

Quel projet de LGV POCL ?

Synthèse :

Quel projet de LGV POCL ?

La partie 2 de ce dossier, « Quel projet de LGV POCL ? », présente le projet soumis au débat : ses principales caractéristiques (scénarios, variantes et options), les réponses qu'il apporte aux enjeux du projet que sont l'aménagement du territoire et la désaturation de la LGV existante Paris-Lyon (exposés dans la partie 1 du dossier), ainsi que l'analyse de son coût financier, environnemental et socio-économique.

Réseau ferré de France, maître d'ouvrage du projet, présente ainsi au débat public :

■ **4 scénarios** : Ouest-Sud, Ouest, Médian, Est ;

■ **2 grandes variantes** dans les scénarios Ouest, Médian et Est : Mâcon et Roanne ;

■ **des variantes locales** dans certains scénarios : Orléans Est ou Ouest, Bourges Nord ou Sud, Roanne, Nevers ou Bourges desservies en gare centre ou gare nouvelle ;

■ **3 options** : gare à Orly, desserte de Saint-Étienne, raccordement direct à Lyon-Perrache.

Après avoir expliqué la manière dont ont été élaborés les scénarios, options et variantes, **le chapitre 4 présente pour chacun des scénarios :**

■ son option de passage et ses enjeux environnementaux ;

■ ses enjeux fonctionnels, c'est-à-dire ses caractéristiques en termes d'infrastructure : ligne nouvelle à grande vitesse, utilisation du réseau existant, raccordement entre la ligne nouvelle et le réseau existant, gare nouvelle, ...

■ les hypothèses de desserte : celles-ci ont été construites par RFF sur la base de modélisations de trafic, avec le seul impératif d'une desserte économiquement viable et répondant à la demande de déplacements. La desserte réelle sera proposée, le moment venu, par les opérateurs de transport, qui ajouteront à ces critères des éléments de stratégie d'entreprise ;

■ les temps de parcours théoriques et les hypothèses de fréquences. A ce stade des études, ils sont présentés à titre indicatif, dans la mesure où le schéma de desserte n'est pas encore défini ;

■ les trafics estimés à l'horizon de la mise en service du projet, et leur répartition modale.

Le même chapitre présente ensuite, toujours de manière détaillée, **les caractéristiques communes aux scénarios :**

■ **les variantes « Roanne » et « Mâcon » entre Nevers et Lyon**, proposées dans tous les scénarios à l'exception du scénario Ouest-Sud ;

■ **l'arrivée en Ile-de-France**, dont l'option de passage est commune aux quatre scénarios : les enjeux spécifiques franciliens sont présentés ici, qu'ils soient ferroviaires (articulation avec les trafics existants, raccordement, accès aux gares terminus), environnementaux (insertion dans le tissu urbain et enjeux naturels), d'aménagement du territoire. Si de nombreuses variantes sont encore envisageables à l'intérieur de l'option de passage, cinq d'entre elles sont présentées dans ce chapitre. Ces variantes exploratoires sont illustratives et resteront ajustables dans le cadre du débat public et en fonction des résultats d'études ultérieures.

■ **l'arrivée à Lyon** : quels que soient le scénario et la variante d'arrivée dans la métropole lyonnaise (Mâcon ou Roanne), le projet POCL rend possible la desserte des trois gares TAGV lyonnaises (Part-Dieu, Perrache, Saint-Exupéry) et le raccordement au réseau à grande vitesse vers la Méditerranée et les Alpes. Le chapitre présente également l'articulation du projet POCL avec le nœud ferroviaire lyonnais.

Enfin, le chapitre éclaire **les enjeux des options présentées au débat** :

■ **l'arrêt de trains radiaux à Orly** ;

■ **la desserte de Saint-Etienne via Roanne**, permise dans tous les scénarios passant à proximité de Roanne (Ouest-Sud, variante Roanne des scénarios Ouest, Médian et Est) ;

■ **le raccordement à la ligne classique Paris-Lyon-Marseille (PLM)** qui rend possible un accès direct à Lyon-Perrache par la PLM, ce qui peut être intéressant pour répartir les trafics entre les deux grandes gares du centre de Lyon.

