



Cahier d'acteur n° 91

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Neuf collectivités de Rhône-Alpes mobilisées

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Rhône-Alpes Région

Cahier d'acteur porté par la Région Rhône-Alpes, au nom des collectivités suivantes : les Départements de la Loire et du Rhône, les quatre agglomérations portant le projet du pôle métropolitain lyonnais (Grand Lyon, Saint Etienne Métropole, CAPI et ViennAgglo), Loire-Foréz et Grand Roanne Agglomération.

RÉGION RHÔNE-ALPES

1 esplanade
François Mitterrand
CS 20033
69269 LYON CEDEX 02

La Région Rhône-Alpes, les Départements de la Loire et du Rhône, le Grand Roanne, Loire-Foréz ainsi que le Grand Lyon, St Etienne Métropole et les Communautés d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et du Pays Viennois (ViennAgglo), en voie de se constituer en pôle métropolitain, soutiennent le projet POCL dans sa double dimension d'aménagement du territoire et de développement des services ferroviaires à grande vitesse. Par la rédaction commune d'un cahier d'acteurs, elles poursuivent ensemble leur réflexion en complément de leur engagement au travers du cahier d'acteurs n°2 cosigné par douze collectivités de Rhône-Alpes et d'Auvergne.

L'expérience de Rhône-Alpes en matière de grands projets d'infrastructures ferroviaires et d'impacts sur les territoires traversés par les circulations ferroviaires, conduit à mettre en perspective les objectifs assignés à la LGV POCL et les modalités de réalisation du projet.

C'est ce qui motive ces neuf collectivités rhônalpines à produire ce cahier d'acteurs, qui aborde les enjeux poursuivis en matière d'aménagement de leurs territoires et de développement de leurs dessertes, mais aussi les conditions de réussite du projet POCL, par la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et des connexions efficaces à Paris et à Lyon.

Accompagner les dynamiques engagées dans les bassins ligériens et les territoires rhônalpins

Le projet LGV POCL doit répondre à une réelle **dimension d'aménagement du territoire**, ouvrir de **nouvelles fonctionnalités et de nouvelles perspectives d'échanges et de coopération économiques à l'ouest**, entre la Région Rhône-Alpes et la Région Auvergne, et, au-delà, la façade Atlantique.

La LGV POCL contribue à **renforcer l'attractivité des territoires ligériens et de l'Ouest du département du Rhône**, et accompagne efficacement les projets de redynamisation économique et de rénovation urbaine que les collectivités ont engagés et dont les effets bénéfiques sont déjà constatés.

En plaçant Roanne au cœur des liaisons Paris – Lyon, Paris – St-Etienne et Lyon – Clermont-Ferrand, POCL constitue une opportunité d'accessibilité performante pour un bassin roannais de 150 000 habitants et 30 000 emplois, doté de pôles économiques (Michelin, Nexter, mécanique, textile, déconstruction, tourisme et gastronomie...) et de plusieurs sites d'enseignement et de recherche (centre universitaire, IUT, 2 écoles d'ingénieurs...). La LGV POCL doit permettre de conforter Roanne comme porte d'entrée ouest de Rhône-Alpes.

Au-delà, la desserte du Sud Loire et ses deux agglomérations Saint-Etienne Métropole et Loire-Forez, soit 550 000 habitants, constitue une opportunité à saisir. Il permettrait de relier Paris depuis la gare de Saint-Etienne Chateaucroix en 2h15, soit un gain de temps de 30 minutes par rapport à la

desserte actuelle via Lyon. Il conforte ainsi l'ambitieux projet de développement du Sud Loire, soutenu par de grands groupes industriels et commerciaux (Casino, Zannier, Desjoyaux, HEF, Angenieux Thales, Aubert et Duval...), un tissu dense de PME-PMI, et un pôle d'enseignement et de recherche de premier plan : Ecole Nationale Supérieure des Mines, Université Jean Monnet (constituante du PRES de l'Université de Lyon), Ecole Nationale de la Sécurité Sociale, Cité du design, etc.

Enfin, POCL constitue un **enjeu de renforcement de la compétitivité de l'aire métropolitaine lyonnaise**, bassin de vie de 3 millions d'habitants et de 1,3 million d'emplois. Il permet de fiabiliser les dessertes ferroviaires actuelles en anticipant la saturation de la LN1 Lyon-Paris, il autorise le développement de nouvelles dessertes du bassin francilien et améliore l'accessibilité de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, qui a vocation à devenir la deuxième porte aérienne française.

