

## Quelle alternative au projet de LGV POCL ?



Les élus écologistes des Conseils régionaux concernés par la LGV POCL ont élaboré un scénario alternatif.

**Trois fois moins coûteux par rapport aux projets de LGV POCL et Poitiers Limoges, ce scénario permet d'irriguer les territoires du Cœur de France avec des temps de parcours très performants.**

**Le lundi 25 mars, à 11 heures**

**A Clermont-Ferrand, salle 221 du Conseil Régional d'Auvergne (Centre Delille – Rue Urbain II)**

Ce scénario vous est présenté par le groupe EELV du Conseil régional d'Auvergne.

\*\*\*

*Pierre Pommarel : Président du groupe EELV*

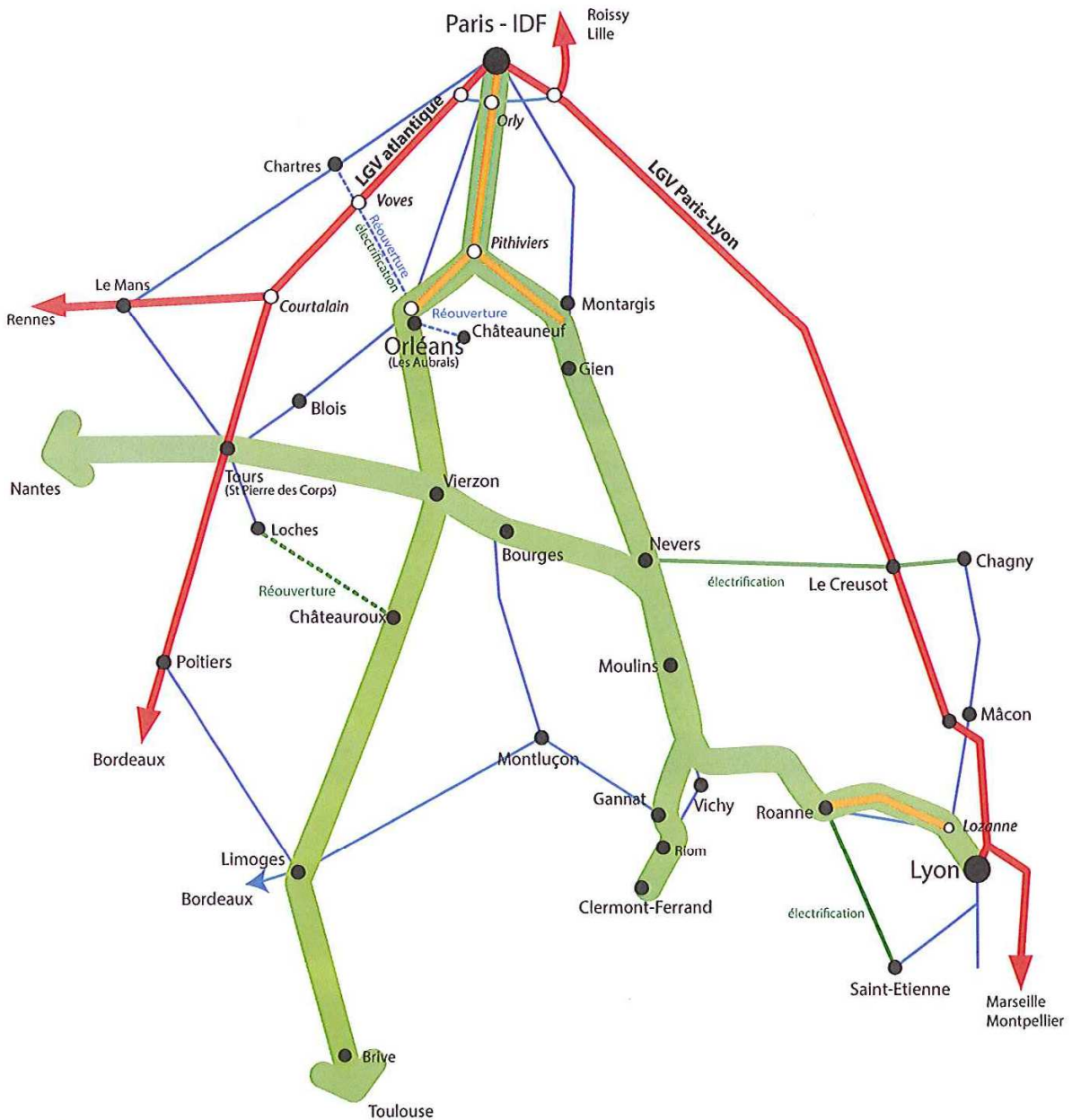
*Christian Bouchardy : Vice-Président à l'Environnement*

*Nicole Rouaire : Vice-Présidente à la Culture, au Patrimoine et aux Usages numériques*

*Lionel Roucan : Vice-Président à la Prospective et au développement durable*

*Gustave Alirol, Fatima Bezli, et Agnès Mollon : Conseillers régionaux*

# 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

Les projets de LGV inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport s'élèvent à 245 milliards d'euros, une somme hors de portée aujourd'hui et dans les 25 ans qui viennent. Dans la période de crise que nous traversons, où un euro d'argent public dépensé doit plus que jamais être un euro utile, les écologistes de 6 régions réunies ont tenu à apporter leurs réflexions à la Commission dite « Mobilité 21 », en charge de hiérarchiser avant juin les projets du SNIT.