Le chapitre 5 analyse la manière dont chaque scénario répond aux deux enjeux fondateurs du projet : l'aménagement des territoires du centre de la France et le doublement de la LGV Paris-Lyon. Il décrit les bénéfices communs et les spécificités de chaque scénario par rapport à ces deux piliers.

Il rappelle que toutes les options de passage apportent sensiblement les mêmes bénéfices :

■ une amélioration des liaisons entre les capitales régionales, les villes moyennes et l'Ile-de-France,

■ des liaisons plus rapides et plus simples entre capitales régionales et entre villes moyennes, ainsi que de nouvelles relations d'interconnexion entre le centre et le nord de la France en évitant Paris,

■ un développement de l'intermodalité train-avion grâce à l'accès aux aéroports,

■ des dessertes transversales Est-Ouest plus rapides (entre Nantes et Lyon via Bourges, Vierzon puis Tours),

■ une diffusion de la grande vitesse grâce aux correspondances avec les TER,

■ une amélioration du transport ferroviaire pour l'Ile-de-France et la région lyonnaise,

■ une réponse aux besoins croissants de mobilité entre le nord et le sud.

Les différences mises en évidence sont géographiquement limitées. Elles concernent essentiellement les variantes Mâcon et Roanne :

■ **la variante Roanne offre de nouvelles fonctionnalités** :

- l'amélioration de la relation entre Clermont-Ferrand et Lyon, dont le temps de parcours pourrait être diminué d'une heure,

- la desserte grande vitesse de Roanne,

- un développement métropolitain à l'ouest de Lyon, lui-même élément de la stratégie lyonnaise pour affirmer son rayonnement européen.

■ **la variante Mâcon renforce des fonctionnalités existantes** :

- la desserte de Genève,

- la desserte de Mâcon.

Par ailleurs, si tous les scénarios améliorent l'accessibilité des principales aires urbaines du territoire du projet, ils n'apportent pas tous le même niveau d'amélioration.

Le chapitre 6 évalue le projet sous les angles de son coût financier (entre 12,2 et 14 milliards d'euros), **environnemental** (efficacité énergétique, évaluation carbone, risque d'impacts sur les milieux humains, physiques et naturels) et socio-économique (les bénéfices qu'il apporte à la société et les inconvénients qu'il génère). Le projet est ainsi analysé sous le prisme des trois piliers du développement durable (économique, environnemental et sociétal).

L'évaluation socio-économique donne des résultats positifs pour chacun des quatre scénarios. Ce chapitre démontre, en outre, que les deux piliers du projet – l'aménagement du territoire (à travers le moteur « Territoire ») et le doublement de la ligne existante Paris-Lyon (à travers le moteur « Sud-Est ») – constituent des moteurs socio-économiques indissociables pour créer de la valeur pour la collectivité grâce au projet. En cela, les scénarios répondent bien aux enjeux globaux identifiés dans la commande ministérielle et lors de la concertation. On notera également que le moteur « Sud-Est » est deux fois plus fort dans les scénarios Médian et Est, ce qui explique en grande partie le meilleur rapport coûts/avantages de ces scénarios.

Le chapitre 7 précise enfin les étapes futures du projet, si RFF décidait de poursuivre les études à l'issue du débat public. Il présente au lecteur les engagements volontaristes de RFF en matière de **concertation d'après débat public**, qui accompagnent les études de plus en plus précises (jusqu'à la définition du tracé et son insertion environnementale). Il présente également **les procédures** qui marqueront la vie du projet jusqu'à sa mise en service.

Le chapitre évoque, par ailleurs, **le financement du projet**, ses sources et les modalités existantes pour ce type de projet.