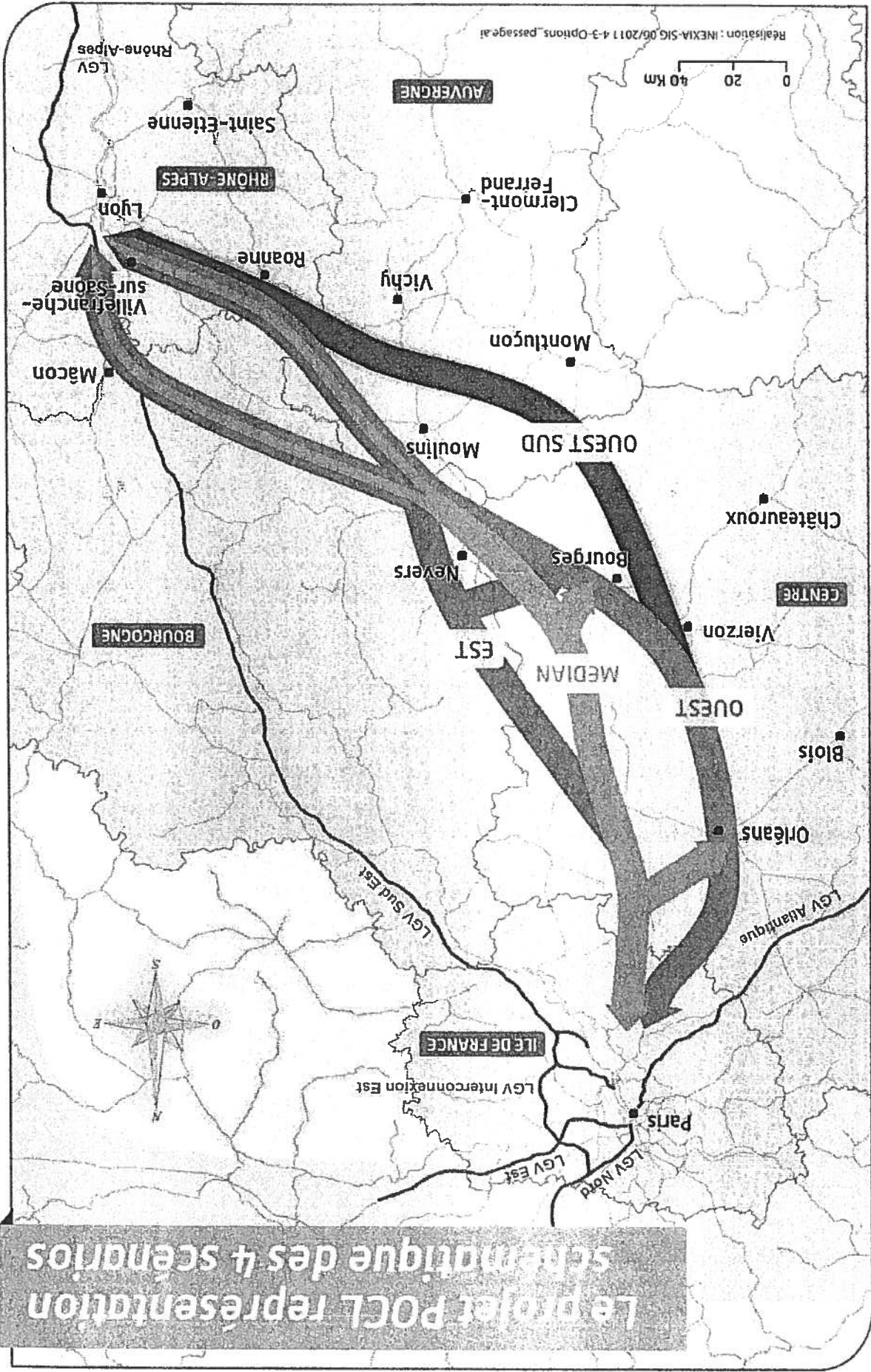


Positionnement des
Chambres de
Commerce et
d'Industrie de
Rhône-Alpes dans
le cadre du débat
public sur le projet
de LGV Paris –
Orléans –
Clermont-Ferrand -
Lyon

27/10/2011

Avis voté à l'unanimité
par l'Assemblée Générale
de la CCIR Rhône-Alpes
du 27 octobre 2011



Le projet POCL représentation scénaristique des 4 scénarios

Source : RFF, 2011

Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Rhône-Alpes entendent, dans le débat public, défendre le projet de liaison LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, dossier stratégique susceptible de donner aux territoires d'Auvergne et de Rhône-Alpes de nouveaux atouts essentiels à leur développement futur au sein de l'espace européen et dans le monde via Lyon-Saint Exupéry.

