

Projets

Interconnexion Sud et Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL)

Le projet d'interconnexion sud des LGV et le projet de Ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon : quelles interfaces ?

Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (LGV POCL) fait partie des projets ferroviaires mentionnés par la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 (liste des 2 500 kilomètres complémentaires). Ce projet vise à relier Orléans au réseau à grande vitesse, assurer, à terme, une desserte de Clermont-Ferrand en moins de deux heures, améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre et constituer un itinéraire complémentaire et alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris – Lyon la plus chargée du réseau contribuant à répondre aux enjeux à long terme de croissance du trafic et de qualité de service sur cette ligne. Les études actuelles laissent ouvertes deux familles d'itinéraire en Île-de-France, passant par le secteur de Brétigny (91) ou le secteur de Lieusaint (77), suivant des solutions techniques partiellement souterraines pour accéder à Paris, en gare d'Austerlitz ou en gare de Lyon.

Deux projets aux objectifs distincts

Le projet d'interconnexion sud des LGV et le projet de LGV Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon affichent des objectifs différents :

- l'interconnexion des LGV est fondée sur le développement du marché des trains intersecteurs (province – province),
- le projet de LGV POCL vise prioritairement les trafics radiaux en relation avec Paris depuis les territoires Auvergne, Bourgogne et Centre.

Le marché intersecteur lié à la LGV POCL et passant par l'Île-de-France est de faible importance. Il vise en premier lieu l'aéroport de Roissy et Lille, éventuellement Strasbourg et de façon limitée l'Ouest à destination de la Bretagne. La création de raccordements entre la LGV POCL et l'interconnexion Sud devra être appréciée au regard de leur coût et de la fréquence prévisible de leur utilisation par des TGV intersecteurs en provenance ou à destination du Grand Centre.

Les deux projets d'interconnexion sud des LGV et de LGV Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon sont indépendants l'un de l'autre : le choix du scénario de l'interconnexion Sud ne dépend pas de la LGV POCL et vice-versa. Néanmoins, la création d'une gare à Orly est une opportunité dont peut bénéficier le projet de LGV POCL.

Dans la mesure où le projet de ligne nouvelle d'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France prévoit une gare à Orly, le projet LGV POCL pourrait envisager cette desserte en option, en fonction de la demande et de sa pertinence. Celle-ci offrirait un accès au pôle d'emploi et au Centre d'affaires d'Orly, assurerait une intermodalité air-fer et des correspondances des voyageurs de TGV vers d'autres TGV.

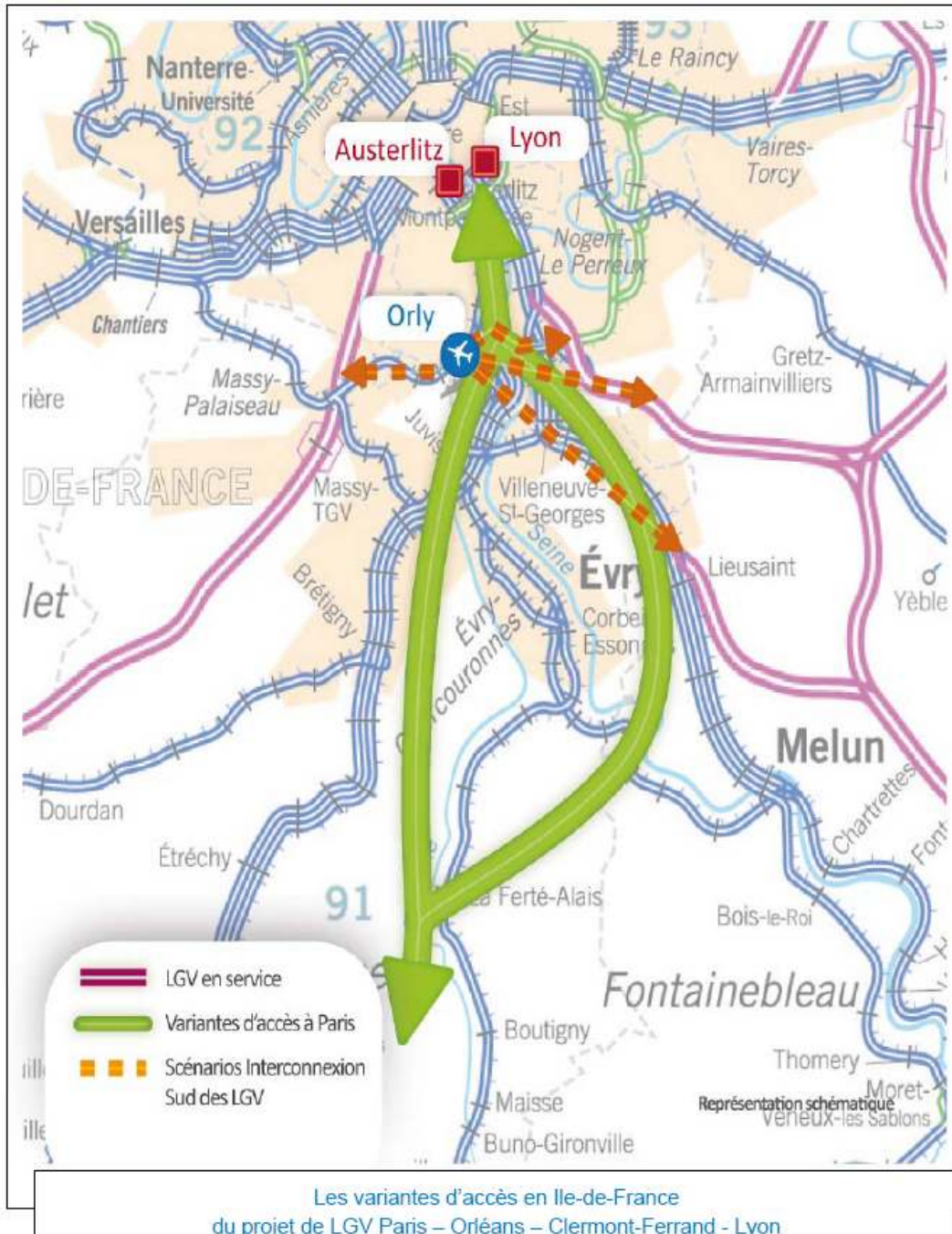
Les deux variantes du projet de LGV POCL pour accéder en Ile-de-France, par Lieusaint ou par Brétigny, sont compatibles avec les trois scénarios envisagés du projet d'interconnexion Sud.

- la première variante prévoit la circulation des TGV à partir des environs de Brétigny jusqu'à Paris sur deux voies supplémentaires, soit par élargissement de la plateforme, soit en tunnel sur tout ou partie du parcours. Les trains intersecteurs issus de la LGV POCL seront notamment en direction du Nord et de l'Est et, dans une moindre mesure, de l'Ouest.
- la seconde variante prévoit la circulation des TGV à partir du secteur Sénart-Lieusaint jusqu'à Paris. Des voies supplémentaires seraient à envisager en surface ou en souterrain si la capacité de la section existante à 4 et à 6 voies s'avérait insuffisante.

Dans le cas du choix du scénario C de l'Interconnexion Sud, un tronç commun en tunnel entre l'interconnexion Sud et la variante d'arrivée de la LGV POCL par Lieusaint pourrait être envisagé entre Lieusaint et le secteur d'Orly. Pour autant, un tel tronç commun entre trafic radial et intersecteur apparaît assez contraignant en termes de souplesse et de fiabilité d'exploitation, voire en termes de capacité. Par ailleurs, les éventuelles économies susceptibles de résulter d'une section d'infrastructure commune aux deux projets pourraient disparaître, soit du fait de la nécessité de doubler l'infrastructure, soit du fait des caractéristiques complexes des raccordements aux extrémités de cette section commune. En outre, la variante par le secteur Sénart-Lieusaint a une longueur supérieure à celle passant par le secteur de Brétigny.

Un débat public sur le projet de Ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

Le 3 mars 2011, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de LGV POCL. Elle en a confié l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP), présidée par Michel Gaillard. Le débat public sur le projet de LGV POCL devrait avoir lieu entre septembre-octobre 2011 et janvier 2012.



Les variantes d'accès en Ile-de-France
du projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand - Lyon