Face aux projets de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et Poitiers-Limoges, les écologistes proposent une alternative permettant de désaturer les LGV existantes (Paris-Lyon et Atlantique) et de désenclaver le Massif Central sans attendre les calendes grecques : un réseau « Cœur de France » combinant l'optimisation des lignes existantes et la construction de lignes nouvelles seulement là où elles sont nécessaires et utiles. Pour un coût trois fois moindre !

### ✓ Une élaboration concertée, interrégionale à visée nationale

---

- **Une élaboration interrégionale...** : l'alternative proposée par les écologistes est le fruit d'un travail commun sur 2 ans des six groupes d'élus régionaux EELV concernés par le projet LGV POCL : Ile-de-France, Bourgogne, Limousin, Centre, Rhône-Alpes, Auvergne. Ce travail est parti d'une approche croisée des problématiques et des besoins de chacune des régions. Il a intégré une réflexion sur les liaisons interrégionales et vise à améliorer le réseau « Cœur de France ».
- **... s'inscrivant dans une vision nationale** : il s'agit d'une proposition en réseau, focalisé sur l'aménagement et le maillage du territoire, et qui peut tout à fait être couplée avec d'autres approches en réseau ailleurs en France. La logique de ce scénario est autrement plus constructive que l'empilement des projets de LGV dans le SNIT.

### ✓ Les principes de l'alternative proposée par les écologistes

---

- **Partir du réseau existant** : Nous disposons d'un réseau qui existe, qui maille le territoire et dessert les centres villes à l'inverse d'un certain nombre de gares TGV de betteraves. Partout où c'est possible et utile, il convient d'optimiser les lignes pour atteindre une vitesse de 200 à 220km/. C'est bel et bien ce que notre scénario prévoit en prenant le parti de moderniser le réseau existant, en particulier les trois lignes structurantes que sont Paris-Nevers-Clermont, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Lyon-Bourges-Tours Nantes.
- **Des infrastructures nouvelles seulement là où elles sont nécessaires** : notre scénario prévoit effectivement de construire des sections de lignes nouvelles lorsque le réseau existant n'offre pas assez de capacités au regard des besoins et/ou lorsqu'une modernisation ne permet pas d'améliorer significativement le temps de parcours.

2 lignes nouvelles sont prévues dans ce scénario :

- 1) un Y renversé au départ de Paris-Austerlitz pour sortir de l'Ile-de-France avec une séparation autour de Pithiviers avec une branche vers Orléans et une branche vers Montargis.
- 2) entre Lozanne et Roanne, en raison de l'impossibilité de réaliser un gain de temps significatif à partir de la ligne existante dans la traversée des monts du lyonnais

- **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. Nous proposons de lancer le concept de Train à Haut Niveau de Service, intermédiaire entre le TER et le TGV, fiable, confortable et accessible financièrement.

### ✓ **Que permet cette alternative ?**

---

- **Une desserte alternative crédible pour Paris-Lyon** : elle serait possible en 3h10. Bien sûr le temps de trajet serait plus long qu'avec la LGV actuelle (2h environ), mais il ne faut pas oublier que les usagers choisissent aussi en fonction du prix et pas seulement en fonction des temps de parcours.
- **Faire renaître le POLT et enterrer le projet de LGV Poitiers – Limoges**, un projet complètement aberrant d'un point de vue économique (2 milliards d'euros pour relier Poitiers à Limoges par une voie unique) et désastreux pour l'aménagement et l'équilibre du territoire (absence de desserte de l'Indre et de la Creuse).
- **Des dessertes intersecteurs, sorties des LGV Paris-Lyon et Atlantique, et qui contribueraient donc à les désaturer** : notre alternative permet d'améliorer les liaisons est-ouest, telles que Lyon-Nantes et Lyon-Rennes en passant par Bourges et Tours et non plus par l'Ile-de-France. Les temps de parcours seraient similaires mais les tarifs seraient plus attractifs pour les usagers. L'espace central serait à nouveau desservi par ces relations transversales injustement détournées par Paris.
- **D'économiser plusieurs milliards d'euros !** Le coût de ce scénario alternatif est de **6 milliards d'euros**, soit trois fois moins que le montant total de la LGV POCL, de la LGV Poitiers-Limoges et des travaux de modernisation associés à ces deux projets.

### ✓ **Et l'Auvergne dans tout ça ?**

---

**Ce scénario répond aux principaux enjeux du cahier des charges POCL**, le tout à un coût plus compatible avec la réalité des finances publiques.

Il est par exemple à même de relier **Clermont-Ferrand et Lyon en 1h40** (20 min de plus que la LGV seulement), Moulins et Lyon en 1h25, **Clermont-Ferrand et Paris en 2h30** avec 2 arrêts à Moulins et Vichy par exemple (30min de plus que la LGV mais avec deux arrêts), Paris-Limoges en 2h20, Moulins et Paris en 1h55.

**Pour le groupe EELV du Conseil Régional d'Auvergne, les aménagements proposés dans ce scénario restent compatibles avec la réalisation à plus long terme d'une LGV POCL** au cas où la saturation de la LGV Paris-Lyon devienne inévitable et que les moyens de financement en permettent la réalisation. Cette LGV devra bien entendu respecter l'ensemble des conditions que nous avons posées dans notre cahier d'acteur.