

# Cahier d'acteur n°58

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Conjuguer performance des réseaux de transport ferroviaire grande vitesse et aménagement du territoire

*Dans le cadre du Débat Public qui se tient actuellement, la CCIR Rhône-Alpes, qui s'est impliquée dès l'origine du projet, a souhaité apporter une contribution au nom de l'ensemble des CCIT de Rhône-Alpes.*

*La saturation annoncée et déjà perceptible de la LN1 rend impérieuse la construction d'une seconde ligne pour répondre aux besoins des acteurs de Rhône-Alpes. Pour être efficace économiquement cette nouvelle ligne devra améliorer les temps de trajets au service des rhônalpins et plus largement pour le Grand Sud-Est et accroître l'accessibilité de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.*

*En outre, ce cahier d'acteurs met en avant, parmi les fonctionnalités, l'opportunité de desservir l'Ouest de Rhône-Alpes par Roanne et relier l'Auvergne et le Centre de la France à Paris par la grande vitesse ferroviaire, ainsi que l'intérêt d'améliorer la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand / Lyon, pour laquelle ce projet de LGV sera un accélérateur en permettant de développer les synergies et les complémentarités économiques au sein de cet espace interrégional.*

*Ce cahier d'acteurs a été réalisé à partir d'un avis voté à l'unanimité des membres de la CCIR Rhône-Alpes lors de son Assemblée Générale du 27 octobre 2011.*

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*

**CCIR**  
**Rhône-Alpes**

La Chambre de Commerce et d'Industrie  
de région Rhône-Alpes

regroupe 11 CCI Territoriales.

Elle est composée de 100 représentants  
élus au suffrage universel direct par  
leurs pairs, chefs d'entreprises et  
cadres dirigeants parmi les 249 000  
entreprises ressortissantes  
de Rhône-Alpes.

32, quai Perrache  
CS10015

69286 LYON CEDEX 02

Tél. : 04.72.11.43.43

Fax : 04.72.11.43.62

<http://www.rhone-alpes.cci.fr/>

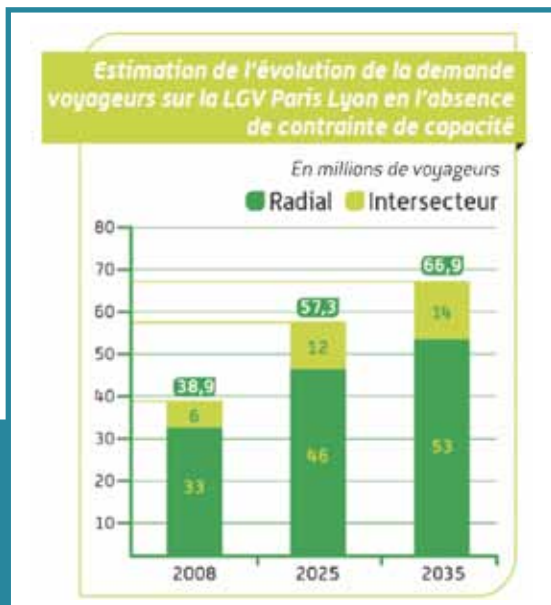
CCIR Rhône-Alpes

# La LGV POCL : Pour quels objectifs ?

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

Aujourd'hui, la ligne fonctionne déjà de manière dégradée en heure 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.

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 l'extension prévue du réseau grande vitesse vers le Sud (Nice et Barcelone), le Nord-Est (LGV Rhin-Rhône) et l'Est (Transalpine Lyon-Turin).



Source : Setec - 2010

■ Cette **adaptation de l'offre à la croissance de la demande** est une opportunité exceptionnelle pour renforcer l'attractivité du mode ferroviaire pour les déplacements voyageurs.

A ce titre, l'augmentation de la capacité de l'axe devra 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,
- un gain de temps sur le tronçon Lyon - Paris par rapport à la LN1 actuelle pour inciter le report modal de l'avion vers le train pour les voyageurs longue distance en provenance notamment du quart Sud-Est de la France.

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

- à une connectivité accrue de Rhône-Alpes,
- à l'opportunité d'organiser des TGV longue distance s'arrêtant à Saint Exupéry,
- à une offre ferroviaire plus attractive pour les villes du quart Sud-Est de la France,
- au besoin de sillons adaptés qui seront nécessaires au service de fret à grande vitesse EURO CAREX,
- 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 Rhône-Alpes adhèrent pleinement à la stratégie du maître d'ouvrage d'associer dans le projet POCL, ce doublement plus efficient de la LN1 au développement de nouvelles dynamiques territoriales grâce à la desserte de nouvelles villes par des interconnexions nombreuses avec le réseau classique.

