

## Compte-rendu de l'atelier TGV de Lons le Saunier

**Participants :** E. Boisseau, Y. Boutry, J.-L. Camus, J.-Y. Colas, P. Créatin, M. Derché, B. Gobitz, J.-F. Hogue, F. Mennerat, D. Mouranche, D. Pansu, P. Paul, J.-F. Troin.

L'atelier TGV s'est tenu le 21 octobre de 9H à 10H 40. Il a réuni 13 personnes, la plupart membres du réseau TGV et représentant assez bien les régions impliquées. Il a été décidé de le consacrer entièrement aux projets de lignes nouvelles, réservant à plus tard d'autres thèmes importants : tarification, réduction des dessertes, liaisons rail-aéroport... A partir d'une vidéo projection commentée par J. F. TROIN, les participants ont pu s'informer et commenter les divers projets. Nous ne nous sommes pas étendus sur les lignes inutiles (Poitiers-Limoges), non urgentes (Toulouse-Narbonne) ou pouvant être limitées à un court tronçon (Paris-Normandie, Roissy-Picardie). L'importance des liaisons transeuropéennes a été soulignée (Bordeaux-Espagne, Lyon-Turin et son complément le CFAL, Montpellier-Barcelone dont la partie espagnole Barcelone Figueras devrait être mise en service définitif en avril 2013). L'accord semble régner sur les « 4 coups partis » : LGV SEA Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, LGV Est deuxième phase, contournement Nîmes-Montpellier. Les incertitudes demeurent sur les branches à venir de Rhin-Rhône. L'intérêt du tronçon commun sur Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Toulouse a été souligné. Enfin, le temps a manqué pour analyser deux propositions FNAUT intéressantes : les barreaux Courtalain-Orléans et Saulieu-Dijon. Grâce aux précisions apportées par P. CRÉTIN, les propositions de la FNAUT PACA sur la ligne Marseille-Nice visant à alterner tronçons de LGV (Marseille Toulon en priorité) et réaménagements de la ligne classique ont été mieux perçues.

Trois projets méritent encore approfondissement, car subsistent de nombreux a priori, voire des inconnues :

- le POCL pour lequel l'urgence d'une réponse à l'éventuelle saturation de la LN 1 n'a pas semblé avérée. Des alternatives existent, comme par exemple une amélioration des lignes encadrantes : la ligne PLM et aussi Paris Nevers Roanne avec un court tronçon GV Roanne-Lozanne, les deux itinéraires permettant de tracer des services « low cost » par Intercités Paris-Lyon en 3H 15 – 3 H 30, et réservant ainsi à la clientèle « pressée » la ligne TGV déchargée et parcourue en 2H. Ou encore, une LGV limitée Paris-Austerlitz-Orléans-Vierzon-Bourges (proposition FNAUT Région Centre) désaturant la région parisienne Sud, valorisant en même temps le POLT, desservant plus densément les territoires Centre et Auvergne et renforçant la transversale Nantes-Lyon, tout en déchargeant la LGV actuelle par des liaisons moins rapides mais pour lesquelles existe une clientèle croissante.
- la ligne Montpellier-Perpignan, pour laquelle E. BOISSEAU a présenté les propositions de l'ADTC 34 d'une **ligne polyvalente** (TGV, Intercités, TER, fret) à 120-220 km/h, avec nombreux raccordements à l'axe existant aujourd'hui saturé permettant de multiples combinaisons et délestages, avec un allongement modeste des temps de parcours de bout en bout. La finalité serait une desserte fine d'un espace aux multiples villes, moins agressive vis-à-vis d'un environnement fragile et sensible, sans chercher à concurrencer l'aérien sur les Paris-Barcelone, objectif qui serait irréaliste avec des temps de parcours de 5 heures. Il n'y aurait pas de gares nouvelles contrairement aux demandes actuelles des élus.

- l'interconnexion Sud et plus généralement le réseau TGV en Île de France commentés par les représentants de l'A.U.T..

L'atelier s'est conclu sur le constat suivant :

- les habitudes, les besoins, les perceptions en matière de vitesse ferroviaire sont en train d'évoluer,
- il y aura peu d'argent disponible, donc nécessité de le réserver aux projets efficaces en matière de desserte des territoires et des bassins de vie.

Il faudra tenir compte de ces éléments dans les propositions finales de la FNAUT.

Ce texte ne résume que quelques points d'une réunion dense et riche, pour laquelle il eut fallu plusieurs heures de débats.

**J.F. TROIN**