



Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes
La société civile dans sa diversité

**Débat public sur
la LGV Paris - Orléans
Clermont-Ferrand - Lyon**

12 Décembre 2011

Les **Avis** et **Contributions**

Rhône-Alpes Région

Conseil économique, social et environnemental
régional

Débat public sur la LGV Paris - Orléans Clermont-Ferrand - Lyon

Rapporteur

M. Jean-Marc BAILLY

Président de la commission n° « Territoires »

Contribution n° 2011-20

12 Décembre 2011



Le CESER en quelques mots...

Le CESER concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des **avis** (saisines) et **contributions** (autosaisines). Elle est représentative de la vie économique et sociale de la région.

Expression de la société civile dans toute sa diversité, les propositions du CESER éclairent les choix des décideurs régionaux.

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à la lettre@rhonealpes.fr

ou

retrouvez les informations sur
le site Internet de la Région Rhône-Alpes :
www.ceser.rhonealpes.fr

Cette contribution a été adoptée par 89 voix pour et 14 abstentions par le
Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes
lors de son Assemblée plénière du 12 décembre 2012.
2 conseillers n'ont pas pris part au vote.

Sommaire

	Pages
Introduction	5
1. 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.	5
1.1. 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	5
1.2. Le projet n'aura de chance d'aboutir qu'en limitant les crédits publics à mobiliser	6
1.3. Une grande qualité des correspondances à Lyon et Paris est aussi fondamentale que les temps de parcours en ligne	6
2. Une opportunité exceptionnelle pour engager une grande opération d'aménagement du territoire et de développement durable	8
2.1. L'ouverture vers l'Ouest	8
2.1.1. Les scénarios les plus à l'Ouest, compromettant la faisabilité économique du POCL, apporteront peu d'avantages supplémentaires en matière d'aménagement du territoire	8
2.1.2. Améliorer la relation Clermont Ferrand- Lyon en retenant la variante par Roanne	9
2.1.3. Conforter Roanne dans son développement	9
2.1.4. Préserver et améliorer les services de transport pour la desserte régionale	9
2.2. Rechercher la réponse la plus adaptée aux enjeux environnementaux	10
Conclusion	11
Annexes	13
Déclarations des groupes	

Introduction

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 (tout en ne passant pas par Clermont Ferrand). Il intéresse l'espace Grande-Bretagne – Italie - Péninsule ibérique, au-delà de l'espace central français.

Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, propose au débat public :

- 4 scénarios Ouest Sud (par Orléans, Bourges et le Nord de Vichy), Ouest (par Orléans, Bourges et le sud de Nevers), Médian (par la Beauce et l'ouest de Nevers), et Est (par la Beauce et l'Est de Nevers),
- une variante par Roanne présentée pour tous les scénarios,
- une variante par Macon pour 3 scénarios (Ouest, médian, Est) avec bifurcation de la ligne nouvelle vers l'Est dès le sud de Nevers.

1. 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.

1.1. 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

Cet axe cumule :

- Des limites de capacité déjà atteintes aux heures de pointe, se ressentant sur la régularité, la ponctualité, le positionnement horaire (ex. nouvel horaire dégradé Bourg - Paris, Paris - Bourg et Macon - Paris).
- Les difficultés inhérentes au nœud ferroviaire lyonnais et à l'accès à Paris Gare de Lyon.
- Une marge de manœuvre assez faible à attendre des évolutions techniques (réduction d'espacement des trains, capacité des rames en progression de 11 % au maximum d'ici 2035).
- Une croissance forte prévisible de la demande de voyageurs par effet progressif de l'ouverture des liaisons vers l'Italie, l'Espagne ou la Côte d'Azur. Le CESER appelle depuis longtemps de ses vœux ces liaisons nécessaires pour préserver la compétitivité de Rhône-Alpes au sein d'un continent dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. Il n'admettrait pas que la performance de ces liaisons –et l'efficacité des investissements à consentir –soit fragilisée par un maillon clé « entonnoir » Paris – Lyon pouvant devenir le maillon faible.

Sans doublement de la ligne Paris –Lyon, on risquerait une généralisation des retards, un écrêtement du trafic par suppression de trains et une dégradation générale de services ; l'esprit du Grenelle de l'environnement favorable au mode ferroviaire n'étant plus respecté. Pour anticiper la demande, 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).

1.2. 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 une enveloppe globale de l'ordre de 70 milliards d'euros et un siècle de travaux.

Dans une hypothèse d'apports optimisés de clientèle et de recettes commerciales, 5 milliards d'euros de fonds publics pourraient être requis auprès des collectivités locales pour mener à bien le projet.

Pour le CESER, 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.

Le CESER souligne combien il faut tirer les leçons de l'instruction de 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.

Le tableau de comparaison des scénarios (page 136 du dossier du maître d'ouvrage) montre que 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, en période de rareté de l'argent public, n'apparaît également guère favorable pour assurer la faisabilité du projet.

Le CESER estime que 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).

Pour le CESER, au vu des expériences menées dans le monde, il convient par ailleurs de 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. Il 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. Il recommande aussi le développement de la recherche sur la gestion des trains à vitesse différente. Les résultats de telles recherches doivent dégager des marges d'attractivité, et faire passer la LGV POCL du projet à la réalisation.

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

- A Paris, c'est la gare de Lyon qui focalisera la meilleure connectivité aux réseaux franciliens de transport et permettra la meilleure massification des flux. Mais cette gare est menacée d'asphyxie, et RFF propose un accès de la LGV POCL à Paris par la gare d'Austerlitz beaucoup moins bien interconnectée. Cette gare étant 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.

Il convient aussi de bien articuler la LGV POCL avec l'interconnexion Sud en Ile France.