**Cette dimension complémentaire d'aménagement du territoire est pour Rhône-Alpes très intéressante pour :**

- donner au territoire roannais un nouveau positionnement et l'opportunité pour Saint Etienne d'être relié à Paris sans transiter par Lyon,
- permettre une réelle offre ferroviaire entre Lyon et

Clermont-Ferrand et une offre Intercités renforcée entre l'Auvergne et Rhône-Alpes (dans le cas des variantes Sud des scénarii Ouest, Médian et Est).

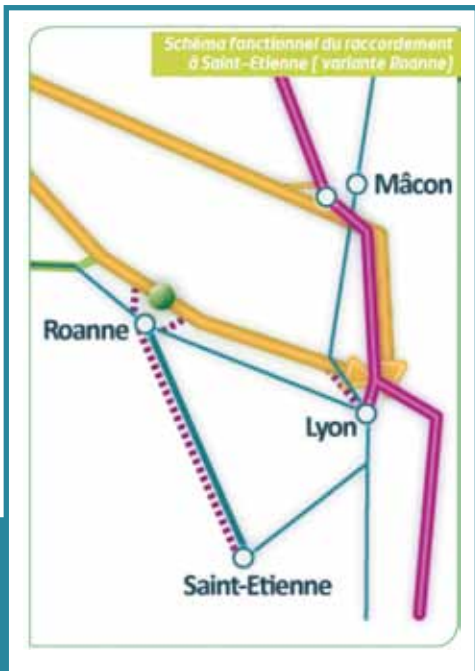
- Ouvrir de nouvelles liaisons vers l'Auvergne et au-delà vers la façade Atlantique, afin d'étendre les échanges économiques.
- Sachant que 60 % des échanges marchandises de l'Auvergne sont déjà réalisés avec l'agglomération lyonnaise, ce projet de LGV sera un accélérateur pour développer les synergies et les complémentarités économiques au sein de cet espace interrégional mieux interconnecté.

## Pour un projet porteur de plus-values

■ Le POCL est une opportunité pour la plate-forme multimodale de Lyon-Saint Exupéry.

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, par son raccordement existant au réseau à grande vitesse tirera partie de la nouvelle LGV en élargissant son aire de chalandise et en permettant des rabattements de voyageurs depuis les villes du Grand Centre de la France.

De surcroît, dans une perspective de saturation des aéroports parisiens, en particulier de la plate-forme d'Orly, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry dispose d'une réserve foncière importante pour absorber un doublement de son trafic à l'horizon de réalisation du projet POCL et devenir la seconde porte d'entrée de la France.



Source : RFF

■ Préserver la possibilité de desservir Saint Etienne depuis Paris par un raccordement à la LGV POCL via Roanne et par l'électrification de la ligne classique de Roanne à Saint Etienne.

Dans tous les scénarii passant par Roanne, il importe que la desserte de Saint Etienne soit compatible avec la création de LGV POCL. L'avantage de cette option est double :

- elle permet un gain de 20 à 30 minutes sur la relation St Etienne - Paris (2h50 aujourd'hui),
- elle permet de supprimer des TGV en provenance de St Etienne dans le nœud ferroviaire lyonnais.

■ Permettre une desserte complémentaire de la gare de Lyon-Perrache en direct.

La possibilité de desservir la gare de Lyon-Perrache sans passer par la gare de Lyon-Part-Dieu pour un certain nombre de trains, contribuerait à une nouvelle distribution des trains entre les gares lyonnaises. Un rééquilibrage entre ces trois gares contribuerait à limiter la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Pour cela, en complément de la nécessaire augmentation des flux sur Saint Exupéry et tout en conservant le raccordement à la LGV actuelle (LN1) à Montanay pour la desserte de Lyon-Part Dieu (débouché commercialement et économiquement privilégié), une desserte directe de Lyon-Perrache doit être envisagée. Le schéma de desserte actuel devra nécessairement être conservé car la ligne historique du PLM comme la gare de Perrache, ne sont pas dimensionnées pour accueillir la grande part des trafics émis par la nouvelle LGV POCL.

## ■ Réunir les meilleurs atouts pour permettre la réalisation du projet

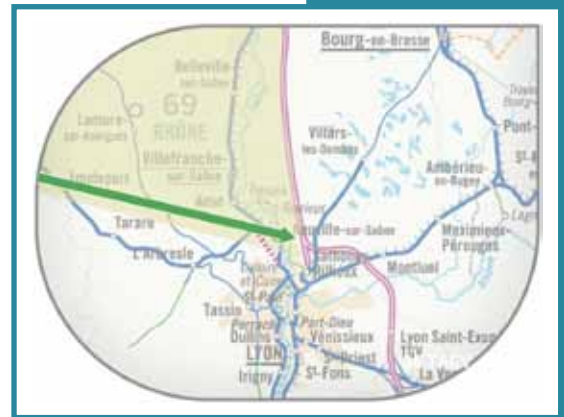
Au vu des fonctionnalités nécessaires, la CCIR Rhône-Alpes exclut toutes les variantes débouchant à Mâcon qui ne permettent pas une liaison améliorée entre Clermont-Ferrand et Lyon (2h20 aujourd'hui). **Seuls les scénarii Ouest-Sud, ainsi que les Ouest, Médian et Est dans leur variante Sud par Roanne** répondent à ce critère majeur d'amélioration des dessertes entre l'Auvergne et Rhône-Alpes.

