

**Dossier du maître d'ouvrage**  
**Débat public**  
Octobre 2011 - Janvier 2012





# Edito



## AVANT-PROPOS

C'est un projet inhabituel, et donc forcément innovant, que Réseau ferré de France, en tant que maître d'ouvrage, présente aujourd'hui au débat public : une ligne à grande vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Inhabituel par sa taille, en premier lieu : plus de 500 km de voies, 5 régions, 15 départements et 17 millions d'habitants directement concernés. Une telle infrastructure serait un nouveau vecteur de mobilité à l'échelle des territoires traversés, mais aussi à l'échelle nationale et même européenne.

Inhabituel aussi par son objet : ce projet repose en effet sur 2 piliers indissociables, **desservir le grand centre de la France par la grande vitesse ferroviaire** d'une part, **doubler la LGV Paris – Lyon existante en voie de saturation** d'autre part. Toute l'ambition de ce projet est de cumuler les avantages en mutualisant les coûts. Réseau ferré de France a ainsi eu à cœur, dans ses études, de toujours faire émerger le meilleur équilibre entre des mobilités de natures différentes mais complémentaires : les 4 scénarios proposés au débat public répondent tous aux enjeux de ces 2 piliers.

Inhabituel par sa nature : c'est la première fois que la question du doublement d'une ligne à grande vitesse est posée. Ceci témoigne de la réussite du modèle français de la grande vitesse, mais ouvre une nouvelle ère de questionnements techniques, économiques, sociaux, environnementaux, dont Réseau ferré de France sait que le débat public se saisira.

Cette originalité ne fait pas du projet Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon un objet à part : au contraire, il serait un nouveau maillon essentiel du réseau ferré national. Il serait évidemment un **axe structurant pour le réseau à grande vitesse**, en créant de nouvelles capacités pour l'augmentation des trafics inscrite dans les

objectifs du Grenelle de l'environnement. Il serait également **articulé très étroitement avec le réseau existant**, et justifierait complémentirement la démarche de rénovation de ce dernier conduite par Réseau ferré de France depuis 2008. C'est ainsi toute une politique **d'aménagement et d'irrigation des territoires les moins denses** qui serait permise par la diffusion de la grande vitesse. Dans les territoires plus denses, cette articulation avec le réseau existant permettrait de **créer de nouveaux services** de trains régionaux (RER C en Ile-de-France en particulier). Le projet Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon dépasse donc de loin la seule problématique « grande vitesse » : il se dessine comme un projet au service des territoires dans leur ensemble, pour les déplacements professionnels et de loisirs, pour les longues et les courtes distances, pour **les trains du quotidien** et les trains à grande vitesse.

Le projet Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon est inscrit dans la loi Grenelle I. Pour Réseau ferré de France, ce n'est pas qu'une référence législative, c'est un esprit qui inspire la conduite du projet. Naturellement, c'est la prise en compte, dès que possible, de l'ensemble des enjeux humains, sociaux, agricoles, environnementaux, technologiques... afférents à l'infrastructure envisagée. Mais c'est également un dispositif de concertation le plus large possible, mis en place dans le cadre des études préalables au débat public, et auquel le débat public va offrir un nouveau cadre d'expression.

Réseau ferré de France attend en effet beaucoup du débat qui s'ouvre, et qui permettra à tous les acteurs de **s'informer**, de **s'exprimer**, de **dialoguer** pour finalement **enrichir** le projet. Nous serons à l'écoute de tous pendant ce débat : ce dernier n'est que le début d'une démarche constructive, à laquelle tout citoyen peut ainsi apporter sa contribution, pour éclairer notre décision sur les suites à donner au projet et le choix d'un scénario.

**Hubert du Mesnil,**  
Président de Réseau ferré de France