



Cahier d'acteur n°138

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.

Un projet de dimension euro-méditerranéenne

Dans le cadre de ce Débat Public LGV POCL, la CCIR PACA a souhaité, bien qu'elle soit en dehors du territoire d'étude, apporter une contribution au nom de l'ensemble des CCIT de PACA. Celle-ci montre l'opportunité du projet et le besoin de capacités supplémentaires et de performances accrues pour relier le réseau ferroviaire Sud en construction et à terme connecté avec l'Italie, avec le réseau Nord, sans trancher entre les 4 scénarii proposés par le maître d'ouvrage. En effet, il revient aux acteurs directement concernés par le projet de définir le meilleur scénario au terme d'une concertation constructive et responsable.

La saturation annoncée pour 2025 de la première LGV rend impérieuse son doublement pour répondre à l'augmentation des services ferroviaires en provenance et à destination de Méditerranée en lien avec les projets actuels de nouvelles infrastructures.

Pour être performante économiquement cette nouvelle ligne devra s'inscrire dans une vision de dessertes des grandes agglomérations à l'échelle du Grand Sud-Est français et renforcer l'accessibilité aux rives de la Méditerranée.

Aussi importe-t-il que le maître d'ouvrage, dans le choix du scénario, apporte la plus grande attention aux critères de performances, en particulier sur les temps de parcours et le gain de voyageurs potentiel qui conditionne son niveau d'autofinancement.

La structuration d'un arc méditerranéen ferroviaire performant et de grande capacité est un enjeu fondamental par la région PACA. Toutefois, il s'inscrit dans une vision plus large d'un réseau européen maillé et fluide à la fois Est-Ouest mais aussi vers Paris et le Nord.

En outre, ce cahier d'acteurs met en avant la coopération interrégionale des CCI du Sud-Est, qui partagent des problématiques communes, des synergies croisées et des projets complémentaires.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE REGION
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

La Chambre de Commerce et d'Industrie de région Provence-Alpes-Côte d'Azur regroupe 7 CCI Territoriales. Elle est composée de 59 représentants élus au suffrage universel direct par leurs pairs, chefs d'entreprises et cadres dirigeants parmi les 239 000 établissements ressortissants de PACA.

8 rue Neuve Saint martin
BP 81880

13221 MARSEILLE CEDEX 01
Tél. : 04 91 14 42 00
<http://www.paca.cci.fr>

■ Le projet de LGV Paris - Lyon est envisagé pour doubler la LGV entre Lyon et Paris afin de **répondre à la saturation annoncée à court terme de la LN1, maillon essentiel de l'axe Paris – Méditerranée, le plus fréquenté en France.**

La ligne fonctionne déjà de manière dégradée aujourd'hui en heures de pointe, par conséquent, à un horizon de 20-30 ans, cet axe ne pourra plus répondre à la demande, même en optimisant son utilisation.

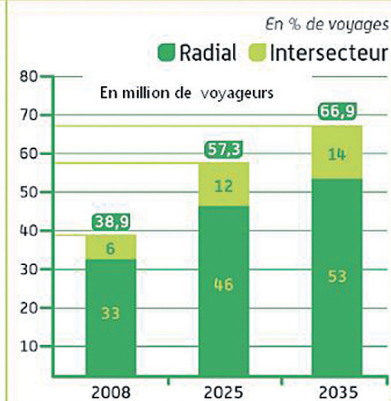
De plus aujourd'hui, plus du quart des 39 millions de voyageurs empruntant déjà cette LGV ont pour origine/destination la région PACA. Avec la mise en service de la LGV PACA, la part des voyageurs issus du Sud-Est de la France est appelée à prendre une place encore plus importante. En conséquence, pour la région PACA, la possible réduction du temps de parcours entre Lyon et Paris grâce à la LGV POCL bénéficierait à près de 12 millions de voyageurs par an.

Il importe donc dès à présent de préparer des réponses à cette saturation annoncée qui trouve ses origines dans la croissance de la mobilité et des échanges entre Paris et le Sud-Est de la France et dans **la réalisation des projets LGV sur l'arc méditerranéen qui reliera à terme le réseau espagnol à Barcelone et le réseau italien à Gênes.**

■ Cette **adaptation de l'offre à la croissance de la demande** est nécessaire pour poursuivre l'attractivité du mode ferroviaire pour les déplacements voyageurs. A ce titre, l'augmentation de la capacité de l'axe devra se cumuler avec l'amélioration de sa qualité de service par :

- la fiabilisation des horaires,
- la disponibilité accrue de sillons (jour et nuit) grâce à la disposition de deux itinéraires,
- la performance et la sécurisation de l'axe vers la Méditerranée.

Estimation de l'évolution de la demande voyageurs sur la LGV Paris Lyon en l'absence de contrainte de capacité



■ Le critère de **performance de la future ligne** est donc essentiel dans le choix et la configuration du tracé pour répondre :

- Au développement de la part modale ferroviaire entre les métropoles méditerranéennes et les métropoles septentrionales,
- Au rehaussement de l'attractivité d'affaires et touristiques pour les villes du Sud,
- à l'opportunité de mettre en place un service ferroviaire international au Sud de l'Europe comparable au Thalys et Eurostar,
- au besoin de sillons adaptés qui seront nécessaires au service de fret à grande vitesse EUROCOREX,
- à la possibilité, à terme de faire les modernisations nécessaires pour passer la vitesse commerciale de 320 à 360 km/h.

■ Un projet de LGV structurant pour l'aménagement du territoire

■ Les acteurs économiques de PACA rejoignent la position des acteurs de Rhône-Alpes et adhèrent à la stratégie du maître d'ouvrage d'associer dans le projet POCL, de nouvelles dynamiques territoriales grâce à la desserte TGV des agglomérations urbaines par des interconnexions nombreuses avec le réseau classique.

Cette dimension complémentaire mais néanmoins fondamentale d'aménagement du territoire est un principe adopté et défendu en PACA :

- Renforcer les interconnexions LGV et réseau classique pour permettre plus d'intermodalité
- Développer le maillage du réseau pour le sécuriser
- Desservir au plus près les grandes agglomérations et éviter "l'effet tunnel" sur les territoires traversés qui au final dégrade l'accessibilité.

■ **Une arrivée à Paris performante.**

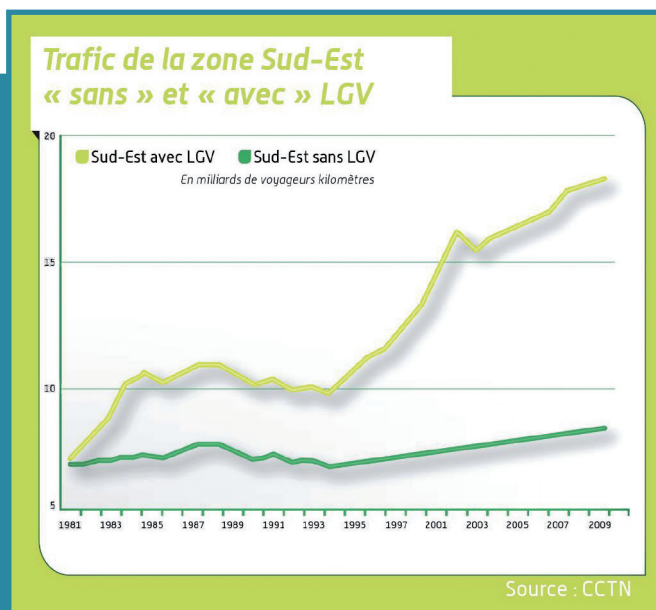
Un débouché à Paris-Gare de Lyon est proposé en raison de la meilleure connexion des réseaux de transport. Pour la majorité des trains, l'arrivée est prévue en Gare d'Austerlitz, la Gare de Lyon ne pouvant recevoir tout le trafic induit par le POCL. Compte tenu de la qualité de la connectivité de la Gare de Lyon avec les réseaux de transports collectifs transiliens, il importera de prévoir un système de liaison performant entre les deux gares afin de préserver, pour les voyageurs, l'intérêt de la LGV POCL procuré par un meilleur temps de parcours par rapport à la LN1.

Un arc méditerranéen ferroviaire en constitution



Source ; ARCOMED

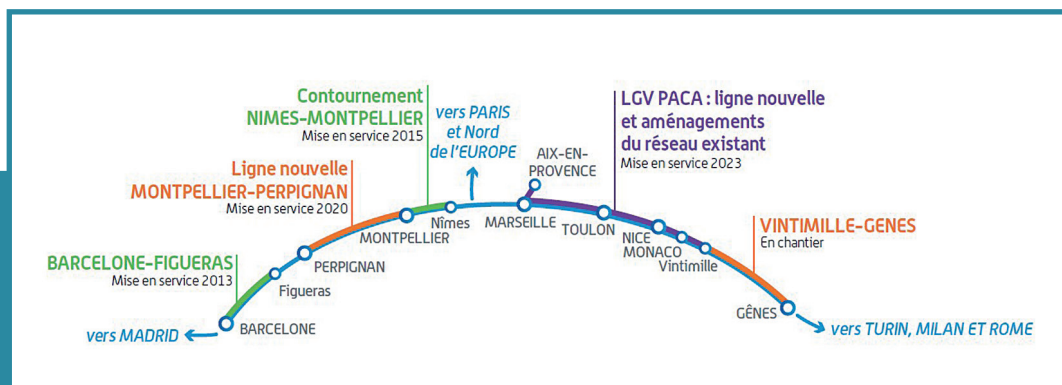
Renforcer le maillage Nord-Sud du réseau grande vitesse



Le dossier du maître d'ouvrage indique à juste titre que les deux piliers du projet sont l'aménagement du territoire et le doublement de la LGV existante Paris-Lyon.

En décomposant la valeur actualisée nette par grand type de trafic selon les scénarios, on constate que pour tous les scénarii, la création de valeur dépend des deux piliers du projet qui constituent ses **deux "moteurs" socio-économiques** : les échanges du territoire central français avec le reste de la France et de l'Europe (c'est le moteur "Territoires") et les échanges entre le territoire Rhône-Alpes – Méditerranée et l'Île-de-France, le Nord et le Nord-Ouest (c'est le moteur "Sud-Est").

Ce dernier «moteur Sud-Est» doit être mis en perspective avec les projets de dimension européenne de constitution d'un réseau ferroviaire performant et de grande capacité entre la péninsule ibérique et l'Italie qui a pour objectif d'accroître sensiblement la part du mode ferroviaire pour les déplacements dans le Sud de l'Europe. Une progression du mode ferroviaire nécessaire pour des déplacements plus durables et responsables notamment sur ces échelles.



L'arc ferroviaire méditerranéen. Source RFF

CONCLUSION

Compte tenu de l'ensemble des éléments développés, la CCIR Provence-Alpes-Côte d'Azur estime que le projet de LGV POCL doit être inscrit et planifié dans le schéma national. Ce projet se révèle nécessaire pour créer les capacités nécessaires pour répondre aux objectifs du déploiement du réseau Sud européen. Ce déploiement est indispensable à une volonté d'aménagement du territoire à l'échelle européenne. Il contribue à la stratégie de la Commission d'une répartition équilibrée des pôles économiques à l'échelle du continent. L'autre objectif européen porte sur le développement de la durabilité des déplacements qui nécessite la recherche permanente de performances pour rendre encore plus attractive l'utilisation du mode ferroviaire sur de grandes distances, à des conditions économiques acceptables, garantes de la réalisation du projet.

Le projet POCL doit dégager un consensus pour apporter à la fois une nouvelle offre de desserte ferroviaire rapide aux grandes agglomérations du centre de la France et pour relier plus efficacement l'arc méditerranéen au Nord de la France avec une performance ferroviaire longue distance accrue.



La Chambre de Commerce et d'Industrie de région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
8 rue Neuve Saint martin
BP 81880
13221 MARSEILLE CEDEX 01
Tél. : 04 91 14 42 00
<http://www.paca.cci.fr>

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A 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