L'agglomération lyonnaise, véritable moteur de cet espace, en lien direct avec les pôles viennois et nord-isérois, héberge en son sein quelques fleurons économiques ou institutionnels d'envergure européenne, voire mondiale (Renault Trucks, Interpol, Sanofi Pasteur, Euronews, Suez, Handicap International, TNT Express...), dont les perspectives de développement, requièrent l'amélioration constante des conditions d'accessibilité.

Afin d'asseoir la dimension aménagement, il convient de privilégier la famille de scénarios en variante « Roanne » et l'option de desserte de Saint-Etienne, qui assurent une desserte performante de l'ouest rhônalpin et qui garantissent :

- des **temps de parcours compétitifs**, inférieurs à 1h30 pour les dessertes Lyon - Clermont-Ferrand et à 30 minutes pour les dessertes Lyon – Roanne,
- une **amélioration sensible des temps de parcours TGV vers Paris** pour Lyon et Saint-Etienne,
- un **meilleur accès de Roanne et Clermont-Ferrand à l'aéroport de Lyon Saint Exupéry**.

Se montrer exigeant sur les futures fonctionnalités offertes par la LGV POCL

Les fonctionnalités offertes en faveur des territoires rhônalpins appellent à la vigilance sur les conditions de leur mise en œuvre.

■ Clermont Ferrand - Lyon

Les liaisons entre ces deux capitales régionales constituent évidemment une dimension forte du projet. Cependant, au regard des nombreuses incertitudes soulevées et face à un modèle économique à construire, le maître d'ouvrage RFF ne saurait se prévaloir du **conventionnement de tels services**

interrégionaux à grande vitesse sur la LGV POCL, par les autorités organisatrices des TER en Rhône-Alpes et en Auvergne. A ce jour il n'existe aucune étude précise permettant d'affirmer leur faisabilité technique ou financière.

■ Saint Etienne - Paris

Consolidée par la variante « Roanne », la desserte de Saint-Etienne est une **fonctionnalité qui doit être pleinement intégrée au projet POCL**, d'un point de vue technique et financier. Son étude doit donc être poursuivie pour assurer un niveau de desserte TGV à minima équivalent en termes de fréquence à la desserte actuelle par Lyon, et maintenir le niveau de service TER entre Roanne et Saint Etienne, en cohérence avec les objectifs de planification de l'autorité organisatrice des transport régionaux.

Le débat et le choix de fuseau **doivent être éclairés par des études complémentaires pour définir des schémas de desserte crédibles et compatibles avec le maintien des circulations TER existantes.**

L'expérience des effets sur la desserte ferroviaire, de la mise en service de lignes LGV en Rhône-Alpes (LGV Rhin-Rhône et LGV Haut Bugey), illustre que le service proposé est in fine souvent en deçà des hypothèses présentées initialement aux territoires concernés.

Désaturer le nœud ferroviaire lyonnais

Le projet POCL se confronte directement à la problématique de **saturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)**, dont il est regrettable que le débat public ait lieu après celui relatif au projet POCL.

Arrêter le projet à 15 km au nord de Lyon suggère à tort que les circulations ferroviaires du POCL n'auraient pas d'impact sur le NFL.

Les problématiques du NFL doivent donc être résolues afin d'accueillir dans de bonnes conditions les circulations supportées par POCL, sans y imposer de nouvelles contraintes ni obérer les développements futurs du réseau TER rhônalpin. Il s'agit donc d'articuler fonctionnellement et temporellement le projet POCL avec le NFL et l'ensemble des circulations, TER, TGV et fret, que ce dernier supporte déjà.

La rentabilité économique du projet POCL implique de le connecter au centre de l'agglomération lyonnaise et de préserver les liaisons entre Lyon et le sud de la France.

La désaturation du NFL constitue une condition majeure de réussite du projet POCL.

Le traitement du "verrou" que représente le NFL constitue une condition indispensable de faisabilité des futurs grands projets ferroviaires tels que POCL.

Optimiser les connexions dans Lyon et Paris

Le tissu économique de l'aire métropolitaine lyonnaise exige des relations rapides et fiables avec la région parisienne. C'est pourquoi le choix des gares à chaque extrémité de la LGV POCL est tout aussi fondamental que les temps de parcours en ligne.