- A Lyon, c'est la Part Dieu qui doit être privilégiée dans la mesure où il s'agit d'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, notamment 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 de qualité entre Paris et LYON, le CESER souhaite que les décisions relatives au nœud ferroviaire lyonnais soient prises rapidement et en cohérence avec celles relatives à la LGV POCL,

Quel que soit le caractère vital du hub de Part Dieu, il convient de rendre possible l'utilisation des trois gares de Perrache, Part Dieu et St Exupéry. 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. Selon le dossier du maître d'ouvrage (page 103), « tous les scénarios POCL sont équivalents de ce point de vue », et un raccordement direct à Perrache par la ligne PLM serait plus facilement envisageable dans la variante d'accès à Lyon par Roanne. De plus, il importe pour optimiser le fonctionnement des deux gares de Perrache et Part Dieu qu'elles fassent l'objet comme les gares parisiennes d'une sorte de jumelage par un lien très performant et rapide en transport collectif.

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

2.1. 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.

2.1.1. 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.

S'agissant de la liaison entre Rhône-Alpes et la façade atlantique, le choix du scénario est assez marginal. Un scénario médian peut en tout état de cause être considéré comme la première phase d'un barreau Est Ouest (réduction du temps de parcours par raccordement de la LGV au réseau existant entre NEVERS et BOURGES).

2.1.2. 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.

2.1.3. Conforter Roanne dans son développement

La variante par Roanne est plus favorable non seulement pour la desserte de Clermont mais aussi 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 (350 à 500 voyageurs sur les rames actuelles). Aussi, pour que le territoire ligérien tire parti du passage de la LGV au Nord de ROANNE, il conviendra à la fois :

- de ménager la possibilité pour 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.

2.1.4. 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.

2.2. Rechercher la réponse la plus adaptée aux enjeux environnementaux

L'analyse comparée des différents scénarios montre que les scénarios Ouest et Ouest Sud sont les plus pénalisants pour le milieu naturel comme pour le milieu humain. Le scénario médian variante Roanne est le plus favorable en termes économique ou d'aménagement du territoire, et est aussi assez favorable en matière d'insertion environnementale, malgré la difficulté pour franchir les vallées de la Loire et de l'Allier, classées en zones Natura 2000, des vignobles AOC, ou 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 (page 127) ¹

¹ Le temps de retour à l'équilibre carbone est la durée nécessaire pour que les réductions d'émissions de gaz à effet de serre permises par le projet compensent la production de carbone lors de la construction. Il atteint 14/15 ans pour les scénarios Est et médian, 19 ans pour le scénario Ouest et 21 ans pour le scénario Ouest Sud

Conclusion

C'est au vu des données disponibles à ce jour dans le dossier du débat public que 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.

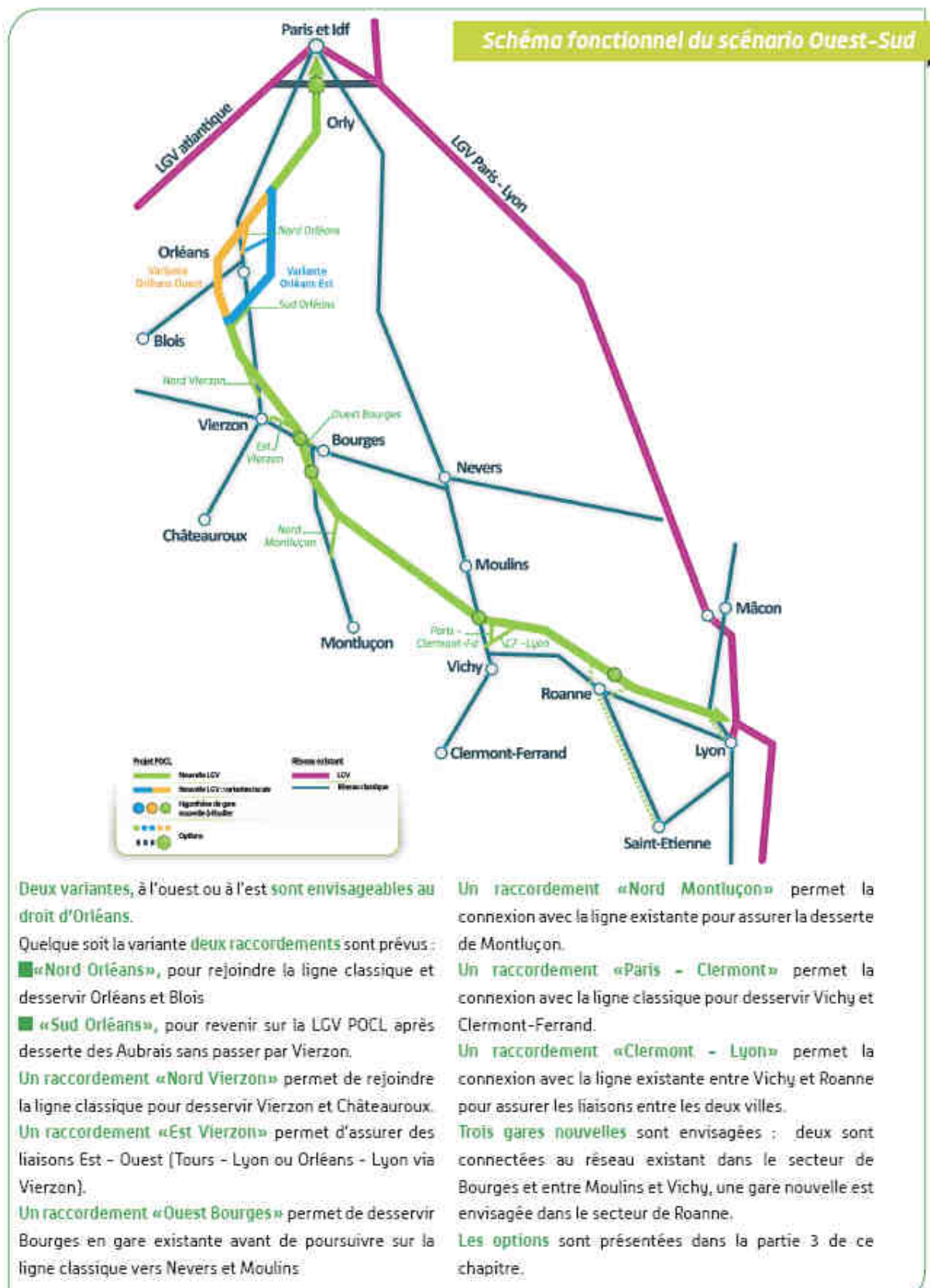
Il est conscient que de nombreuses incertitudes demeurent à lever par les études à poursuivre pour faire progresser un projet dont les seuls prismes d'analyse devront être la faisabilité, l'efficacité économique, l'aménagement du territoire la compatibilité environnementale et le développement durable.

