

# V Les apports du projet

Le présent chapitre décrit les réponses apportées par les différents scénarios tant pour l'aménagement du territoire que pour le développement du trafic Paris – Lyon, qui constituent les deux piliers du projet POCL.

## 1. Pour l'aménagement des territoires

### 1.1. Les bénéfices communs aux quatre scénarios

Le projet de POCL permet aux divers territoires concernés d'accroître significativement leur potentiel de développement et d'aménagement.

#### Des effets significatifs dans tous les scénarios

Les impacts territoriaux du projet devraient être assez significatifs du fait :

- de la multiplicité des fonctionnalités ;
- des caractéristiques des territoires concernés qui sont à la fois des territoires les plus dynamiques de l'espace français (Paris et Lyon) et d'autres territoires aujourd'hui non connectés à la grande vitesse ferroviaire voire aux autres réseaux principaux de transports (autoroutes, aéroports internationaux), en forte demande de mobilité ;
- du niveau élevé d'amélioration de service ferroviaire permis par le projet, en matière de temps de parcours, de fréquences, et de diversité des origines-destinations (même si la définition de l'offre relèvera, ultérieurement, des opérateurs – SNCF et futurs concurrents).

Ces potentialités d'aménagement et de développement des territoires se retrouvent dans la totalité des scénarios grâce aux améliorations suivantes qui s'avèrent très proches selon les scénarios.

#### Un saut qualitatif de l'accessibilité à la grande vitesse

Le projet POCL offre l'opportunité de nouvelles dessertes à grande vitesse pour toutes les villes du territoire du centre de la France, avec Paris, mais aussi **avec de nombreuses autres régions françaises et capitales régionales**. Ainsi, des trajets Clermont-Ferrand – Lille ou Orléans – Lille, via Roissy, seraient désormais possibles grâce à la nouvelle infrastructure. Il serait également possible d'aller directement d'Orléans à Lyon ou Marseille, quel que soit le scénario. Aujourd'hui, de tels déplacements doivent passer presque obligatoirement par Paris.

**De nouvelles relations directes, internes au territoire du projet**, pourraient être offertes, comme Orléans - Clermont - Ferrand ou Orléans - Nevers, par des trains intersecteurs ou des trains radiaux.

Au passage, les dessertes pourraient aussi **relier le territoire aux principales plates-formes aéroportuaires**, comme illustré ci-dessus avec le cas de Roissy. Les déplacements aériens seraient alors privilégiés pour les portées internationales et transcontinentales tandis qu'à l'échelle nationale et européenne, les trajets ferroviaires sont encouragés.

Enfin, la réalisation d'une ligne nouvelle à l'ouest de la LGV Paris – Lyon existante offre à la région Rhône-Alpes et au Sud-Est une amélioration assez significative de l'accessibilité **à la façade atlantique**, ainsi qu'au centre de la France, territoires vers lesquels ces régions se tournent de plus en plus.