Par ailleurs, le tracé avec arrêt à Roanne est une opportunité exceptionnelle pour le développement du roannais, historiquement à l'écart des grands flux.

**Le taux de rentabilité est un point clef dans la réalisation d'un projet d'une telle ampleur.**

A ce titre :

■ le scénario Médian variante Sud – le plus court – est le plus attractif en terme de voyageurs et présente un



Raccordement LGV POCL sur PLM  
Source : RFF

■ 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. Par ailleurs, la CCIR Rhône-Alpes estime que l'option gare d'Orly est coûteuse et pénalisera le temps de parcours des trains s'y arrêtant. En outre, le projet du Grand Paris, actuellement soumis à débat public, prévoit le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly à l'horizon 2023. Cette liaison permettra de relier les gares de Lyon et d'Austerlitz, via Bibliothèque François Mitterrand, à l'aéroport d'Orly, ce qui constituerait ainsi une alternative à la création d'une gare à Orly.

taux de rentabilité interne le plus important, soit 5%.

■ L'autofinancement du scénario Médian variante Sud est un des plus élevés ce qui permet de diminuer d'autant le recours aux financements publics (Etat-Collectivités Territoriales).

■ le scénario Médian variante Sud évite la traversée de la Sologne, territoire particulièrement sensible en terme de risque d'impact environnemental, et globalement il est le scénario qui impacte le moins l'environnement, les milieux physiques et humains.

■ le scénario Médian variante Sud satisfait également les fonctionnalités attendues en termes de temps de parcours, comme le montre le tableau ci-après. Globalement, le scénario Médian permet un gain de 10 minutes sur l'ensemble des liaisons vers Paris depuis Lyon et les villes plus au Sud.

Cet argument est d'autant plus important que l'essentiel du trafic (70 %) proviendra de la relation Paris - Lyon / Sud-Est de la France.

■ le scénario Médian variante Sud permet une fréquence améliorée des liaisons quotidiennes avec Paris par rapport à aujourd'hui pour un certain nombre de villes, comme le montre le tableau ci-contre.

	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 <sup>3</sup> )	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

En outre, la possibilité de recourir à une vitesse de circulation commerciale de 360 km/h ne doit pas être écartée. En permettant de se rapprocher d'un temps de 1h35 entre Paris et Lyon, elle permettrait un gain substantiel de voyageurs (environ 25 % en plus). Il importe donc que la configuration du tracé choisi initialement permette, le cas échéant, de recevoir cette technologie.

Enfin, s'agissant plus spécifiquement du **nœud ferroviaire lyonnais**, le problème de sa saturation devra impérativement être résolu à l'horizon de la mise en service du POCL.

Comparaison des temps de parcours actuels et par le scénario Médian variante Sud  
Source : SETEC

LIAISONS	TEMPS ACTUELS	TEMPS PAR LE SCÉNARIO MÉDIAN
Paris - Lyon	1h57	1h45
Paris - Marseille	3h00	2h50
Paris - Clermont-Ferrand	3h00	1h55
Paris - Roanne	3h25	1h20
Paris - Moulins	2h20	1h10
Paris - Nevers	1h55	0h55
Lyon - Clermont-Ferrand	2h20	1h20

Comparaison du nombre de liaisons quotidiennes directes actuelles et par le Scénario Médian Variante Sud  
Source : SETEC

NOMBRE DE LIAISONS QUOTIDIENNES DIRECTES	ACTUELLES	SCÉNARIO MÉDIAN VARIANTE SUD
Paris - Clermont-Ferrand	8	12
Paris - Roanne	0	3
Paris - Vichy	7	12
Paris - Moulins	7	7
Paris - Montluçon	1	3
Paris - Nevers	7	7

## CONCLUSION

Compte tenu de l'ensemble des éléments développés, la CCIR Rhône-Alpes estime que le scénario Médian variante Sud doit être privilégié. Ce scénario est en effet le mieux à même de desservir le Grand Centre de la France et de doubler la LGV Paris-Lyon par une ligne plus performante, ceci à des conditions économiques acceptables, garantes de la réalisation du projet.

La CCIR Rhône-Alpes souligne que si le tracé est important, c'est par le nombre d'arrêts quotidiens sur ce nouveau parcours que se mesurera le réel impact de la LGV en termes d'aménagement du territoire.

**CCIR**  
Rhône-Alpes

La Chambre de Commerce et  
d'Industrie de région Rhône-Alpes  
32, quai Perrache  
CS10015  
69286 LYON CEDEX 02  
Tél. : 04.72.11.43.43  
Fax : 04.72.11.43.62  
<http://www.rhone-alpes.cci.fr/>

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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL