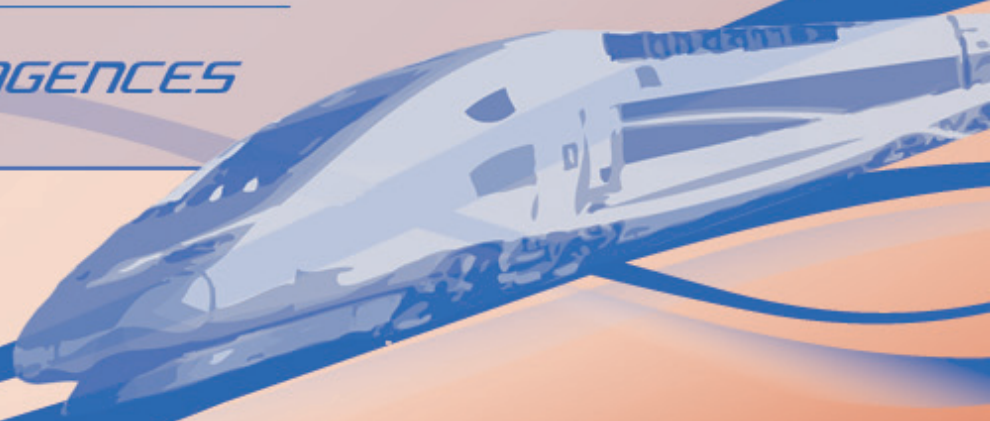
FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

LGV Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon

Enjeux de desserte et d'aménagement des principales agglomérations

REFLEXION INTER-AGENCES



Septembre 2009

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

Groupe de travail inter-agences :

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France

Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise

Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole

Agence d'Urbanisme de la Région Stéphanoise

Agence d'urbanisme pour le développement de l'Agglomération Lyonnaise

Sommaire

1 Des métropoles régionales inégalement desservies par le TGV.....p7

2 Le projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » pour répondre aux perspectives de saturation de la LGV « Paris <> Lyon » en desservant de nouveaux territoires.....p8

2 - 1 Les premières réflexions de RFF

2 - 2 Démarche de préparation du Débat Public de la LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » d'ici fin 2012

3 Perspective de dessertes / attentes des territoires au regard du projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon ».....p9

3 - 1 Ile-de-France

3 - 2 Orléans

3 - 3 Saint Etienne / Roanne

3 - 4 Clermont-Ferrand

3 - 5 Grand Lyon

Introduction

Avec le vote cet été de la loi Grenelle 1, le projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon », vient de franchir une nouvelle étape vers sa concrétisation.

Depuis 2005, dans le cadre des travaux des réseaux de coopération métropolitaine, la question de l'accessibilité en tant que facteur de compétitivité des territoires est apparue comme une thématique centrale à laquelle la grande vitesse ferroviaire apporte une réponse performante et durable.

Le rapprochement entre les réseaux Clermont Auvergne Métropole et Région Urbaine Lyonnaise, notamment à travers les agences d'urbanisme de Clermont-Ferrand, de Saint-Etienne et de Lyon, a largement contribué à l'émergence du projet de doublement ouest de la LGV Lyon <> Paris.

Dans le prolongement de cette première phase, 6 Agences d'Urbanisme et de Développement (d'Ile-de-France, de l'Essonne, d'Orléans, de Clermont-Ferrand, de Saint-Etienne, de Lyon), dont les territoires pourraient être directement impactés par ce projet, ont mis en place un groupe de travail visant à l'identification des principaux enjeux de desserte et d'aménagement liés à ce projet d'infrastructure.

La présente synthèse restitue les questionnements identifiés par le groupe de travail inter-agences lors de sa réunion qui s'est tenue le 9 juin 2009 à Clermont-Ferrand.

Cette première rencontre a permis de partager des éléments sur :

- La diversité des situations existantes par rapport à la desserte TGV ;
- L'avancement des premières études réalisées par RFF ;
- Le recueil de premiers éléments de positionnement des différents territoires.

D'autres rencontres auront lieu dans les prochains mois pour approfondir les différents sujets et permettre aux élus des Agences d'Urbanisme d'alimenter leurs réflexions autour de ce projet ferroviaire majeur, dont les enjeux dépassent largement la seule question des tracés mais préfigurent une nouvelle mise en réseau des aires urbaines et de leurs forces vives.

1 DES MÉTROPOLES RÉGIONALES INÉGALEMENT DESSERVIES PAR LE TGV

Alors que les dessertes TGV au départ de **Paris** et de **Lyon** se caractérisent par une grande diversité de destinations qui sont desservies plusieurs fois par jour, les agglomérations de Clermont-Ferrand, Orléans, St-Etienne ou certains pôles majeurs du Sud de l'Ile-de-France (Corbeil, Evry, Orly ou Sénart) restent, pour leur part, peu ou pas reliés au réseau TGV.

Orléans est desservie une fois par jour par le TGV via un prolongement sur ligne classique, (liaison Lille <> Roissy <> Brive) et **St-Etienne** 4 fois par jour (TGV Paris <> Lyon poursuivant jusqu'à St-Etienne). Par ailleurs, elles bénéficient de nombreuses dessertes par trains classiques (Corail ou TER) respectivement en direction de Paris et de Lyon, compte tenu de l'importance des échanges domicile-travail entre ces villes[1].

En se situant à environ une heure de Paris ou de Lyon, Orléans et St-Etienne sont proches d'un hub TGV, mais les ruptures de charges et les temps d'attente, voire le transfert entre gares, nuisent à leur image et à leur attractivité. En fait, ces agglomérations figurent sur le réseau TGV, mais ne peuvent bénéficier du même attrait que des villes mieux desservies (fréquences, vitesse) comme Angers, Le-Mans ou Valence.

Clermont-Ferrand reste la seule métropole régionale non desservie par le TGV[2]. Malgré sa position centrale, elle est éloignée des principales agglomérations françaises : Paris à 3 heures, Lyon à plus de 2 heures, Marseille / Montpellier à plus de 4 heures et Nantes / Bordeaux / Toulouse à près de 6 heures.

Les dessertes TGV dans le **Sud de l'Ile-de-France** se concentrent essentiellement à Massy-Palaiseau avec des départs vers l'Atlantique, l'Est, le Nord et la Méditerranée.

Les gares de Juvisy et Melun accueillent une liaison TGV quotidienne respectivement en direction de Lille et Marseille. Les polarités exercées par Evry – Corbeil, Orly – Rungis ou Sénart restent éloignées en temps (45 minutes à une heure) des gares TGV parisiennes. De ce fait, ces ensembles urbains ne sont guères plus proches d'un hub TGV qu'Orléans ou St-Etienne.

---

[1] Au RP 1999 les déplacements domicile – travail entre les aires urbaines de Paris / Orléans et de Lyon / St-Etienne portent respectivement sur 6 456 et 6 109 déplacements tous modes.

[2] Bien que non situées à proximité de LGV, Caen, Limoges, Orléans et Rouen bénéficient d'au moins une desserte TGV quotidienne amorcée à Dijon, Lille ou Marseille. Quant à Amiens, elle se trouve à moins de 30 minutes de la gare TGV Haute-Picardie proposant des relations vers la Belgique, l'Est, le Sud-Est et le Sud-Ouest.

2 LE PROJET DE LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » POUR RÉPONDRE AUX PERSPECTIVES DE SATURATION DE LA LGV « Paris <> Lyon », EN DESSERVANT DE NOUVEAUX TERRITOIRES

2 - 1 Les premières réflexions de RFF

Plusieurs lobbyings (élus du Grand Centre France, SNCF) ont conduit à l'émergence du concept d'un doublement à l'ouest de la LGV Paris <> Lyon. A l'automne 2007, le gouvernement a commandé une note stratégique à RFF sur « l'amélioration de la desserte ferroviaire des principales agglomérations du grand centre », avec les objectifs suivants :

- Mettre Clermont-Ferrand à deux heures de Paris.
- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- Améliorer la desserte des principales agglomérations du grand centre, notamment Bourges.
- Apporter des réponses aux enjeux de saturation à long terme de la ligne à grande vitesse Paris <> Lyon.