## V. Les apports du projet

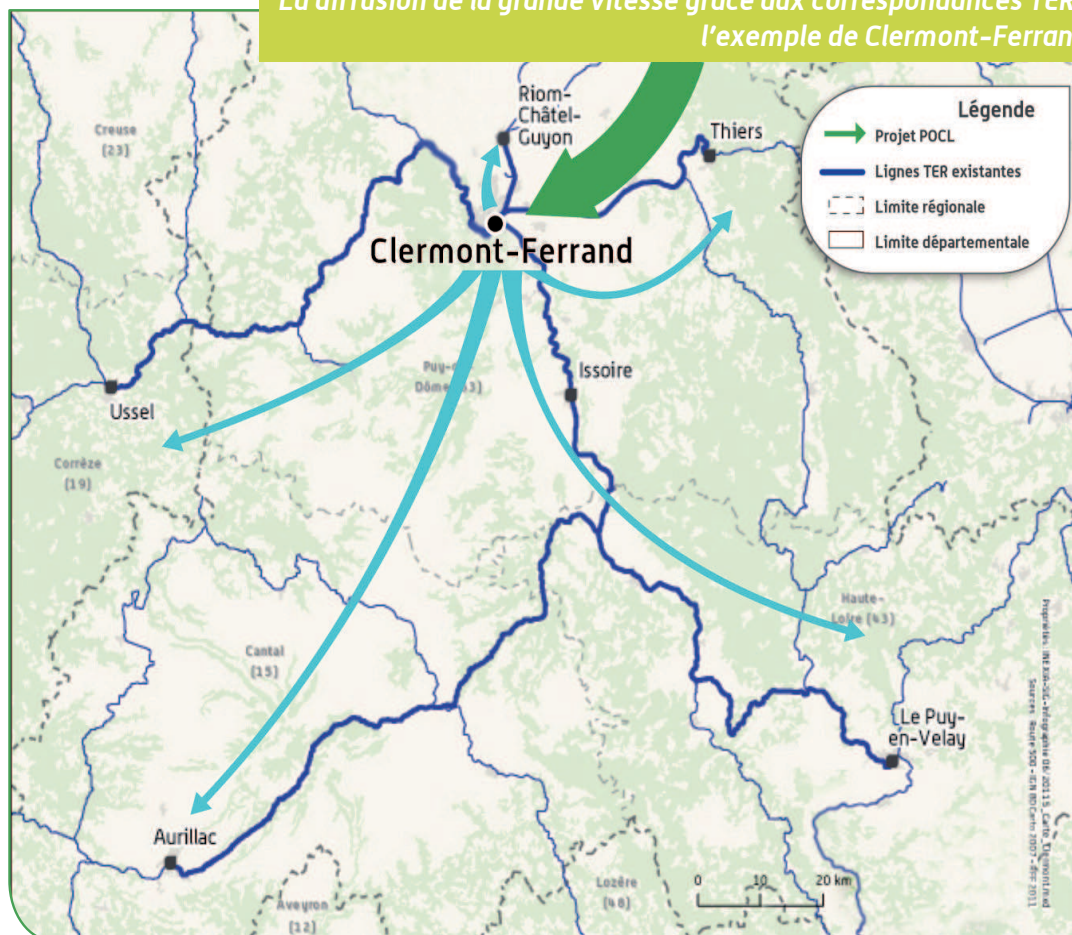
### Une diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire du projet

Les TAGV peuvent aussi circuler sur le réseau classique et pénétrer profondément sur l'ensemble du territoire, dès lors que les lignes et les gares concernées disposent des installations et des équipements adéquats à leur réception.

La diffusion de la grande vitesse s'effectue également grâce aux correspondances avec les TER. Sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand, des correspondances TER seraient ainsi assurées :

- en gare de Nevers, pour les directions de Tours, Bourges et Decize ;
- en gare de Moulins, pour les directions de Roanne, Paray-le-Monial et Montchanin ;
- en gare de Vichy, pour les directions de Saint-Germain-des-Fossés et Lyon ;
- en gare de Clermont-Ferrand, vers l'étoile ferroviaire clermontoise : Vic-le-Comte, Issoire, Aurillac, Le Puy-en-Velay,...

### La diffusion de la grande vitesse grâce aux correspondances TER : l'exemple de Clermont-Ferrand



## Une insertion des territoires desservis dans un réseau national et européen de grandes villes

La grande vitesse marque le passage d'un réseau ferroviaire national à un réseau européen, grâce aux interconnexions en Ile-de-France avec les autres LGV, à la connexion de la LGV aux aéroports, et au développement du réseau à grande vitesse dans les pays voisins. Elle participe ainsi de l'élargissement des aires de marché et du renforcement, dans un contexte compétitif, de l'attractivité des agglomérations dynamiques.

Dans cette logique, le projet POCL ancre mieux les villes d'Auvergne, de Bourgogne et du Centre dans le réseau européen à grande vitesse. Il est en effet complémentaire avec d'autres projets de grande vitesse ferroviaire dans **le sud de l'Europe**, comme le projet Lyon-Turin, la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui facilitent les liaisons avec l'Italie et les projets de lignes nouvelles en Languedoc-Roussillon qui favorisent les connexions avec le réseau espagnol.