Il s'agit d'abord de redimensionner la liaison Lyon – Paris, déjà saturée aux heures de pointe, et qui va connaître progressivement une forte croissance de trafic du fait de la construction de nouvelles LGV qui viendront emprunter l'axe Lyon – Paris et de l'augmentation des échanges entre le Sud-Est et l'Île de France.

Il s'agit également d'assurer aux territoires d'Auvergne et de l'Ouest de Rhône-Alpes, une liaison performante vers Paris et le centre de la France.

Enfin, les relations entre Rhône-Alpes et l'Auvergne vont au cours des prochaines années se renforcer, compte tenu des échanges qui s'intensifient entre les deux régions.

La future liaison représente une opportunité forte pour renforcer les synergies entre ces territoires, développer leur économie, renforcer le réseau de villes en permettant notamment à Clermont-Ferrand et Lyon de mieux partager leurs compétences.

Parmi les scénarii présentés au débat public, les CCI entendent défendre le projet qui présente la meilleure chance de réalisation, c'est-à-dire, le meilleur « dosage » entre performance, attractivité, rentabilité et aménagement du territoire.

1. LES FONCTIONNALITÉS A ASSURER

Pour les Chambres de Commerce et d'Industrie, le projet de future LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon doit en priorité répondre aux fonctionnalités suivantes :

- **Constituer un doublement pertinent de l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon, c'est-à-dire permettre une fiabilité de service avec un temps de parcours inférieur au temps actuel. A ce titre, l'opportunité d'augmenter la vitesse et de tendre vers le 360 km/h devra être approfondie pour mesurer le potentiel du projet à attirer davantage de clientèle sur de grands axes européens, par exemple depuis Marseille ou Barcelone voire Nice.**
- **Permettre de nouvelles relations en termes d'aménagement du territoire et notamment une amélioration des liaisons Clermont-Ferrand / Lyon (1h20 maxi) et Clermont-Ferrand – Paris (en moins de 2 heures).**
- **Apporter une connexion ferroviaire directe avec la plate-forme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, en vue d'accroître sa desserte passagers et fret (projet EuroCAREX).**
- **Desservir au mieux les territoires traversés en construisant simultanément à la ligne nouvelle des raccordements au réseau de lignes classiques pour que les bassins économiques intermédiaires de**

Roanne, Montluçon, Vichy, Moulins, Orléans, Bourges bénéficient d'un temps d'accès à Paris et Lyon amélioré d'au moins de 30%.

- Conserver les possibilités de desservir à terme Saint Etienne via Roanne par un raccordement du POCL à la ligne classique et l'électrification de la section Roanne – Saint Etienne.
- Prévoir un rééquilibrage entre les trois gares lyonnaises pour contribuer à réduire la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Pour cela, en complément de la nécessaire augmentation des flux sur Saint Exupéry, une desserte directe de Lyon-Perrache devra être envisagée tout en conservant le raccordement à la LGV actuelle (LN1) à Montanay pour la desserte de Lyon-Part Dieu (débouché commercialement et économiquement privilégié) et de la Gare de Lyon-Saint Exupéry.

2. POUR UN TRACÉ RÉUNISSANT LES MEILLEURS ATOUTS POUR GARANTIR SA FAISABILITÉ

- Au vu des fonctionnalités nécessaires, les Chambres de Commerce et d'Industrie excluent toutes les variantes débouchant à Mâcon. En effet, outre les difficultés de raccordement, elles ne peuvent permettre une liaison améliorée entre Clermont-Ferrand et Lyon (2h20 aujourd'hui).

Seuls les tracés Ouest Sud, Ouest et Médian-variante Sud par Roanne, répondent à ce critère majeur d'amélioration des dessertes entre l'Auvergne et Rhône-Alpes.

- Le taux de rentabilité est un point clef dans la réalisation d'un projet d'une telle ampleur.
A ce titre, le scénario Médian – le plus court – est le plus attractif en terme de voyageurs et présente un taux de rentabilité interne de l'ordre de 5% contre 3,8% pour le tracé Ouest-Sud.
- Le scénario Médian – variante Sud – satisfait également les autres fonctionnalités attendues :
Un temps de parcours par rapport à Paris de 1h45 pour Lyon au lieu de 1h55, 1h20 au lieu de 3h05 pour Roanne, 1h55 au lieu de 3 heures pour Clermont-Ferrand, 1h10 au lieu de 2h20 pour Moulins, 55 mn au lieu de 1h55 pour Nevers.
Pour la majorité de ces liaisons, le tracé Médian permet un gain de l'ordre de 10 minutes par rapport au tracé Ouest – Sud et le même temps de parcours pour la desserte de Clermont-Ferrand et Vichy depuis Paris.
- Par ailleurs, le scénario Médian évite la traversée de la Sologne, territoire particulièrement sensible en termes de risque d'impact environnemental.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments la CCIR Rhône-Alpes estiment 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.