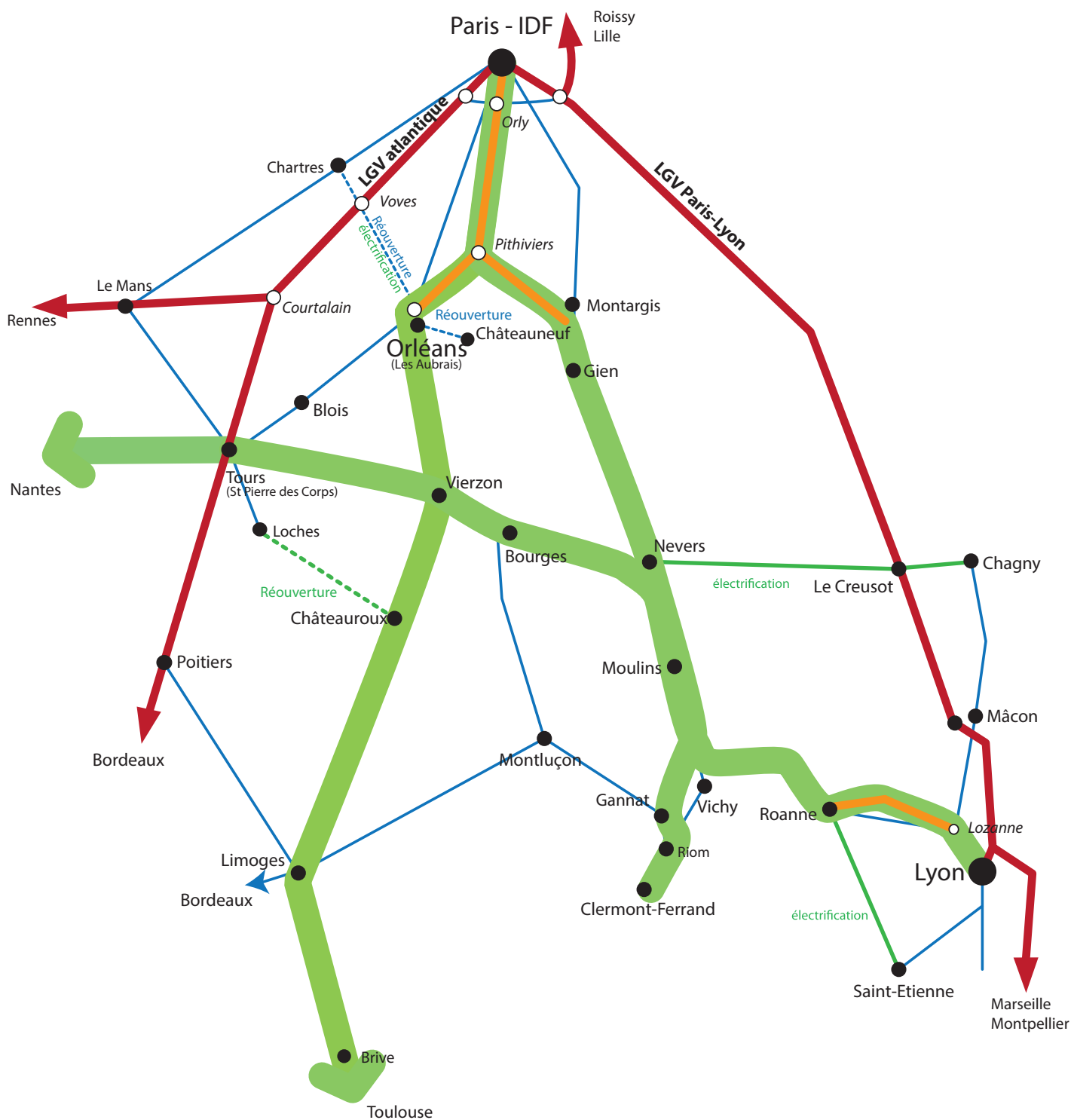


Marc HORVAT
Président du groupe EELV
Conseil régional Limousin



Mounir SATOURI
Président du groupe EELV
Conseil régional Ile-de-France

Alternative aux projets de LGV POCL et Poitiers-Limoges



- Les axes structurants de l'alternative
- Construction de lignes nouvelles à prévoir
- Réseau ferré classique à moderniser
- Réouverture déjà envisagée
- Réouverture et/ou électrification à prévoir
- LGV existante ou en cours de réalisation
- Gare
- Bifurcation