

PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON



TERRITOIRES ■ Une ligne à grande vitesse pour désenclaver le Grand Centre... et désengorger l'Île-de-France

Le double effet du TGV Cœur de France

Rejoindre l'aéroport de Roissy sans passer par Paris, prendre le RER avant d'entrer dans la capitale, le projet offre de nombreux avantages pour les provinciaux.

Philippe Abline

philippe.abline@centrefrance.com

On le sait, pour que le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) soit considéré comme prioritaire par le Schéma national des infrastructures de transport (Snit), il faut montrer son intérêt en terme d'aménagement du territoire.

Le débat public a montré que cette LGV répond à cette ambition. Car la ligne permettra de désenclaver le Grand Centre et reliera, enfin, deux métropoles au réseau de grande vitesse : Clermont-Ferrand et Orléans. Elle présente un autre intérêt : celui de désengorger la région parisienne.

Exemple. Aujourd'hui, un Orléanais désirant se rendre à Lyon par le train doit d'abord emprunter un Intercités jusqu'à Paris-Austerlitz, franchir la Seine à pied et se rendre gare de Lyon, d'où partira un TGV. Durée du trajet : 1 h 05 pour la première partie, 1 h 56 pour la seconde. Et un entracte plus ou moins extensible.

Plus besoin d'aller au nord pour se rendre vers le sud

Avec le POCL, en 2025, ce voyageur serait à 1 h 35 de Lyon. Et n'aurait pas besoin d'encombrer des gares parisiennes qui le sont déjà suffisamment. En 2011, la gare de Lyon a, en effet, accueilli 31,8 millions d'usagers, celle d'Austerlitz en a vu passer 21 millions.



Une liaison Nord-Sud évitant Paris.

DENIS ROBLÈS. Chef du projet POCL pour Réseau Ferré de France.



CONNEXION. Le Brive-la-Gaillarde-Lille est actuellement le seul TGV à s'arrêter dans le Loiret. Le POCL permettrait de se brancher sur le réseau à grande vitesse.

Imaginons maintenant que ce même voyageur préfère se rendre d'Orléans à Paris en voiture pour aller prendre le TGV. Il contribuerait alors à surcharger un réseau routier déjà saturé en approchant de la capitale. 270.000 véhicules roulent chaque jour sur le périphérique. Notons, de plus, que les accès à Paris les plus embouteillés sont situés au sud : Porte d'Italie (107 heures de bouchons

par an) et Porte d'Ivry (environ 99 heures). Encore de bonnes raisons d'éviter d'entrer en Île-de-France.

Une gare à Orly en option

Et si le voyageur que nous accompagnons était un... grand voyageur ? Là encore, le TGV Cœur de France (l'autre nom donné au POCL) lui faciliterait la vie. En sautant dans le train qui remonte du Sud-Est (Lyon, mais peut-être aussi Marseille), il pourrait

descendre ses valises à la gare de Roissy, sans passer par la case Austerlitz. Voir continuer jusqu'à Lille, d'où il pourra embarquer dans l'Eurostar. « C'est ce que nous appelons une liaison province-province, elle permet d'éviter Paris » explique Denis Roblès, qui a succédé à Thomas Allary pour conduire le projet POCL chez Réseau Ferré de France (RFF).

Si la liaison directe avec l'aéroport de Roissy fait

partie du projet, celle avec la plateforme d'Orly reste une option. Dont l'intérêt socio-économique n'est pas démontré pour RFF. Pas suffisamment pour justifier les 600 millions à un milliard d'euros de surcoût qu'une halte à cet endroit engendrerait.

Le navetteur du Loiret peut, lui aussi, profiter de cette ligne à grande vitesse puisqu'il est envisagé de créer une gare à Juvisy ou à Brétigny (Essonne), d'où il sera possible de prendre le RER C. L'intérêt est aussi technique puisque la paire de voies du POCL qui compléterait le réseau existant augmenterait la fiabilité, à la fois du RER (trafic moins encombré sur les voies existantes) et du TGV.

L'intérêt, pour le Loiret, est que tous les habitants du département puissent profiter de l'opportunité qu'offre ce projet de TGV. C'est bien pourquoi la réouverture de la ligne SNCF Orléans-Château-neuf (pouvant s'étendre à Gien ou Montargis) est sur les rails. ■

➔ **La semaine prochaine.** L'engagement de la manufacture Michelin dans le projet de la ligne à grande vitesse POCL.



LE BILLET

Pas d'erreur d'aiguillage

Pas besoin d'avoir son BEP de comptable pour comprendre que le Snit doit faire des choix. 245 milliards d'euros de projets, c'est au-dessus des moyens du Snit. Pour les LGV, une consigne a été donnée afin de les faire remonter au-dessus de la pile : qu'elles présentent un intérêt en terme d'aménagement du territoire. Les plus de deux cents cahiers d'acteurs montrent que le projet Pocl va dans ce sens. En tout cas le scénario ouest. Alors, s'il n'y a pas d'erreur d'aiguillage, le dossier doit bien figurer parmi les prioritaires.