Dans **le nord de l'Europe**, le projet POCL est relié, via l'interconnexion Ile-de-France et les branches LGV Est et Nord, au réseau à grande vitesse qui se dirige vers le Benelux, le Royaume-Uni et l'Allemagne.

En outre, en augmentant les capacités sur l'axe Paris-Lyon, le projet POCL permet d'augmenter le nombre des trains entre les principales agglomérations situées le long des principales branches interconnectées, de l'Europe méditerranéenne à l'Europe du Nord-Ouest. Il renforce ainsi la vocation de **carrefour de la France** dans l'Europe occidentale dont pourraient bénéficier des métropoles comme **Clermont-Ferrand** et **Orléans**, mais aussi des villes moyennes, comme **Bourges, Châteauroux, Moulins, Montluçon, Nevers, Roanne et Vichy**. Cette situation peut renforcer leur dynamisme. Cependant, l'expérience montre que de tels bénéfices ne sont pas automatiques. Une LGV n'est pas un projet en soi pour un territoire, mais un outil au service d'une stratégie.

## Des opportunités de développement sur le réseau francilien

En relation avec les autres projets franciliens, POCL peut participer à l'amélioration du réseau de transport francilien et à sa fluidification.

En arrivant à Paris en gare d'Austerlitz, il permet d'une part **une répartition des flux au sein des gares parisiennes terminus**, et contribue à terme à la désaturation de la Gare de Lyon. En outre, le projet POCL contribue, en lui donnant encore plus de sens, au projet de rénovation de la gare d'Austerlitz et de son quartier dans le cadre de la ZAC Paris rive gauche.

De plus, en créant une nouvelle infrastructure d'accès dans le sud de l'Ile-de-France, le projet POCL peut **délester le réseau existant, au bénéfice en particulier du RER C** pour l'axe Paris – Etampes et des circulations Transilien de l'axe Paris – Melun. Concernant l'axe Paris – Etampes, le projet POCL rejoint là les objectifs du projet de mise à six voies de cet axe jusqu'à Juvisy-sur-Orge, confirmé récemment par les acteurs franciliens. Une synergie des deux projets sera donc à rechercher.

Enfin, le projet POCL pourrait être l'occasion de **desservir une ou plusieurs gares du sud de l'Ile-de-France**, comme Brétigny, Juvisy, ou Lieusaint, en fonction des variantes d'accès à l'Ile-de-France envisagées. Ces dessertes participeraient de l'aménagement du territoire sud-francilien, aujourd'hui encore marqué par la prégnance de Paris, en permettant à ses habitants d'accéder à des échanges ferroviaires nouveaux et efficaces, mieux adaptés à leurs besoins et attentes.

## Et pour l'agglomération lyonnaise

Concernant l'agglomération lyonnaise, le projet pourrait **faciliter un scénario de désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais** s'appuyant sur une répartition des TAGV entre les gares de Part-Dieu et Perrache, et qui serait plus facilement envisageable dans la variante Roanne d'accès à Lyon.

**Les scénarios proposés répondent donc tous aux enjeux territoriaux identifiés pour le projet POCL, que ce soit aux échelles européenne et nationale ou aux échelles plus locales. Ils fournissent tous des leviers puissants pour le développement et l'aménagement des territoires concernés.**

**Les scénarios, du point de vue de l'aménagement du territoire, montrent ainsi une certaine homogénéité. Ceci n'exclut pas quelques nuances liées à certaines fonctionnalités sur certains territoires.**

### 1.2 Les spécificités territoriales

#### Les relations Rhône-Alpes – Auvergne, élément majeur de différenciation des scénarios

Les relations entre les territoires de Rhône-Alpes et d'Auvergne constituent la principale différence fonctionnelle et le principal élément de différenciation des scénarios en matière de développement et d'aménagement des territoires. En effet, **la fonctionnalité de dessertes entre les aires urbaines de Rhône-Alpes et celles d'Auvergne n'est assurée, dans les scénarios Ouest, Médian et Est, que par la variante Roanne. Le scénario Ouest-Sud, qui ne comporte pas de variante, prévoit également des dessertes entre Rhône-Alpes et Auvergne.**

L'amélioration des liaisons ferroviaires entre Rhône-Alpes et Auvergne recouvre d'importants enjeux de développement et d'aménagement. Elle concerne plusieurs territoires de l'aire d'études : Lyon et sa métropole, Roanne, Clermont-Ferrand, Vichy et plus globalement, l'Auvergne.

- elle renforce la crédibilité d'un développement métropolitain à l'ouest de Lyon, qui est lui-même un élément de la stratégie lyonnaise pour affirmer son rayonnement européen ;
- elle permet d'insérer davantage Clermont-Ferrand dans les dynamiques métropolitaines ;
- elle offre à Vichy un fort levier pour capter la clientèle lyonnaise et rhônalpine, l'aidant ainsi à recouvrer son potentiel de villégiature ;
- elle facilite l'affirmation de Roanne en tant que pôle d'équilibre de l'aire métropolitaine lyonnaise ;

La desserte de **Roanne** est très différente selon les scénarios : avec la variante Mâcon, les scénarios n'apporteraient aucune amélioration de l'accessibilité de Roanne non seulement avec Lyon, mais aussi avec Paris. Cela l'exposerait à un risque de distorsion et d'isolement : Roanne serait la seule aire urbaine moyenne du périmètre du projet POCL non desservie directement par la grande vitesse ferroviaire.

La variante **Mâcon** n'offrirait pas le même potentiel d'effets en matière de développement et d'aménagement des territoires que la variante Roanne sur les territoires de l'Auvergne et de l'ouest rhônalpin, car elle ne desservirait qu'une seule aire urbaine

moyenne, Mâcon, déjà desservie par la grande vitesse ferroviaire à hauteur d'environ 6 allers-retours avec Paris, 6 avec Lyon, ainsi qu'un aller-retour avec Grenoble, Annecy et Genève. Le projet POCL n'induirait pas d'amélioration sensible de l'accessibilité mâconnaise : il n'apporterait pas de nouvelle fonctionnalité, induirait une faible réduction d'un temps de parcours vers Paris déjà très performant, alors que l'aire urbaine bénéficie déjà de bonnes dessertes avec Lyon, que ce soit en TAGV ou bien en TER.

#### Pour certaines aires urbaines moyennes, des effets contrastés entre les scénarios

Les aires urbaines de Nevers, Moulins, Montluçon, et dans une moindre mesure, Châteauroux sont particulièrement concernées. Pour toutes ces agglomérations, tous les scénarios prévoient des performances améliorées, des dessertes directes vers Paris et l'Île-de-France qui répondent aux enjeux territoriaux les plus prégnants. Toutefois, ils n'apportent pas tous le même niveau d'amélioration.

Pour **Nevers** : le scénario Ouest-Sud serait peu favorable. Il apporterait une amélioration du temps de parcours, mais dégraderait très probablement les fréquences, (elles seraient réduites aux alentours de 4 allers-retours quotidiens contre 7 actuellement). Les autres scénarios offrent à l'inverse une importante amélioration de son accessibilité, à la fois à Paris et à Lyon, avec des temps de parcours proches d'une heure, susceptibles de faire intégrer à Nevers la grande couronne francilienne voire lyonnaise et, potentiellement, de nouer d'intenses échanges économiques et résidentiels.

Pour **Moulins** : les scénarios Ouest, Médian et Est pourraient apporter une amélioration très substantielle de son accessibilité avec Paris, allant jusqu'à réduire de moitié son temps de parcours actuel, tout en conservant sa fréquence actuelle. Le scénario Ouest-Sud réduirait très significativement le nombre de dessertes directes en gare de Moulins (autour de 2 contre 7 actuellement). Le temps de parcours serait modestement amélioré par rapport à l'existant, mais la relative proximité d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy viendrait compléter l'offre vers Paris et apporter de nouvelles origines-destinations, dont certaines en direction de Lyon et d'Aéroport-Paris-Charles De Gaulle.

**Montluçon** disposerait, dans tous les scénarios, d'une desserte directe avec Paris à hauteur estimée de 3 allers-retours quotidiens, améliorée par rapport à la situation de référence (2 allers-retours quotidiens). Le scénario Ouest-Sud offrirait toutefois la plus forte réduction de temps de parcours avec Paris (1h25 environ contre 2h05-2h15 environ pour les autres scénarios et 3h20 environ aujourd'hui), et la plus grande facilité d'accès à Bourges (environ 30 minutes avec la gare nouvelle).

Pour **Châteauroux** : les variations entre les scénarios pour l'aire urbaine sont plus diverses mais moins affirmées. Elles tiennent non aux temps de parcours ou aux fréquences, proches (sauf dans le scénario Est) mais à la configuration géographique des options de passage. Le scénario Médian serait plus avantageux car il prévoit une desserte à la fois par Orléans et par Bourges, dont la liaison serait améliorée par

la construction d'un barreau de raccordement. Il offrirait un support propice au développement de coopérations interurbaines, avec Bourges, voire avec les autres agglomérations proches, qui pourraient être bénéfiques à l'ensemble.

### Pour les autres territoires, des variations entre scénarios qui résident dans l'intensité des effets

Pour les autres territoires, les différents scénarios du projet POCL représentent systématiquement un support favorable. Toutefois, certaines configurations apparaissent plus favorables pour tirer un parti maximum des effets potentiels. Les facteurs de variation ne sont pas les mêmes entre les territoires, même si tous sont bien évidemment sensibles à la réduction des temps de parcours, au nombre d'origines-destinations avec lesquels ils sont directement en relation et à l'importance des fréquences.

### Qualification du projet comme support aux effets territoriaux potentiels sur l'organisation régionale du territoire français et européen

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Paris et Ile-de-France	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Lyon	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Sécurisation de l'axe Paris-Lyon	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Transversale Sillon rhodanien - Ouest atlantique	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Liaisons Rhône-Alpes - Auvergne	Support très favorable	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels
Accessibilité du sud méditerranéen	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Orléans	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Clermont-Ferrand	Support très favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable

Source : Setec Organisation, 2011

### Qualification du projet comme support aux effets territoriaux potentiels pour les aires urbaines moyennes de l'aire d'études

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Blois	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Bourges	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Châteauroux	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Vierzon	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Nevers	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Montluçon	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Moulins	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Vichy	Support très favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable
Roanne	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Mâcon	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable

Source : Setec Organisation, 2011

- Support très favorable
- Support modérément favorable
- Support favorable
- Pas d'effets potentiels

### Pour aller plus loin

Consultez les études relatives aux effets du projet sur l'aménagement du territoire sur le site Internet du débat public :

[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

## 2. Pour les besoins de mobilité grande distance Nord-Sud

### 2.1 Les bénéfices communs aux scénarios

En créant **un deuxième itinéraire à grande vitesse pour poursuivre le développement des liaisons Nord-Sud**, le projet POCL répond aux enjeux de capacité de la LGV Paris-Lyon, son second pilier.

A ce titre, il assure **la fiabilisation de l'exploitation des TAGV et d'une partie du réseau classique**. En effet, le moindre incident sur la LGV existante, très chargée, se répercute sur une grande partie du réseau et induit des retards en chaîne. Le fait de retirer des circulations empruntant la LGV Paris-Lyon donnera davantage de respiration à une infrastructure surchargée. Les éventuels incidents d'exploitation auront dès lors moins d'effets, et se propageront moins rapidement. De même, il sera plus aisé, en cas d'évènement imprévu, de revenir à une situation normale et de rattraper les éventuels retards : c'est l'ensemble du système qui gagnera en stabilité.

Globalement, la régularité des trains s'en trouvera améliorée et leur retard moyen diminué. Cette amélioration de la régularité a été mise en évidence par la modélisation des retards réalisée dans le cadre des études. Cette modélisation permet en effet d'estimer que la baisse du retard moyen pour les voyageurs qui

utiliseront la LGV Paris – Lyon en 2025 (ils seraient plus de 57 millions), et qui se répartiraient entre les deux LGV avec la mise en service de la LGV POCL, serait de plus de 1,5 minutes. Autre illustration de l'effet de la LGV POCL mise en évidence par la modélisation des retards : dans le sens Province-Paris et pour les retards importants (entre 10 et 30 minutes), le pourcentage de trains en retard serait divisé par 2 et passerait de près de 15 % aux alentours de 8 %.

Cette amélioration de la régularité de l'axe Sud-Est a été prise en compte dans le bilan socio économique présenté dans le chapitre suivant.

La régulation de la charge de la LGV Paris – Lyon existante permettra en outre de répondre aux enjeux proprement capacitaires actuellement rencontrés. **De nouvelles opportunités de services (arrêts, gares) pourront ainsi apparaître**. Il pourrait évidemment être envisagé de nouveaux arrêts dans les gares existantes du Creusot TGV et de Mâcon Loché (dont les potentiels de trafic semblent cependant captés avec l'offre actuelle, bien adaptée à la demande). Mais au-delà, de nouveaux services utilisant la LGV Paris-Lyon pourraient aussi être envisagés.

## 2.2 Les spécificités de chaque scénario

La principale différence entre les scénarios pour ce pilier « mobilité Nord-Sud » réside dans le temps de parcours entre Paris et Lyon.

**Les scénarios Ouest-Sud et Ouest assurent ainsi un temps de trajet direct équivalent à la LGV actuelle (1h55), alors que les scénarios Médian et Est offrent un gain de 10 minutes** (temps de trajet direct de 1h45 entre Paris et Lyon). Ce gain de temps permet d'offrir un gain de trafic légèrement supérieur sur les destinations Sud-est (Marseille, Montpellier, Nice) que sur Rhône-Alpes, en puisant notamment dans la clientèle aérienne, et d'obtenir ainsi un report de trafic total, depuis le mode aérien, deux fois plus important. En ce sens, les scénarios Médian et Est sont ceux qui répondent le mieux aux objectifs nationaux de report modal portés par le Grenelle de l'environnement.

Ces différences ne sont pas obtenues au prix d'une diminution des performances de desserte des villes du territoire. **Les gains de trafic exposés dans le chapitre IV montrent au contraire que les gains de temps sur Paris – Lyon ne font qu'améliorer les trafics espérés vers le sud-est, sans diminuer ceux relatifs à l'Auvergne, à la Bourgogne et au Centre.** Ils apportent donc un complément et non un équilibre différent au projet. Les éléments de bilan socio-économique présentés au chapitre VI étayeront également cette vision.

***En conclusion, tous les scénarios apportent sensiblement et globalement les mêmes bénéfices territoriaux; ils présentent les mêmes potentiels de gain d'accessibilité et de compétitivité territoriale. La relation Auvergne – Rhône-Alpes, qui apparaît stratégique, n'est toutefois permise que par les variantes d'arrivée sur Lyon via Roanne. Les autres différences mises en évidence relèvent de spécificités géographiquement limitées dont RFF attend du débat public qu'il révèle la portée.***

***A l'inverse, les scénarios Médian et Est se différencient nettement des scénarios Ouest-Sud et Ouest en ce qu'ils procurent une réelle amélioration de la desserte Paris – Lyon et Paris – Méditerranée, ce qui conduit à des gains de trafics supérieurs.***

**Construits dans un souci d'équilibre, les scénarios constituent donc une opportunité majeure pour les territoires qu'ils traversent. Les acteurs l'ont bien compris, comme en témoigne l'engagement qu'ils manifestent, au niveau politique, économique ou bien associatif en faveur du projet et la réflexion qu'ils mènent pour préparer le centre de la France à l'arrivée du projet POCL.**