

Cahier d'acteur n°90

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.

Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Conseil économique, social
et environnemental régional
Rhône-Alpes**

8 rue Paul Montrochet
CS 90051
69285 LYON cedex 02
Tél. : 04 26 73 49 73
Fax : 04 26 73 51 98

Au vu des données disponibles à ce jour, le CESER prend position en faveur d'un projet de LGV Paris – Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon retenant un scénario médian par Roanne et intégrant pleinement les enjeux des gares.

De nombreuses incertitudes demeurent à lever par les études à poursuivre pour faire progresser un projet dont les seuls prismes d'analyse devront être la faisabilité, l'efficacité économique, l'aménagement du territoire la compatibilité environnementale et le développement durable.

Pour le CESER, le projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon constitue une opportunité de réaliser par la désaturation du maillon clé Paris - Lyon du réseau LGV, une grande opération d'aménagement

du territoire et de développement durable pour desservir les territoires du centre de la France et l'Auvergne. Il intéresse l'espace Grande-Bretagne, Italie, Péninsule ibérique, au-delà de l'espace central français.

Doubler la LGV Sud-Est est essentiel à l'insertion de Rhône-Alpes et du Sud-Est dans l'espace européen et suppose des conditions

■ Le CESER est préoccupé par les risques de dégradation de l'exploitation sur le maillon clé de la grande vitesse Paris - Lyon, essentiel pour l'avenir de Rhône-Alpes

- L'axe atteint déjà des limites de capacité aux heures de pointe, impactant sur la régularité, la ponctualité, le positionnement horaire.
- Des difficultés sont liées au nœud ferroviaire lyonnais et à l'accès à Paris Gare de Lyon.
- La marge de manœuvre est assez faible à attendre des évolutions techniques (espacement des trains, capacité des rames).
- Une croissance forte de la demande de voyageurs est prévisible par effet progressif de l'ouverture des liaisons vers l'Italie, l'Espagne ou la Côte d'Azur, nécessaires pour préserver la compétitivité de Rhône-Alpes au sein d'un continent dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. Leur performance et l'efficacité de leurs investissements ne

doivent pas être fragilisées par un maillon clé "entonnoir" Paris - Lyon pouvant devenir le maillon faible.

Sans doublement de la ligne Paris - Lyon, on risquerait de dégrader les services (retards généralisés, écrêtement du trafic, ...) et de ne plus respecter l'esprit du Grenelle de l'environnement. Au vu des délais de réalisation de cette liaison POCL, le CESER demande que son calendrier soit avancé parmi les projets du Grenelle de l'environnement. Une LGV nouvelle libérerait des sillons sur le réseau classique pour le fret et les voyageurs, ainsi que sur la LGV Sud Est pour desservir l'Est de Rhône-Alpes ou l'aéroport de Lyon - St Exupéry pour les voyageurs ou le fret aérien (projet Eurocarex).

■ Le projet n'aura de chance d'aboutir qu'en limitant les crédits publics à mobiliser

Évalué à plus de 13 milliards d'euros, ce projet prend place aux côtés de nombreux autres projets ferroviaires recensés dans la loi Grenelle de l'environnement, représentant 70 milliards d'euros et un siècle de travaux.

5 milliards d'euros de fonds publics pourraient être requis auprès des collectivités locales pour mener à bien le projet. Aucune faisabilité du projet n'existera sans une forte ambition sur les temps de parcours retenus sur la ligne nouvelle, et sur la qualité des connexions avec les cœurs de réseau parisien et lyonnais.

Pour la branche Sud de la LGV Rhin - Rhône la sinuosité et des vitesses trop faibles, en raison d'un parti d'accolement à l'A39 et de la mixité fret - voyageurs, pénalisent lourdement son financement et sa faisabilité.

La valeur socioéconomique (valeur actualisée nette) serait très faible pour le scénario Ouest Sud. Du fait d'un gain d'usagers limité à environ 5,1 millions de voyageurs et d'un coût d'investissement le plus élevé, un tel scénario doit d'emblée être écarté pour ne pas compromettre le projet de liaison LGV POCL. Le scénario Ouest, n'apparaît également guère favorable pour assurer la faisabilité du projet.

Seuls sont réalistes les scénarios Médian et Est, dont la valeur actualisée nette serait de l'ordre de 10 milliards d'euros grâce à un gain de l'ordre de 6,5 millions de voyageurs (page 136).

Il faut prévoir une infrastructure nouvelle adaptée aux enjeux du 21^e siècle permettant de ramener à 1h30 le meilleur temps sur la relation Paris - Lyon, au lieu de 1 h 55 actuellement sur la LGV Sud-Est et de 1 h 45 avec le meilleur scénario présenté pour le POCL dans le débat public.

Le CESER approuve la position de RFF ouvrant la possibilité d'un phasage avec une voie sur ballast pour des trains à 320 km/h en vitesse de pointe, voie qui pourrait ultérieurement être dallée pour admettre des trains atteignant 360 km/h. Le CESER relève avec intérêt l'hypothèse de capter dans ce cas 8 millions de voyageurs, et d'améliorer ainsi considérablement la faisabilité du projet. Il souhaite que la recherche technologique soit poussée pour gagner le plus de temps possible, et qu'on recherche comment gérer des trains à vitesse différente. Des marges nouvelles d'attractivité feraient ainsi passer la LGV POCL du projet à la réalisation.

Une grande qualité des correspondances à Lyon et Paris est aussi fondamentale que les temps de parcours en ligne

■ A Paris, la gare de Lyon focalisera la meilleure connectivité aux réseaux franciliens de transport et permettra la meilleure massification des flux. Mais cette gare est menacée d'asphyxie, RFF propose un accès de la LGV POCL à Paris par la gare d'Austerlitz beaucoup moins bien interconnectée, mais distante d'environ 500 m de la gare de Lyon. Le CESER demande que la massification des flux indispensable pour le projet de LGV POCL soit garantie par un "jumelage" des deux gares à l'aide d'une liaison rapide (trottoir roulant couvert, tramway, etc.) franchissant la Seine. La LGV POCL doit aussi être articulée avec l'interconnexion Sud en Ile France.

■ A Lyon, la Part Dieu doit être privilégiée : c'est un hub de correspondances majeur au niveau européen, par ailleurs au carrefour de l'essentiel des lignes fortes de transport urbain. Mais la saturation du nœud ferroviaire lyonnais est très préoccupante, sur la section St Clair - Perrache. Le CESER a certes bien noté que la LGV POCL ne nécessite pour la SNCF qu'un seul sillon supplémentaire par heure et impacte peu le nœud lyonnais. Toutefois, il faudra tenir compte de l'évolution de la concurrence. Pour garantir une liaison Paris - LYON de qualité, les décisions relatives au nœud ferroviaire lyonnais doivent être prises rapidement et en cohérence avec celles relatives à la LGV POCL.

De plus, il convient de rendre possible l'utilisation des trois gares de Perrache, Part Dieu et St Exupéry possible avec tous les scénarios. Un accès à la gare de Perrache par la ligne PLM apporte souplesse et sécurité en cas d'incident pour la liaison avec Part Dieu. Il importe pour optimiser le fonctionnement de ces deux gares qu'elles fassent l'objet comme les gares parisiennes d'une sorte de jumelage par un lien très performant et rapide en transport collectif.



Le quartier de la Part Dieu
Crédit photo : Asylum et Geronimo

Une opportunité exceptionnelle pour engager une grande opération d'aménagement du territoire et de développement durable

L'ouverture vers l'Ouest

Le CESER a souligné à plusieurs reprises l'importance d'éviter le "décrochage" des territoires du Massif Central et de l'Ouest de la France par rapport à un axe de gravité en cours de déplacement vers l'Est de l'Europe. Il a donc marqué son intérêt pour renforcer les capacités d'échanges par la réduction des temps de parcours entre Rhône-Alpes, l'Auvergne et la façade atlantique. Il a insisté sur la nécessité d'optimiser la liaison Lyon-Clermont-Ferrand, dont le meilleur

temps de parcours est aujourd'hui de 2 h 25. Cette demande risquait toutefois de demeurer une intention si la fonctionnalité Est - Ouest d'aménagement du territoire n'avait pas rencontré l'opportunité d'un financement partiel par les recettes commerciales de la ligne nouvelle de doublement de l'axe Paris - Lyon ; ceci à condition que le plus d'atouts aient été rassemblés pour favoriser la faisabilité de cette dernière.

Les scénarios les plus à l'Ouest, compromettant la faisabilité économique du POCL, apporteraient peu d'avantages supplémentaires en matière d'aménagement du territoire

Il ressort de la comparaison des effets territoriaux des différents scénarios (tableau p 120) :

- que le scénario Est défavorable au Centre et à l'Ouest français ne peut pas être retenu
- que le scénario Ouest Sud, au vu de la réalité des services, n'apporterait aucun avantage décisif pour ces territoires (hormis pour la relation Paris - Montluçon)
- que le scénario médian, capable d'assurer la meilleure faisabilité économique du projet, est également

favorable aux agglomérations de l'Ouest telles que Châteauroux, Bourges ou Vierzon desservies par le réseau existant. Il constitue le meilleur compromis au titre de l'aménagement du territoire. Il peut être considéré comme la première phase d'un barreau Est Ouest entre Rhône-Alpes et la façade atlantique (réduction du temps de parcours par raccordement de la LGV au réseau existant entre NEVERS et BOURGES).

■ Améliorer la relation Clermont-Ferrand - Lyon en retenant la variante par Roanne

La bifurcation de la variante par Macon étant positionnée au Sud de Nevers, la liaison Clermont - Lyon provoquerait un détour important par rapport à la variante Roanne bifurquant au Nord de Vichy.

Cette hypothèse par Roanne permettrait de réduire le temps de parcours Lyon - Clermont de 2H25 à 1 h 20 et de gagner 400 000 voyageurs par an.

■ Conforter Roanne dans son développement

La variante par Roanne est plus favorable pour la desserte de Clermont comme pour celle de Lyon Perrache (économie de l'ordre de 350 M€ par rapport à la variante MACON). Elle permet d'insérer le bassin Roannais dans les schémas de desserte de la grande vitesse ferroviaire, avec trois allers-retours quotidiens envisagés sur Paris et un meilleur temps de parcours entre Roanne et LYON (ramené de 1 h à 30 min). Il demeure néanmoins à apprécier finement le coût (non négligeable) du tunnel de l'ordre de 25 km à creuser entre Roanne et le Val de Saône.

Les TGV répondent à un modèle économique de trains remplis. Pour que le territoire ligérien tire parti du passage de la LGV au Nord de ROANNE, il conviendra :

- De permettre à certaines rames de relier la ligne nouvelle au réseau existant pour des liaisons avec Roanne ou St Etienne.
- d'éviter pour les relations PARIS-LYON un arrêt en gare de Roanne centre, occasionnant une perte de temps de l'ordre de 20 min, et de réserver le foncier nécessaire à une gare nouvelle au Nord de ROANNE permettant un rabattement de clientèle complémentaire de Roanne et Saint Etienne sur certains trains.

■ Préserver et améliorer les services de transport pour la desserte régionale

Pour le CESER, il importe que soit privilégiée la qualité du service de transport en veillant à la bonne articulation entre nouvelles liaisons à grande vitesse et services TER sur le réseau capillaire existant. Il ne

serait pas acceptable d'assister à certaines dégradations de service du type de celles constatées après la mise en service des LGV Haut Bugey ou Rhin - Rhône.

■ Rechercher la réponse la plus adaptée aux enjeux environnementaux

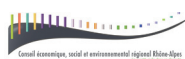
Les scénarios Ouest et Ouest Sud sont les plus pénalisants pour le milieu naturel comme pour le milieu humain. Le scénario médian variante Roanne, le plus favorable en termes économique ou d'aménagement du territoire, est aussi assez favorable en matière d'insertion environnementale, malgré certaines difficultés dans des vallées alluviales, des vignobles AOC, le Gâtinais français (PNR et site Unesco).

Le scénario médian permet aussi par le gain de temps de parcours, un meilleur report modal sur longue distance aux dépens de l'avion : les économies d'énergie et de CO₂ améliorent ainsi de manière importante le temps de "retour à l'équilibre carbone" calculé par RFF.

Gare de Roanne
Crédit photo :
Salomon BARZILAI et Jérôme IBY



Le Beaujolais
Crédit photo : Florent Ligney



Conseil économique, social
et environnemental régional
Rhône-Alpes
8 rue Paul Montrochet
CS 90051
69285 LYON cedex 02
Tél. : 04 26 73 49 73
Fax : 04 26 73 51 98

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