Annexes

Annexe 1	
Schéma de fonctionnement du scénario Ouest Sud	14
Annexe 2	
Schéma fonctionnel du scénario Ouest	15
Annexe 3	
Schéma fonctionnel du scénario Médian	16
Annexe 4	
Schéma fonctionnel du scénario Est	17

Annexe 1

Schéma de fonctionnement du scénario Ouest Sud



Source : Ingerop, mars 2011

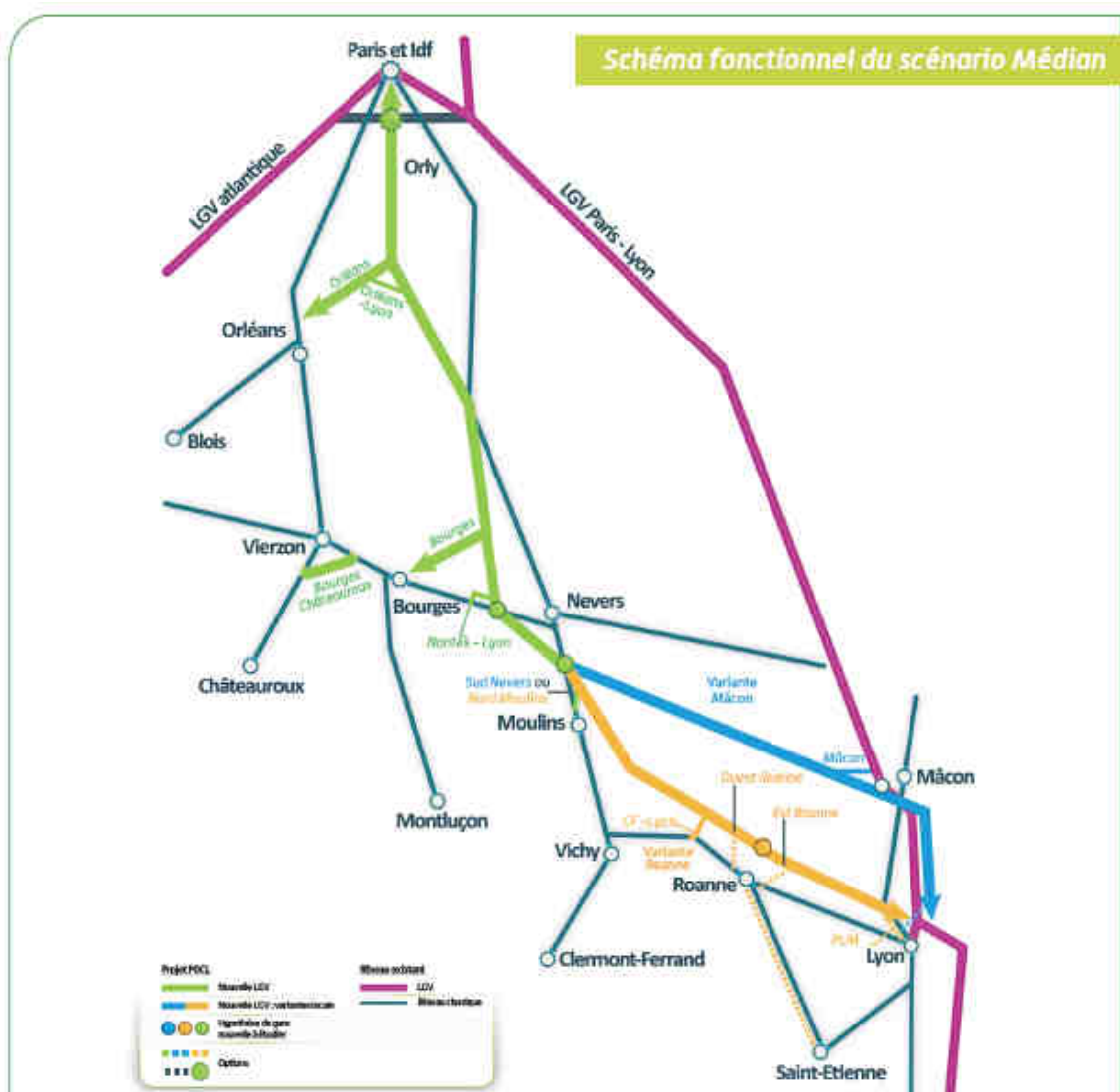
Annexe 2

Schéma fonctionnel du scénario Ouest



Annexe 3

Schéma fonctionnel du scénario Médian



Un raccordement « Orléans » permet de rejoindre la ligne existante Paris-Orléans et de desservir Orléans, Blois, Vierzon et Châteauroux.

Un raccordement « Orléans - Lyon » permet d'assurer des liaisons Orléans - Lyon sans passer par Vierzon et Bourges.

Un raccordement « Bourges » permet de rejoindre la ligne existante Bourges - Nevers et de desservir Bourges, Châteauroux et Montluçon.

Un raccordement « Bourges - Châteauroux » permet d'éviter un rebroussement à Vierzon lorsque l'on souhaite aller vers Châteauroux depuis Bourges.

Un raccordement « Est Bourges » au croisement de la ligne Bourges - Nevers permet des liaisons Est - Ouest (Lyon - Nantes, ou Orléans - Lyon via Vierzon et Bourges).

Une gare nouvelle connectée au réseau existant est envisagée dans le secteur de Nevers.

Un raccordement « Nord Moulins » permet de rejoindre la ligne Paris - Clermont pour desservir Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

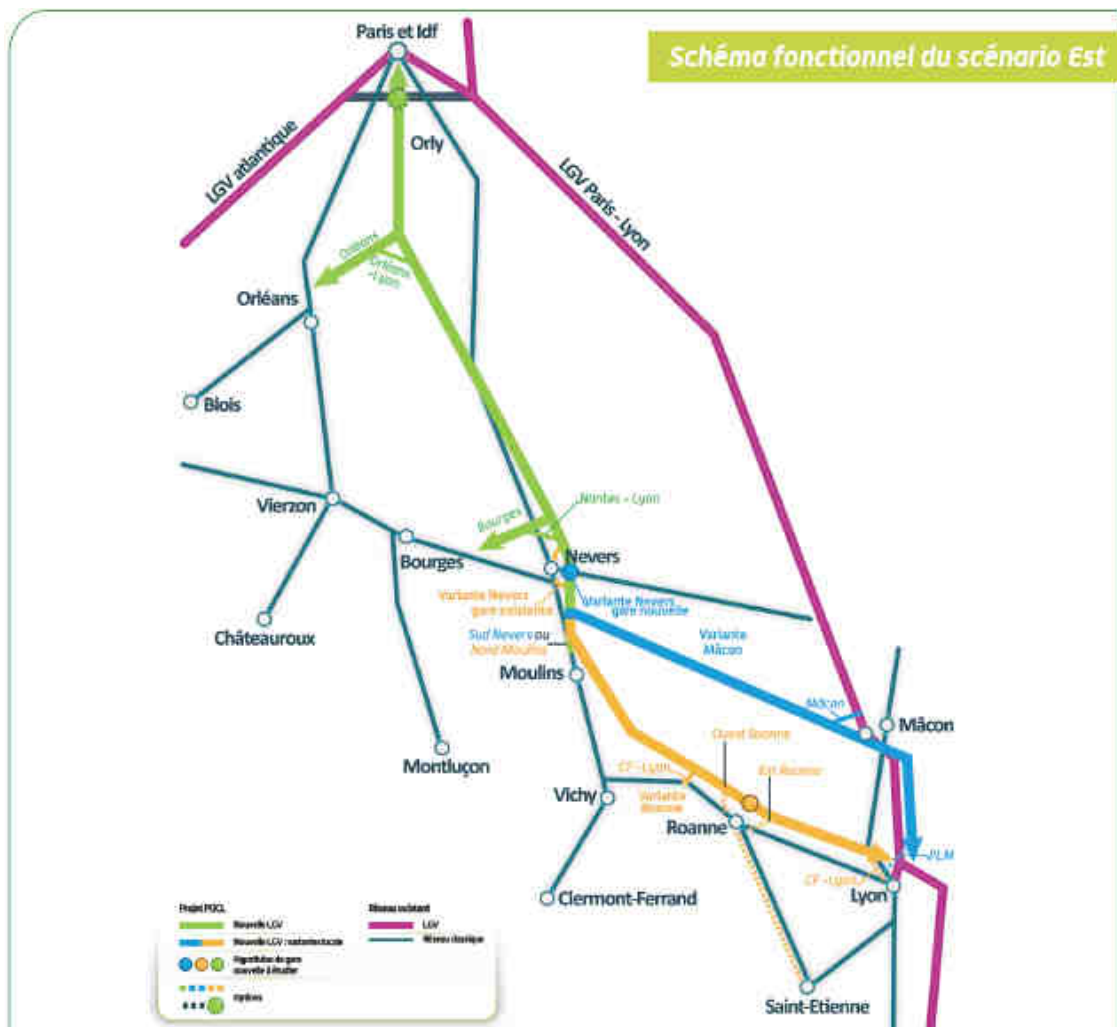
Un raccordement « Clermont - Lyon » permet la connexion avec la ligne existante entre Vichy et Roanne pour assurer les liaisons entre les deux villes.

Deux variantes sont envisageables entre Nevers et Lyon (variantes Roanne et variante Mâcon), présentées dans la partie 3 de ce chapitre. Les options (desserte d'Orly, desserte de Saint-Étienne et desserte directe de Lyon-Perrache) sont également présentées dans la partie 3 de ce chapitre.

Source : Ingerop, mars 2011

Annexe 4

Schéma fonctionnel du scénario Est



Un raccordement « Orléans » permet de rejoindre la ligne existante Paris-Orléans et de desservir Orléans, Blois, Vierzon et Châteauroux.

Un raccordement « Orléans - Lyon » permet d'assurer des liaisons Orléans - Lyon sans passer par Vierzon et Bourges.

Un raccordement « Bourges » permet de rejoindre la ligne existante Bourges - Nevers et de desservir Bourges, Châteauroux et Montluçon.

Un raccordement « Est - Ouest » permet des liaisons Est - Ouest [Lyon - Nantes, ou Orléans - Lyon via Vierzon et Bourges].

Une gare nouvelle connectée au réseau existant est envisagée dans le secteur de Nevers

Une variante avec deux raccordements de part et

d'autre de l'agglomération de Nevers rendrait possible une desserte de la gare existante de Nevers:

Un raccordement « Sud Nevers » ou « Nord Moulins » permet de rejoindre la ligne Paris - Clermont pour desservir Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

Un raccordement « Clermont - Lyon » permet la connexion avec la ligne existante entre Vichy et Roanne pour assurer les liaisons entre les deux villes.

Deux variantes sont envisageables entre Nevers et Lyon (variantes Roanne et variante Mâcon), présentées dans la partie 3 de ce chapitre. Les options (desserte d'Orly, desserte de Saint-Étienne et desserte directe de Lyon-Perrache) sont également présentées dans la partie 3 de ce chapitre.

Source : Ingerop, mars 2011

Remerciements

Nous exprimons nos remerciements à tous ceux qui ont accepté d'éclairer notre réflexion et de participer à nos travaux, et plus particulièrement aux personnes auditionnées :

Monsieur Sylvain CAILLOT, Chargé d'études au projet POCL, Réseau Ferré de France,
Direction, 11/10/2011

Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur général, Conseil général des ponts et chaussées,
11/10/2011

Monsieur Christian MAISONNIER, Délégué aux grandes infrastructures, DREAL, Rhône-Alpes,
11/10/2011

Monsieur Didier ROBLES, Adjoint au chef du projet POCL, Réseau Ferré de France,
Direction, 11/10/2011

Déclarations des groupes

Intervention de M. Nicolas JIMENEZ, au nom du collège I

Je voudrais d'abord dire que nous nous réjouissons que le CESER Rhône-Alpes ait décidé de participer au débat public sur le POCL.

Ce dossier est en effet primordial pour la région Rhône-Alpes et pour Lyon en particulier dans le cadre du rayonnement international de cette métropole par le réseau ferroviaire à grande vitesse.

L'avis du CESER RA qui nous est soumis est clairement favorable au doublement de la ligne historique déjà saturée aux heures de pointe.

Parmi les quatre scénarios proposés, notre CESER préconise le scénario médian avec variante sud, c'est-à-dire via Roanne.

Nous approuvons totalement les propositions du rapporteur, qu'il s'agisse :

- des fonctionnalités que nous attendons du projet (nouvelle qualité de services entre Lyon et Paris, meilleure répartition du trafic entre les gares lyonnaises et celle de Saint Exupéry, desserte de Saint Etienne)
- du parti pris consistant à répondre à la demande de transport prévisible entre le Sud-Est, l'Italie via la Transalpine, l'Espagne et Paris tout en faisant de l'aménagement du territoire en privilégiant notamment l'Ouest de Rhône-Alpes.

Nous sommes également en plein accord avec cet avis dont le fil conducteur est la faisabilité économique du projet.

N'oublions pas que l'on parle d'un projet qui avoisine les 15 milliards d'euros.

Il importe donc de privilégier la rentabilité du projet, rentabilité d'autant plus importante que l'on privilégiera la vitesse. Car réduire le temps de parcours entre Lyon et Paris, c'est attirer une clientèle longue distance depuis Marseille et au-delà qui prend aujourd'hui l'avion.

Pour terminer, je veux souligner au nom des entreprises notre attachement à ce projet.

Il n'est pas imaginable qu'à un horizon de quelques années, nous vivions quotidiennement avec un goulet d'étranglement entre Lyon et Paris.

Le doublement de la LN1 s'inscrit dans un réseau global grande vitesse interconnecté qui via l'étoile ferroviaire lyonnaise desservira à terme Barcelone, Nice, Turin, Francfort

Il importe donc de poursuivre les études pour le POCL, mais également de passer à la construction pour d'autres projets – je pense à la Transalpine.

Ne pas engager tous ces grands projets serait une véritable régression économique et sociale.

Je vous remercie de votre attention. Bien sûr nous voterons cet avis.

Intervention de M. Jean-Luc LOZAT, au nom de la CFDT

Pour la CFDT Rhône-Alpes, l'objectif principal de cet avis est bien de soulager la ligne TGV actuelle Paris/Lyon, qui est de plus en plus saturée, alors que les demandes sont régulièrement en augmentation.

La CFDT RA est pour cela, favorable à la LGV Paris/Lyon par la variante « Médian », plus rentable économiquement. Mais elle s'appuiera sur la décision finale de notre Confédération, après concertation de toutes les Régions concernées.

Nous considérons néanmoins, que cette nouvelle ligne doit être une chance pour les territoires qu'elle traversera, tant en termes de développement économique, que par l'attrait pour ces secteurs, et notamment ceux, situés à l'Ouest de Lyon.

En effet, si la réalisation et la desserte de cette nouvelle ligne impacte peu la région Rhône-Alpes, elle constitue un enjeu essentiel pour le bassin de Roanne et significatif pour St Etienne.

Toutefois, nous souhaitons souligner deux éléments nous semblant plus particulièrement sensibles.

- Le premier : la desserte de Roanne par la LGV doit s'effectuer par un embranchement vers la gare existante, car nous ne sommes pas favorables à la construction d'une gare extérieure.

Si la gare nouvelle était envisagée, elle devrait se situer en amont de Roanne, pour desservir les pôles, de Clermont-Ferrand et St Etienne.

Le passage par Roanne devra s'accompagner d'une électrification de la ligne Roanne/St Etienne.

- Le deuxième point : la pénétration dans l'agglomération Lyonnaise par le réseau existant devra se faire avec un raccordement de la ligne nouvelle aux alentours de St Germain au Mt d'Or.

D'autre part, et à juste titre, l'avis souligne que, comme la gare de Lyon à Paris, celle de la Part Dieu à Lyon est menacée d'asphyxie. Nous appuyons donc très fortement l'hypothèse d'un terminus de la nouvelle gare à Lyon Perrache.

La poursuite du développement du secteur de la Confluence constitue à notre avis, un argument supplémentaire de poids.

Pour le reste, la délégation CFDT étant assez en phase avec ce qui est transcrit dans la plupart des préconisations de l'avis, la CFDT le votera.

Intervention de M. Jean-Bernard LAUNAY, au nom de la CFTC

Avant 1850, on parle de lenteur homogène : tout le monde ou presque se déplace à pied. La vitesse est alors d'environ 1 m par seconde soit 3 à 4 Km /h. Le développement du chemin de fer accroît sensiblement la vitesse. Le TGV permet aujourd'hui un déplacement à presque 90 m/sec, soit plus de 320 Kms/h. En 150 ans, le bouleversement a été spectaculaire.

On parle aujourd'hui de rapidité différenciée car le gain d'accessibilité n'existe que pour les territoires qui reçoivent les infrastructures rapides.

Cette augmentation de la vitesse a pour conséquence un accroissement massif de la portée des déplacements dans les plannings de vie et surtout sur la vitalité économique.

Cette contraction de l'espace temps fait rêver :

- en 1724, il a fallu 2 années pour rassembler le millier de prélats du Concile de Rome
- en 1805, 4 jours ont été nécessaires pour que l'annonciateur de la victoire d'Austerlitz arrive à Paris
- en 1830, il fallait 5 mois pour qu'un messenger partant de Londres arrive aux Indes
- aujourd'hui, il faut moins de 24h pour faire le tour du monde

En France les déplacements, par voie ferrée, ont été multipliés par 10 en un peu plus d'un demi siècle avec bientôt 1 000 milliards de Kms dans l'année.

Cette croissance exponentielle ne peut aller sans un impact féroce de par la saturation des sites conçus en fonction des capacités financières des périodes, tant pour le secteur voyageur que pour la partie fret.

Dans cette logique, la commission 4 s'est penchée sur la désaturation éventuelle du sillon Paris Lyon par un projet de ligne TGV doublant le sillon actuel tout en desservant Orléans , Clermont Ferrand, Roanne. 4 scénarios sont envisagés.

L'interconnexion Sud permettra, en séparant les flux, de mettre un terme à la mixité en dédiant la nouvelle infrastructure aux trains à grande vitesse.

Ainsi la fiabilité potentielle de la nouvelle infrastructure ne pourra qu'améliorer l'offre, la qualité due aux usagers de par une régularité dans le confort des correspondances intermodales.

L'office Interconsulaire des transports du Sud Est a lui même remarqué que les gains multiples engendrés par la fiabilisation de l'exploitation auront pour corollaire un accroissement des échanges entre les régions françaises en adéquation avec la volonté partagée par les milieux économiques de favoriser le report modal dans une optique de développement économique soutenable.

De plus l'accroissement envisageable des connexions vers le Sud de la France, l'Italie, et l'Espagne, ne peut que concourir à un blocage dans l'état actuel des infrastructures.

Je ne reprendrai pas ici l'ensemble des scénarios proposés. Même détaillés, ils ne sont concevables que par les cartes qui nous ont été présentées.

Bien sur nous adhérons totalement à la préconisation de la commission de retenir le scénario N° 3 Médian qui apparaît le seul réaliste pour les améliorations qu'il promet quant :

- à l'ouverture vers l'Ouest par les liaisons avec Orléans, Blois, Châteauroux, Vierzon, Bourges, etc. et nombre de territoires de l'Ouest et du Centre
- à la réduction de la liaison Paris/Lyon à moins de 1h30
- à l'amélioration de la liaison Clermont- Ferrand /Lyon avec une réduction du temps de parcours de presque 1h
- le confortement de Roanne dans son développement par la création d'une nouvelle gare au Nord de la ville

Par contre il est impératif pour alimenter ces grands couloirs que les facilités d'accès sont optimisées :

- la refonte de la future grande gare du Sud de Paris avec l'unification de la gare de Lyon et celle d'Austerlitz qui doivent être reliées par des couloirs motorisés passant sur ou sous la Seine pour répartir les flux en entrée sur Paris et dynamiser les correspondances éventuelles.
- de même une unification des gares de Perrache Part Dieu et St Exupéry paraît indispensable, améliorant la lisibilité des usagers. Des navettes spéciales, soit filaires soit sur rail soit souterraines, à l'identique de certains gigantesques aéroports étrangers doivent être une des composantes indispensables de cette réorganisation.

Le scénario Médian variante Roanne, le plus favorable en matière économique et d'aménagement du territoire, semble aussi remporter les suffrages en matière d'insertion environnementale.

Maintenant rêvons un peu :

- est ce que ce très grand chantier ne va pas pouvoir enfin libérer des possibilités pour réellement envisager la remontée du fret routier par voie ferrée à des conditions de qualité satisfaisantes pour les transporteurs ?
- est ce qu'on peut envisager, bien sûr en aménageant les infrastructures, arriver à terme à Paris/Lyon en 1h15 ?
- est ce qu'on peut aussi envisager que les territoires périphériques ne soient pas trop délaissés : Grenoble / Paris c'est 3 h de TGV dont 1h rien qu'entre Lyon et Grenoble ? C'est dommage.

Nous voterons cet avis.

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

L'avis qui nous est soumis porte sur le projet de LGV entre Paris, Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon appelé le POCL.

Ce projet est inscrit dans la loi de programmation du Grenelle dans la phase des projets de LGV à l'horizon 2020.

Cette nouvelle ligne de TGV vise à doubler la ligne existante entre Paris et Lyon qui est saturée avec un temps identique de trajet, soit deux heures.

Elle devrait améliorer la relation entre la façade Atlantique, la région Auvergne, Rhône-Alpes et celle de PACA en cohérence avec le réseau existant.

Le débat public qui se déroule du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012 donne la possibilité de débattre de l'opportunité de ce projet.

Notre organisation syndicale participera à cosigner le cahier d'acteurs mis à disposition.

Nous affirmons plusieurs principes :

L'amélioration des relations entre la région Rhône-Alpes et Auvergne.

L'amélioration des relations entre Roanne et Saint-Etienne.

L'arrivée du TGV dans les gares des centres villes.

La modernisation et l'électrification des lignes existantes afin de permettre une connexion TER et TGV entre les territoires traversés par cette nouvelle ligne.

L'amélioration des relations entre Nantes et Bordeaux pour permettre de créer les meilleures conditions d'une relation FRET de qualité.

Revoir l'aménagement de nos gares lyonnaises :

Celle de Lyon Part-Dieu, comment allons-nous gérer la saturation de celle-ci,

Quel rôle à la gare de Saint-Exupéry,

De celle de Lyon Perrache,

Comment va s'articuler l'arrivée de ce TGV en Ile de France,

C'est l'ensemble de ces questions que nous voulons faire partager dans le cadre des réunions publiques qui sont en cours.

De plus, ce projet comme la création d'autres lignes TGV pose la question de leur financement, le recours au partenariat public - privé est de plus en plus en discussion.

La CGT rappelle son désaccord sur ce type de financement qui laisse entre les mains des financiers, l'aménagement du territoire, avec un surcoût important pour les populations en bout de course.

Nous réaffirmons que la construction des lignes nouvelles est du ressort de l'Etat dans le cadre d'un maillage fort du réseau irrigant l'ensemble des territoires.

L'avis du CESER prend parti pour le tracé médian.

Tout en affirmant que Roanne ne reste pas en dehors de cette nouvelle LGV, notre groupe ne se prononcera pas pour le choix d'un tracé par rapport à un autre, ce qui nous conduit à nous abstenir.

Cette posture part du principe que d'une part, nous aurions aimé avoir un avis commun entre l'ensemble des CESER qui sont concernés par le tracé dans un souci d'éviter la concurrence entre les territoires, et d'autre part, notre avis ne porte que sur la problématique territoriale de notre région au détriment des besoins des usagers et des populations des autres territoires.

De plus, nous aurions aimé qu'un diagnostic soit réalisé :

- Sur le maillage existant à moderniser,
- Sur les activités industrielles traversées par le TGV
- Sur un aménagement des territoires afin d'arrêter la désertification,

Afin de permettre que cette nouvelle ligne vienne compléter le réseau existant dans un souci de répondre au mieux aux intérêts des populations et des usagers.

Nous réaffirmons que ce débat ne doit pas être pour ou contre le TGV. Notre souci est qu'il ne passe pas dans n'importe quelles conditions au détriment du développement économique.

Nous réaffirmons notre inquiétude face à une tendance d'avis proposé à notre Assemblée prenant un caractère régionaliste.

Intervention de M. Eric BLACHON, au nom de FO

Monsieur le Président, Mesdames Messieurs, Chers Collègues,

A plusieurs reprises lors des différents avis que notre Assemblée a émis sur les infrastructures de transports, le groupe FO a souhaité qu'un débat global puisse être organisé. Ce débat, nous l'attendons toujours, et nous continuons à émettre des avis projet par projet et parfois morceau de projet par morceau de projet.

Ce « saucissonnage », sous des apparences de consultation démocratique, ne nous paraît ni efficace, ni encore moins adapté aux enjeux d'un aménagement du territoire équilibré qui mériterait un grand débat national avec des engagements à moyen et long terme non soumis aux aléas des changements politiques.

Il n'en est rien encore, et nous continuerons certainement à nous exprimer sur tel ou tel projet qui ne verra peut-être pas le jour et d'autres que la plupart d'entre nous ne connaissons jamais. Certains d'entre nous se souviennent de nos débats sur la politique régionale des transports Vallée du Rhône – Arc Languedocien, quid des suites de ce grand débat qui a passionné et mobilisé beaucoup de personnes et d'organisations ? Il nous semble essentiel pour l'avenir de savoir donner à la notion de « débat public » sur de tels projets toute sa dimension collective. Il n'est rien de pire pour la démocratie que de paraître exister, sans aucune concrétisation dans les faits.

Ces remarques préalables et essentielles faites, nous partageons pour l'essentiel les conclusions du projet d'avis. Ce projet a l'avantage primordial d'être une solution intéressante et efficace à la nécessité de donner de la respiration à la ligne « historique » Lyon – Paris tout en permettant une meilleure articulation avec la ligne Est.

Il est pour nous indispensable que le raccordement sur Lyon Saint Exupéry prenne une place importante pour ne pas surcharger le nœud lyonnais et aussi pour permettre une connexion de qualité avec la Ligne Méditerranéenne.

Ce projet, pour lequel nous avons 4 scénarios, que notre avis analyse avec justesse, doit permettre le meilleur compromis possible entre efficacité et environnement. Il doit, c'est pour FO tout aussi essentiel, contribuer à renforcer le lien entre nos régions Auvergne et Rhône-Alpes dans le but de donner à cet ensemble une meilleure cohérence et une plus grande complémentarité.

Le groupe Force Ouvrière émettra un avis favorable pour le projet d'avis.

Intervention de M. Claude LAURENT, au nom de l'UNSA

Monsieur le Président, mesdames et messieurs

Le projet dont nous discutons POCL PARIS ORLEANS CLERMONT LYON a cette particularité de ne passer ni par ORLEANS ni par CLERMONT FERRAND, en fait ce projet EST UN PARIS LYON BIS QUON HABILLE EN DESSERTERIE DU TERRITOIRE pour faire saliver tout le monde et le faire plébisciter.

Dans cette optique, notre avis exprime parfaitement les aspirations de Rhône-Alpes. Le rhônalpin que je suis approuve. Mais, mais, mais vues les sommes en jeu le citoyen français qui veille en moi hésite !

