



Cahier d'acteur n°87

décembre 2011

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.

Répondre à la Saturation annoncée de la LGV Paris-Lyon en élaborant un projet structurant pour les territoires et le Réseau TGV français

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est représente auprès des Pouvoirs Publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des chambres consulaires (commerce / industrie, agriculture, métiers et artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie du Languedoc-Roussillon. Il a pour mission d'exprimer les besoins des "chargeurs" en termes d'infrastructures de communication et de services de transport du Grand Sud-Est, ce qui lui confère une vision supra régionale.

32, quai Perrache
CS10015
69286 LYON CEDEX 02
Tél. : 04 72 11 43 44
Fax : 04 72 11 43 62
oitc@rhone-alpes.cci.fr

Trente ans après sa construction, la LNI Lyon-Paris connaît ses premiers signes de saturation et la poursuite de la construction du réseau grande vitesse interconnecté à cette ligne implique son doublement à un horizon de 25 ans. En réponse à cette saturation annoncée, le maître d'ouvrage propose à la consultation un projet doublant avec une plus grande efficacité la LNI, mais desservant au nom de l'aménagement du territoire, un certain nombre de villes et de territoires aujourd'hui à l'écart du réseau français à grande vitesse.

L'OITC du Sud-Est soutient un tel parti-pris qui doit permettre :

- d'offrir une nouvelle qualité de service entre Lyon et Paris en créant une nouvelle offre ferroviaire nécessaire à l'horizon 2030, grâce à un tracé adapté.
- de rapprocher le Sud-Est de la France à Paris et au Nord et l'Ouest de la France grâce à un temps de parcours diminué entre Lyon et Paris,
- d'offrir une nouvelle accessibilité de l'Auvergne, de la Bourgogne et de l'Ouest de Rhône-Alpes par des liaisons interrégionales et radiales.
- d'améliorer en les interconnectant la performance d'autres LGV existantes ou à construire.

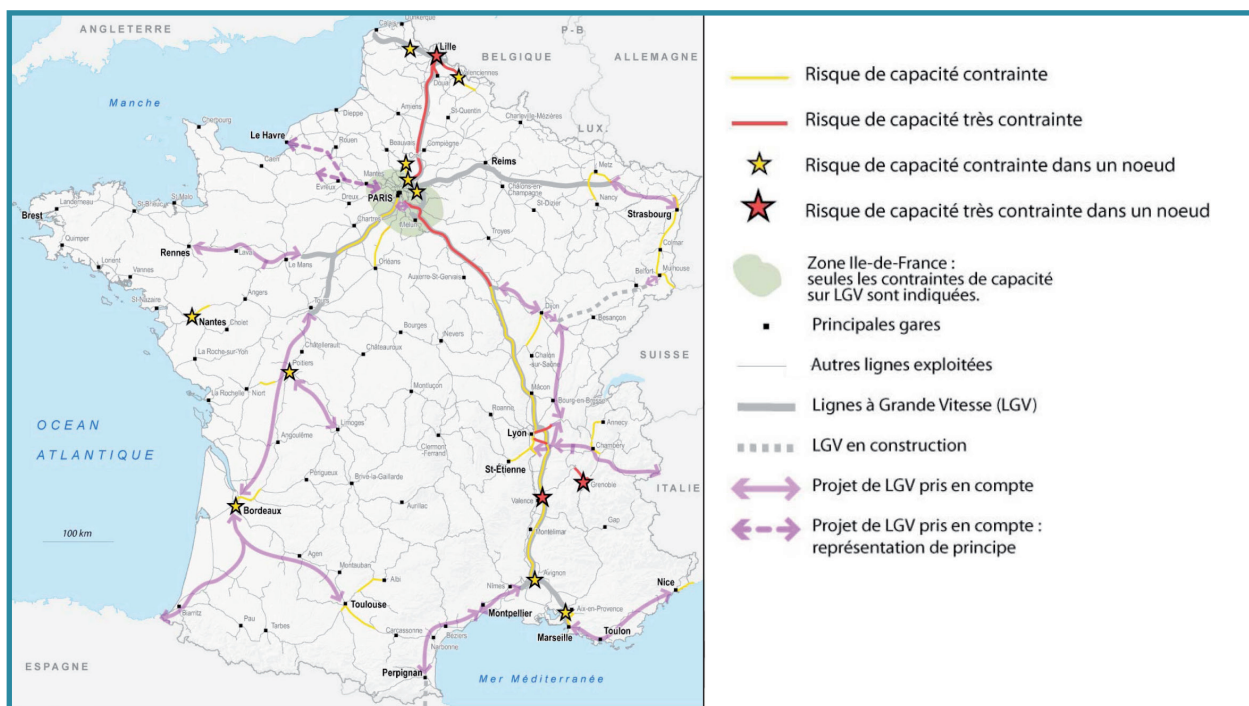
S'il n'est jamais évident de concilier productivité et aménagement du territoire, l'OITC du Sud-Est opte pour que soit retenu le meilleur compromis en privilégiant le projet qui réunit les chances les plus fortes de réalisation (capacité d'autofinancement, gain de voyageurs, impact limité sur l'environnement, amélioration du réseau de villes desservies, etc.)

Bien que ce débat s'inscrive dans un contexte de crise économique, l'OITC approuve cette démarche d'anticipation : c'est dès aujourd'hui que ce projet ambitieux – dont l'opportunité est évidente – doit être préparé car la mobilité des personnes, par les échanges qu'elle procure, est créatrice de richesse et de progrès économique et social.

Répondre à la saturation de la LN1

Avec la réalisation du programme de nouvelles LGV prévues dans la loi du Grenelle de l'environnement et compte tenu de la croissance de la ligne actuelle entre Lyon et Paris, qui porterait à 57 millions de voyageurs le trafic en 2025, la LN1 entre Paris et Lyon sera totalement saturée à cet horizon. Dès aujourd'hui, l'exploitation de la ligne en heures de pointe est critique, au point qu'il n'y a plus de marge

de manœuvre en cas d'incident, ce qui engendre des retards en chaîne. La résultante en est le moins bon taux de régularité et le retard moyen le plus élevé des LGV françaises. En cela le projet POCL est à même d'apporter la réponse au besoin grandissant de déplacements entre le Nord et l'Île-de-France d'une part, et le Sud-Est d'autre part, en privilégiant le mode ferroviaire par rapport aux autres modes.



Contraintes de capacité sur le réseau national à horizon de réalisation du programme de LGV "+ 2 000 km" du Grenelle de l'environnement (Source : RFF, sept. 2009)

Un projet bénéfique pour l'ensemble du quart Sud-Est de la France

L'OITC du Sud-Est, représentant les chargeurs du quart Sud-Est de la France, estime que si le tracé du projet de ligne nouvelle ne touche pas directement les régions au-delà de Rhône-Alpes, le Languedoc-Roussillon et PACA ont un bénéfice substantiel à tirer du doublement de cette ligne entre Paris et Lyon. En effet, la congestion et les dysfonctionnements impactent, aujourd'hui et encore plus demain, non seulement les territoires aux extrémités de la ligne (Rhône-Alpes et Île de France) mais l'ensemble des relations empruntant cette ligne. Il importe de souligner que les trains empruntant tout ou partie de la LGV Lyon-Paris ont de multiples origines.

Ainsi, sur 38.2 millions de passagers empruntant tout ou partie de la LN1 en 2008, 8.9 millions voyagent depuis ou vers Lyon, 10 millions sont issus de la relation avec PACA et 4.5 millions ont pour origine ou destination la région Languedoc-Roussillon. En conséquence, pour les régions au Sud de Rhône-Alpes, la réduction du temps de parcours entre Lyon et Paris grâce à la LGV POCL bénéficierait à près de 15 millions de voyageurs, auxquels s'ajoutera une partie des 6.3 millions de passagers issus des lignes intersecteurs entre le Sud-Est et l'Ouest de la France (Nantes, Rennes, Le Havre, etc.) reportés de la LN1 sur le POCL.

Destination	Groupe Lyon St Etienne	Groupe Genève / Haute Savoie	Groupe Grenoble / Savoie	Groupe PACA	Groupe Languedoc Roussillon	Groupe Dijon / Franche Comté / Suisse	Lignes Intersecteurs	Lignes radiales	Total
Sillons	40	13	17	56	25	27	44	195	239
Capacité moyenne par Trains	811	407	407	658	663	462	576	602	597
Taux d'occupation	74,9%	73,4%	73,4%	75,3%	75,4%	71,7%	68,5%	74,5%	73,4%
Trafic annuel hors ski (en millions de voyageurs)	8,9	1,4	1,8	10,1	4,5	3,3	6,3	32	38,3

*Détails des trafics (2 sens) et adéquation de l'offre à la demande sur les différents marchés reconstitués de la LNI
(Source : d'après Perspectives de trafics et de circulations Sud-Est : LGV Paris-Lyon et POCL, Setec International, Juin 2011)*

Par ailleurs, cette nouvelle ligne POCL permettra aux voyageurs l'empruntant de bénéficier d'une LGV plus compétitive et aux trafics qui resteront sur la LNI de gagner en fiabilité du fait du report d'une partie des trafics actuels sur la nouvelle LGV. Ainsi, les relations

en provenance ou à destination de Dijon/Franche-Comté/Suisse, de Genève/Haute-Savoie et de certains trains de/vers l'Italie, disposeront davantage de sillons pour accompagner la croissance du trafic.

Rechercher un saut technologique permettant une amélioration des temps de parcours

Pour l'OITC du Sud-Est, il importe qu'à l'horizon de mise en service de la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon, soit 50 à 60 ans après la mise en service de la première ligne à grande vitesse française, un saut technologique soit recherché en matière de transport de passagers à grande vitesse. Il en va d'une attractivité renforcée pour le mode ferroviaire dont le développement s'inscrit dans le Grenelle de l'environnement, mais également du renouvellement d'une filière industrielle française d'excellence.

Porter la vitesse commerciale de circulation des trains à grande vitesse à 360 km/h entre Lyon et Paris (ou faire ne sorte que la configuration du tracé retenu permette cette vitesse le moment venu) constituerait une expérimentation, gage de compétitivité et d'excellence plaçant la France comme une nation centrale dans le

marché de la grande vitesse ferroviaire.

Concrètement, le passage à 360 km/h permettrait un gain de 25 % de passagers – soit une rentabilité nettement améliorée –, pour un investissement de 7 à 10 % supplémentaire par le remplacement de la voie sur ballast par une voie sur dalle.

En outre, une circulation à 360km/h permettrait, quel que soit le scénario observé, un gain de 10 minutes sur une relation Paris-Lyon, soit par exemple 1h35 par le scénario Médian variante Sud. L'ensemble des relations au Sud de Lyon avec Paris et le Nord et l'Ouest de la France s'en trouveraient améliorées de 10 minutes, permettant ainsi de réaliser la liaison Paris – Marseille en 2h50 et Paris – Nice comme Paris – Perpignan en 3h40.

S'inscrire dans une démarche préservant le foncier agricole

Le Maître d'ouvrage devra porter une attention particulière à l'emprise foncière sur le domaine agricole. Jumeler la future LGV avec des ouvrages existants n'est

pas toujours la bonne solution et peut conduire à la création de délaissés impactant les activités agricoles.

Pour des fonctionnalités concourant à la performance du projet de LGV

Desservir Clermont-Ferrand depuis Paris dans un temps très amélioré inférieur à 2h, est une des fonctionnalités premières mise en avant par l'OITC du Sud-Est. En effet ce pôle industriel majeur du centre de la France ne peut rester exclu de la grande vitesse ferroviaire. Si la nouvelle ligne à grande vitesse ne desservira pas directement la ville de Clermont-Ferrand, l'optimisation de la ligne existante depuis Paris permettra la desserte en ligne de Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand dans des temps améliorés d'une heure.

Améliorer la liaison Clermont-Ferrand / Lyon avec un temps cible de 1h20 **minimum**.

Pour les entreprises, cette fonctionnalité est tout aussi fondamentale que les liaisons radiales vers Paris. En effet, l'Auvergne et Rhône-Alpes se caractérisent par un tissu industriel engendrant des échanges importants. La mise en réseau plus efficace de ces potentiels industriels et des structures de recherche présentes sur ce territoire permettront, grâce à une connectivité améliorée, un renforcement de ce tissu industriel. L'importance des échanges économiques entre l'Auvergne et Rhône-Alpes, améliorés par la mise en place de services Grande Vitesse de qualité, contribuera à la création d'un système métropolitain.

Ces deux premières fonctionnalités implique de retenir la variante Sud, passant par Roanne.

Développer de nouvelles dynamiques territoriales grâce à la desserte de nouvelles villes par des interconnexions nombreuses avec le réseau classique. C'est le cas de Nevers, et plus globalement à l'Ouest et le Sud de la Bourgogne, qui grâce à ce futur équipement, pourront disposer d'un véritable outil de développement économique. Cette LGV sera particulièrement bénéfique pour le pôle de performance de Magny-Cours et son parc technologique et de recherche axé sur le développement des véhicules du futur.

Le POCL est une opportunité pour la plate-forme multimodale interrégionale de Lyon-Saint Exupéry. La gare TGV existante desservant cet aéroport doit accueillir de nouveaux flux car elle dispose des capacités pour se développer. Cette fonctionnalité est essentielle dans la mesure où elle permet de relier les territoires du Grand Centre de la France à la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry, afin, d'une part, de faciliter l'accès à ce hub aéroportuaire et, d'autre part, d'étendre sa zone de chalandises.

L'option raccordement du POCL à la PLM dans la variante dite Sud (Roanne) permettant une desserte de Perrache en direct peut constituer un élément de réponse partielle à la saturation du nœud lyonnais. Toutefois, les acteurs économiques locaux rappellent que l'arrivée principale doit demeurer la Gare de Lyon Part Dieu. C'est pourquoi il est primordial que la question de la résorption du goulet d'étranglement que représente le nœud ferroviaire lyonnais soit engagée avant la mise en service de la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon.

Source : RFF

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Mâcon	Roanne	Mâcon	Roanne	Mâcon	Roanne
Accessibilité des territoires							
Doublement de la LGV Paris-Lyon							
Gains en voyageurs (en M ³)	5,1	5,3	5,7	6,1	6,5	6,2	6,5
Investissements (en Md€)	14	12,5	12,9	12,2	12,9	12,6	13,1
Risque d'impact sur milieux humains							
Risque d'impact sur milieux physiques							
Risque d'impact sur milieux naturels							
Valeur actualisée nette (en Md€)	1,1	4,8	5,2	10	10	10,3	10,6
Besoin de financement public (Etat et collectivités)	12,2	10,5	10,7	9	9,6	9,2	9,5

CONCLUSION

L'OITC du Sud-Est insiste sur la nécessité de doubler la ligne actuelle entre Lyon et Paris par une nouvelle ligne plus attractive. Outre la possibilité de desservir de nouvelles villes aujourd'hui exclues du réseau grande vitesse, ce projet à la particularité de créer une valeur ajoutée forte aux maillons LGV existants et à ceux en préparation (LGV PACA, Transalpine Lyon – Turin, contournements de Nîmes, Montpellier, etc.



L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

32, quai Perrache
CS10015
69286 LYON CEDEX 02
Tél. : 04 72 11 43 44
Fax : 04 72 11 43 62
oitc@rhone-alpes.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