

Pourquoi le projet ?

Synthèse : Pourquoi le projet ?

La partie 1 de ce dossier, « Pourquoi le projet ? », présente les enjeux à l'origine du projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de près de 500 km passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre.

L'aire d'études du projet POCL s'étend sur cinq régions et quinze départements : l'Île-de-France avec Paris, l'Essonne, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, le Centre avec le Loiret, le Cher, l'Indre et le Loir-et-Cher, la Bourgogne avec la Nièvre et la Saône-et-Loire, l'Auvergne avec l'Allier et le Puy-de-Dôme et enfin Rhône-Alpes avec l'Ain, la Loire et le Rhône.

En 2007, le projet POCL est né de la recherche d'une réponse adaptée à deux besoins considérés jusqu'alors de façon isolée : une meilleure accessibilité des territoires du centre de la France, et la désaturation de la LGV Paris – Lyon existante. Ces deux enjeux constituent les deux piliers fondateurs du projet.

Le lecteur trouvera dans le chapitre 1 une description du premier pilier du projet : l'aménagement du territoire, à la fois dans sa dimension démographique et économique (1.1) et dans sa dimension transports et déplacements (1.2).

Le territoire central français s'organise d'abord autour de Paris et Lyon, puis Clermont-Ferrand et Orléans, métropoles concentrant les activités et les personnes. Les villes moyennes qui le composent, inégalement avancées dans leurs reconversions industrielles, n'assurent pas encore un rôle moteur auprès des territoires qui les entourent. Le territoire du projet n'est donc pas parfaitement inséré dans les grands ensembles régionaux métropolitains et peine, pour cela, à recueillir les fruits de leur proximité.

Parallèlement, le territoire central n'est pas relié efficacement aux grandes villes nationales et européennes par le réseau ferroviaire. La demande de mobilité du territoire du projet se traduit ainsi par une répartition modale dans laquelle le routier et l'aérien occupent une place prédominante. Or les améliorations à venir sur le réseau ferroviaire existant ne suffiront pas pour inverser la tendance.

Pour profiter de la dynamique de développement dans laquelle elles se sont engagées, les villes moyennes du territoire central français, mais également les capitales régionales Orléans et Clermont-Ferrand, ont besoin d'être reliées aux grandes métropoles que sont Paris et Lyon. Seule la grande vitesse ferroviaire permettrait des temps de parcours performants et des dessertes variées et fréquentes à la hauteur de ces enjeux.

Le chapitre 2 pose la problématique fondant le second pilier du projet : la croissance des déplacements ferroviaires entre le Nord et le Sud entraîne une augmentation des trafics sur la LGV actuelle Paris-Lyon qui rend inéluctable le doublement de cet axe ferroviaire.

La LGV entre Paris et Lyon constitue l'axe ferroviaire à grande vitesse le plus chargé de France et d'Europe (2.1). La croissance de son trafic est importante depuis sa mise en service : son trafic est passé de 6 millions de voyageurs en 1981 à 38,9 millions en 2008. Du fait de l'augmentation naturelle du trafic ferroviaire, et des projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement, les estimations de trafics indiquent qu' environ 57 millions de voyageurs emprunteraient la LGV Paris-Lyon à l'horizon 2025. Ils seraient 67 millions à l'horizon 2035.

Cette croissance du trafic entraîne un phénomène de saturation, des problèmes d'exploitation et, de fait, des difficultés pour maintenir la régularité des trains. En 2008, seulement 80% des trains sont arrivés à l'heure. Cette croissance impose la recherche de solutions (2.2) sur le matériel roulant et le système d'exploitation pour accueillir le trafic supplémentaire.

Malgré les améliorations en cours et programmées, l'exploitation de la LGV actuelle restera critique à l'horizon 2025 (2.3), avec plusieurs incertitudes qui pourraient contribuer à rapprocher cet horizon dans le temps (capacité des matériels, horizon des pleines performances du nouveau système d'exploitation, prix du pétrole, ...). Le risque que les incidents se multiplient devrait donc croître, tout comme leurs conséquences en termes d'heures perdues par des voyageurs de plus en plus nombreux. Ces incidents, ayant lieu sur l'artère principale du réseau à grande vitesse français, pourraient alors affecter une partie importante du réseau national. Les demandes de trains de pointe pour des services complémentaires ou nouveaux ne pourront plus être satisfaites et, à terme, l'étalement des circulations en heure de pointe, notamment les vendredis et certains jours de vacances, sera nécessaire.

Les améliorations prévues tant sur le matériel roulant que sur l'infrastructure ne permettant pas de répondre à la demande, une solution lourde devient inéluctable : doubler la LGV Paris-Lyon existante.

Le chapitre 3 explique comment la recherche d'une réponse à ces 2 enjeux a fait naître le projet et présente les objectifs qui lui ont été fixés par l'Etat et la concertation.

En 2007, le projet est né de la recherche d'une réponse aux deux enjeux présentés dans les chapitres 1 et 2 : l'aménagement du territoire et les déplacements Nord-Sud. La recherche d'une réponse globale à ces deux enjeux fait du projet POCL un projet original, différent des projets passés (3.1).

L'Etat a fixé 4 objectifs au projet (3.2) :

- assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures ;
- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ;
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon.

La démarche de concertation menée en parallèle des études a fait émerger des objectifs complémentaires, que les scénarios prennent en compte, dans la mesure du possible (3.3) :

- une amélioration de la liaison ferroviaire entre Auvergne et Rhône-Alpes ;
- une amélioration des relations transversales entre la façade Atlantique, Rhône-Alpes et au-delà ;
- une connexion ferroviaire avec des plates-formes aéroportuaires ;
- une articulation cohérente avec les réseaux de transport en commun et qui contribue à leur développement.

RFF et les acteurs du territoire ont élaboré ensemble une solution globale, qui entend répondre aux enjeux d'aménagement du territoire central français et de criticité d'exploitation de la LGV Paris-Lyon, avec une vision stratégique élargie.