■ Dans Lyon : relier la capitale au hub de correspondance de la Part-Dieu

Aujourd'hui, la gare de Lyon-Part-Dieu, première gare européenne de correspondance, accueille quotidiennement plus de 100 000 usagers ferroviaires. Elle assure une fonction de hub de transport et garantit la lisibilité des services pour l'utilisateur par l'accueil de l'ensemble des TGV desservant Lyon, et de la majorité des TER de Rhône-Alpes. De plus, elle est à la convergence de lignes fortes de transport urbain. La gare de Lyon Part-Dieu est au cœur du 2ème pôle tertiaire national ; il fait l'objet d'un ambitieux projet

de développement porté par le Grand Lyon, qui implique une très bonne connectivité avec les réseaux nationaux et la capitale.

Le dossier de débat public mentionne deux types de scénarios pour la désaturation du NFL : des scénarios confortant l'axe St Clair - Guillotière et le rôle de hub ferroviaire de la Part-Dieu et un scénario de répartition des flux entre Perrache et Part-Dieu que ses inconvénients pourraient faire écarter.

La gare de Lyon Part-Dieu doit rester la **gare principale** pour les TGV desservant Lyon. POCL doit s'appuyer sur le hub de correspondance de la Part-Dieu afin d'offrir de nouvelles opportunités de liaison et de renforcer les dessertes vers l'arc méditerranéen. La LGV POCL doit disposer d'un itinéraire d'arrivée jusqu'à la gare, s'affranchissant du verrou de Saint-Clair, selon les réflexions de la direction des sillons de RFF.

POCL peut également offrir l'opportunité d'une **desserte complémentaire de Lyon-Perrache**, par sa connexion de POCL à la ligne historique Paris-Lyon-Marseille, en rive droite de la Saône. Elle ne doit toutefois pas être envisagée comme le moyen de basculer les TAGV de Part-Dieu vers Perrache. Cette fonctionnalité se révèle beaucoup moins coûteuse à mettre en œuvre en accompagnement des

variantes de tracé passant par Roanne, que d'autres solutions plus au nord.

Enfin, les collectivités de Rhône-Alpes rappellent leur attachement à l'opportunité, grâce à POCL, de développer la plateforme multimodale de Lyon-Saint-Exupéry, en complémentarité avec la Part Dieu.

■ Dans Paris : assurer une bonne connectivité aux pôles d'attractivité majeurs de l'Île-de-France

Du fait de la saturation de Paris-gare de Lyon, le maître d'ouvrage du projet POCL souhaite favoriser l'arrivée dans la gare Paris-Austerlitz.

Ce nouveau point d'entrée dans Paris, pour les TGV en provenance de l'aire métropolitaine lyonnaise pose **la question de l'accessibilité pour les usagers** aux réseaux de transports urbains parisiens.

La connectivité actuelle de la gare d'Austerlitz aux réseaux franciliens de transport est beaucoup moins puissante et risque de faire perdre par la correspondance terminale, le gain de temps attendu par le POCL.

La LGV POCL doit également offrir un accès rapide aux territoires majeurs de Massy-Saclay-Versailles et au pôle d'Orly.

Le projet POCL doit prioritairement rechercher une arrivée à la Gare de Lyon, ou à défaut avec une gare bien connectée aux réseaux RER et « Grand Paris Express ».

CONCLUSION

La Région Rhône-Alpes, les Départements de la Loire et du Rhône, les quatre agglomérations portant le projet du pôle métropolitain (Grand Lyon, Saint Etienne Métropole, CAPI et ViennAgglo), Loire-Forez et Grand Roanne Agglomération souhaitent que le projet POCL :

- Permette une amélioration pour les territoires de Roanne et Saint Etienne des dessertes à grande vitesse afin d'appuyer leur renouveau économique et démographique,
- Contribue au développement économique et social du territoire ouest rhônalpin et de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- Contribue à l'amélioration des liaisons entre Clermont-Ferrand et Lyon, entre l'Auvergne et Rhône-Alpes,
- Constitue une opportunité de créer un itinéraire attractif entre Paris, les pôles majeurs de l'Île-de-France et de Rhône-Alpes sous réserve d'une connexion performante dans Paris et à Lyon Part-Dieu,
- S'articule avec le projet d'interconnexion TGV sud en Île-de-France,
- Mette en réseau les plateformes aéroportuaires de Roissy, Orly et Lyon-Saint Exupéry.

Pour ce faire, ils considèrent que l'Etat et RFF doivent rapidement se donner les moyens de traiter la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, indispensable à la réalisation de POCL.

Rhône-Alpes

RÉGION RHÔNE-ALPES
1 esplanade
François Mitterrand
CS 20033
69269 LYON CEDEX 02

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL