

La SNCF planche sur quatre nouvelles lignes : quel intérêt pour les passagers ?

DÉCRYPTAGE - Le gouvernement a décidé d'attribuer plusieurs milliards d'euros à la construction de nouveaux tracés de chemin de fer. Sont-ils vraiment nécessaires ?

Par **François Delétraz**

Publié il y a 16 heures,

Mis à jour il y a 7 heures



Parmi ces quatre projets, le «barreau de Massy», un tronçon de quelque 30 kilomètres au sud de Paris qui permettrait de relier les réseaux à grande vitesse du sud-ouest et du sud-est. *olrat / stock.adobe.com*

Le «barreau de Massy», indispensable jonction entre l'est et l'ouest

Le «barreau de Massy», comme l'appellent les cheminots, est la ligne TGV la moins chère et la plus indispensable des quatre actuellement à l'étude. C'est un tronçon de quelque 30 kilomètres au sud de Paris qui permettrait de relier les réseaux à grande vitesse du sud-ouest et du sud-est et éviterait ainsi que les TGV «intersecteurs» ne se trouvent mêlés aux trains de fret et aux Transiliens de la ligne C du RER.

Cela permettrait d'augmenter le nombre de TGV reliant les régions sans passer par les gares de Paris intra-muros mais aussi de gagner jusqu'à 30 minutes de temps de parcours sur ces mêmes trains. Grâce à son arrêt à Pont de Rungis, il y aurait enfin une interconnexion facile avec l'aéroport d'Orly, évitant aux passagers en provenance des régions prenant l'avion de subir le fastidieux changement entre Massy et Orly. Par ricochet, cela améliorerait les conditions de circulation sur le RER C. Mais il manque pour l'heure 340 millions d'euros pour la réalisation de ce projet.

RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS EN 2020

- Lignes à grande vitesse (LGV)
- Autres lignes

QUATRE PROJETS EN SUSPENS

- Indispensable
- Prioritaire
- À revoir

2 600 km

de lignes à grande vitesse
sur 27 000 km
de lignes



Source : SNCF RÉSEAU

À VOIR AUSSI – Carte de réduction, prix plafonnés: la SNCF présente des tarifs simplifiés pour ses trains grandes lignes

Toulouse-Bordeaux : ligne à grande vitesse ou ligne nouvelle ?

La catastrophe qu'a représentée pour la desserte fine des territoires la ligne à grande vitesse Est n'a semble-t-il pas servi de leçon aux élus locaux. Que Metz ou Nancy soient désormais bien desservies vers Paris mais avec une offre famélique vers l'Allemagne, l'Alsace, le Sud et le Nord de la France ne semble pas émouvoir les élus d'Occitanie qui, au-delà de la raison, plaident pour une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Pourtant, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Voyages SNCF (qui curieusement n'a pas été consulté sur ce dossier), SNCF Réseau et le Rapport du Conseil des orientations en Infrastructures plaident plutôt pour une ligne nouvelle, qui ne soit pas à très grande vitesse, desservant les gares de centre-ville avec des trains roulants à 250 km/h et pouvant être utilisée aussi bien par des trains de passagers que par des trains de fret.

Cela permettrait au passage de gagner une heure de temps de trajet entre Bordeaux et Montpellier. Il n'est pas possible de réaliser un relèvement de vitesse significatif sur la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse, compte tenu de son tracé et de la traversée de nombreux secteurs urbanisés. Cette question de l'alternative de modernisation de la ligne existante a fait l'objet de plusieurs études et d'une expertise de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne en 2015 qui ont confirmé les positions de SNCF Réseau pour une ligne nouvelle. Dix milliards d'euros sont en jeu.

Montpellier-Perpignan, enfin en passe d'être réalisé

C'est le serpent de mer de l'Occitanie, ces 150 kilomètres qui manquent pour relier les réseaux TGV français et espagnol. Le gouvernement vient de décider de flécher un milliard d'euros pour une portion de ligne entre Montpellier et Béziers. Avec le « barreau de Massy », il s'agit là du projet le plus utile. Le trafic sur le trajet existant étant totalement saturé, la création de cette nouvelle ligne mixte fret/TGV permettrait d'améliorer fortement la circulation des TER et des trains grandes lignes Intercités. Seul écueil, au lieu de desservir la gare de Béziers-Centre, une nouvelle gare Béziers-Est devrait être créée. Or on sait qu'une nouvelle gare en rase campagne, c'est 30 % de passagers en moins. Ce bout de ligne permettrait toutefois de raccourcir de 15 minutes le temps de trajet, mettant Montpellier à 2h50 de Barcelone.

À VOIR AUSSI – Dans les Hauts-de-France, la SNCF met au point un TER automatique

Sud, la ligne du littoral saturée

La ligne du littoral entre Marseille et Nice est totalement saturée. Même au chausse-pied, plus aucun train ne peut être ajouté. La création d'une nouvelle ligne dans l'arrière-pays est donc à terme indispensable. Plutôt qu'une ligne à grande vitesse, les collectivités locales semblent opter, contrairement à l'Occitanie, pour des aménagements de la ligne existante vers Nice avec une traversée souterraine et une gare sous Marseille. Par la suite, une nouvelle ligne mixte avec des trains roulant à 270 km/h permettant la circulation aussi bien des TGV que des TER ou des Intercités Express reliera Marseille à Nice par tronçons. Le gouvernement et les

collectivités viennent de décider de mettre près de 4 milliards d'euros pour la première partie avec comme objectif prioritaire de désenclaver les environs des deux villes. De bout en bout, c'est un projet à 14,5 milliards en euros.

À VOIR AUSSI – En Espagne, la SNCF lance un Ouigo haut de gamme avec première classe et bar