Que nous présente-t-on ? Un beau tracé qui évite tout pour foncer à 360 km par heure vers LYON et posés sur ce tracé, des raccordements qui se détachent de la ligne et rejoignent chaque ville. Certains auront même une gare nouvelle. On ne fait pas de jaloux. On fait rêver tout le monde et le tour est joué : chacun aura son TGV qui l'emmènera à Paris. Si on projette une ligne grande vitesse pour innover et ériger la France médiane ORLEANS, VIERZON, BOURGES, NEVERS, MOULIN, ROANNE alors dans ce cas il faut choisir le tracé ouest celui qui passe à proximité de ces villes, moi si j'étais maire de ces villes j'exigerais même comme LILLE ou CHAMBERY qu'on passe dans ma ville.

Mais quelle mouche le pique pensez-vous ? Je redis : la ligne passe au large de tout et on fait miroiter à chaque ville des fréquences et même des horaires de dessertes.....mes chers amis, souvenez-vous du mal que nous avons à obtenir des arrêts dans les gares traversées par le tgv : NURIEUX, CULOZ, BOURG en BRESSE alors imaginez ce qu'il adviendra des gares à l'écart desservies par un TGV dédié : ORLEANS, BOURGES, CLERMONT FERRAND. Je redoute que ces collectivités soient un jour vite réduites à la portion congrue et paient deux fois : une fois pour avoir la ligne et ensuite pour conserver leur TGV ...si vous doutez, interrogez-vous sur ce qu'est devenu le TGV SENS COTE D'AZUR qui faisait la fierté de l'YONNE !!

J'ai scrupule à évoquer ceux que font rêver les gares nouvelles dévoreuses de terres agricoles ; voilà 30 ans que nous demandons des arrêts en gare de SAINT EXUPERY, excusez du peu troisième gare de LYON, gare du nord Dauphiné, gare au pied des pistes .Alors je ne donne pas cher de la desserte de ROANNE externalisée ma chère Jacqueline ! Mais me direz-vous pourquoi cette rage à vouloir passer en ville ? Parce qu'elles sont en centre-ville. Comme la PART DIEU parce qu'on gagne du temps en définitive ! Et tout simplement pour ajuster des Correspondances TER irriguant tous les bassins de vie

Passer en ville vous n'y pensez pas me redit on, on perd trop de temps !! Et alors la belle affaire. Que préférez-vous ? Perdre 10 minutes et utiliser le TGV ou le regarder passer sans arrêt pour ne pas peiner le sud ?? Les lyonnais pressés d'arriver en deux heures prendront la ligne directe désengorgée et les voyageurs du centre eux seront desservis à pied d'œuvre !!!

Buridan, philosophe moyenâgeux contait qu'un âne assoiffé autant qu'affamé, placé à égale distance d'une eau claire et d'un picotin d'avoine mourrait d'inanition faute de pouvoir hiérarchiser ses besoins Vision Rhône alpes, vision citoyenne, incapable de choisir âne que je suis, pour ne trahir personne je choisis de ne pas choisir. Je ne participerai pas au vote. Mais nous en reparlerons après 2020, je vous le promets !

Intervention de Mme Jacqueline BARRAUD, au nom du GERC 3-4

En référence de ses valeurs et de ses textes fondateurs, je prends la parole au nom du GERC 3-4 qui approuve l'avis qui vient de nous être présenté, et, vous en fais un très court commentaire avec l'accord de ses membres

En 9 pages cet avis souligne avec pertinence la grande opération d'aménagement du territoire et en même temps de développement durable qui desservira les territoires du centre de la France et l'Auvergne.

Le CESER a depuis longtemps appelé de ses vœux ces liaisons nécessaires pour la compétitivité de Rhône Alpes au sein d'un continent dont le centre de gravité se déplace vers l'Est.

Cette liaison POCL devrait être en tout premier dans les projets du Grenelle de l'environnement.

Cette réalisation améliorera la relation Clermont Ferrand – Lyon en retenant la variante par Roanne.

L'avis souligne bien celle-ci est plus favorable non seulement pour la desserte de Clermont mais aussi pour celle de Lyon Perrache, elle permet d'insérer le bassin Roannais dans les schémas de desserte de la grande vitesse ferroviaire.

Ce 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 »

Merci au président Bailly et à Michel Raffin pour cet excellent travail et pour les commissions passionnantes qui l'ont préparé.

Le GERC 3-4 votera l'avis.



www.ceser.rhonealpes.fr

Dans le cadre du débat public sur le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, le CESER souligne le caractère essentiel d'un doublement de la LGV Sud Est pour l'avenir de Rhône-Alpes et du Sud Est. Ce projet n'a de chance d'aboutir qu'en limitant les crédits publics à mobiliser. Ainsi le choix du scénario de ligne nouvelle doit être orienté vers le plus efficace au plan économique, soit le scénario médian passant par Roanne, en fonction des données financières contenues dans le dossier. De plus, la qualité des correspondances à Paris et Lyon est fondamentale, ce qui conduit à solliciter des approches chiffrées sur ces éléments, comme sur le tunnel entre Roanne et le Val de Saône.

Ce projet constitue aussi une grande opération d'aménagement du territoire et de développement durable. Dès lors que des recettes commerciales peuvent être dégagées, il offre l'opportunité exceptionnelle de desservir le Centre et l'Ouest de la France, ainsi que Clermont-Ferrand et Roanne.

**TRANSPORT FERROVIAIRE • LIAISON À GRANDE VITESSE : LGV
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE • RHONE-ALPES**

Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes

78 route de Paris - BP 19

69751 Charbonnières-les-Bains cedex

Tel : 04 72 59 49 73 Fax : 04 72 59 58 10

ceser@rhonealpes.fr

Pour suivre l'actualité, inscrivez-vous à la lettre@rhonealpes.fr