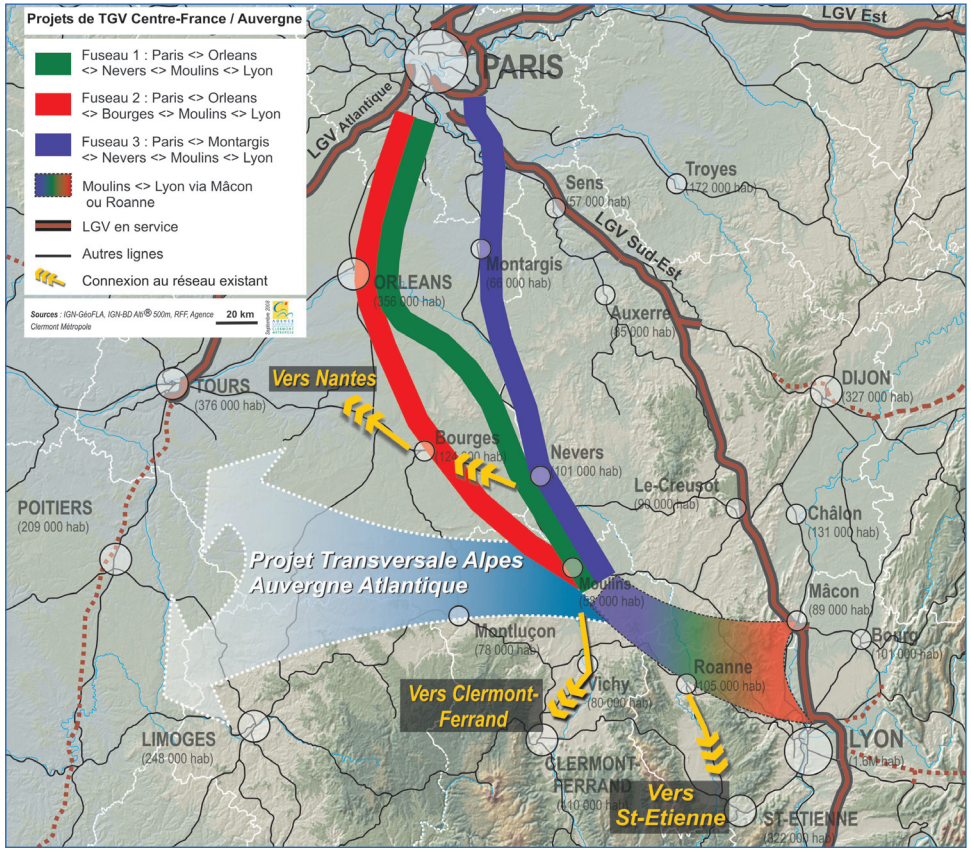
Cette première réflexion a permis de montrer la **pertinence du projet pour mieux irriguer le centre de la France et répondre à la perspective de saturation de l'axe Paris <> Lyon.**

Des intérêts contrastés ont émergé entre les différents principes de tracés :

- L'itinéraire le plus direct (en bleu sur la carte) reprend peu ou prou l'option avancée par la SNCF. En utilisant des rames à 360 km/h, la SNCF ambitionne une réduction d'environ 20 minutes sur le trajet Paris <> Lyon et au-delà.
- L'itinéraire le plus à l'Ouest (en rouge sur la carte) maintient les temps de trajets Paris <> Lyon, mais permet un meilleur maillage du territoire avec notamment le passage de la LGV aux portes d'Orléans et la constitution d'une transversale à grande vitesse Tours <> Lyon.
- Concernant la partie sud de la ligne, deux principes semblent se dégager : l'un cherche à éviter les difficultés de relief de l'ouest lyonnais en rejoignant la ligne actuelle à Macon ; l'autre double complètement l'infrastructure, mais doit franchir les Monts du Lyonnais (option pouvant passer à proximité de Roanne).

Les premières estimations financières évaluent le projet entre 10 et 12 milliards d'euros.

Hypothèses de tracés



2 - 2 Démarche de préparation du Débat Public de la LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » d'ici fin 2012

En septembre 2008, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a désigné le **Préfet d'Auvergne**, **Préfet coordonnateur** de la phase préparatoire au Débat Public.

Un **comité de pilotage** a été installé, réunissant l'**Etat, RFF ainsi que les 5 régions traversées** (Ile-de-France, Centre, Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes)[3]. Ce comité a permis pour l'instant, de définir les modalités de financement des **pré-études fonctionnelles** (5,5 millions d'euros) qui vont être engagées à l'été 2009 et seront financées pour un tiers par l'Etat, un tiers par RFF et un tiers par les 5 régions.

Les premières rencontres (2 comités de pilotage, 3 comités techniques) ont mis en évidence des conflits d'intérêts entre les Régions et l'Etat d'une part, et d'autre part entre certaines Régions.

En effet, le positionnement de la Bourgogne apparaît ambigu par rapport à ce projet de doublement par l'ouest, puisque la solution qu'elle avance consiste à doubler la partie Nord de l'actuelle ligne Paris <> Lyon, pour ensuite rejoindre la LGV Rhin-Rhône, qui peut constituer un futur itinéraire bis entre le Nord de Dijon et Lyon.

Cette hypothèse bourguignonne ne répond que partiellement aux enjeux fixés par le gouvernement et notamment, celui qui porte sur l'amélioration de la desserte du centre de la France.

[3] *Une instance de concertation étendue aux agglomérations, départements, consulaires… devrait par la suite être mise en place.*

3 *PERPECTIVE DE DESSERTES / ATTENTES DES TERRITOIRES AU REGARD DU PROJET DE LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon »*

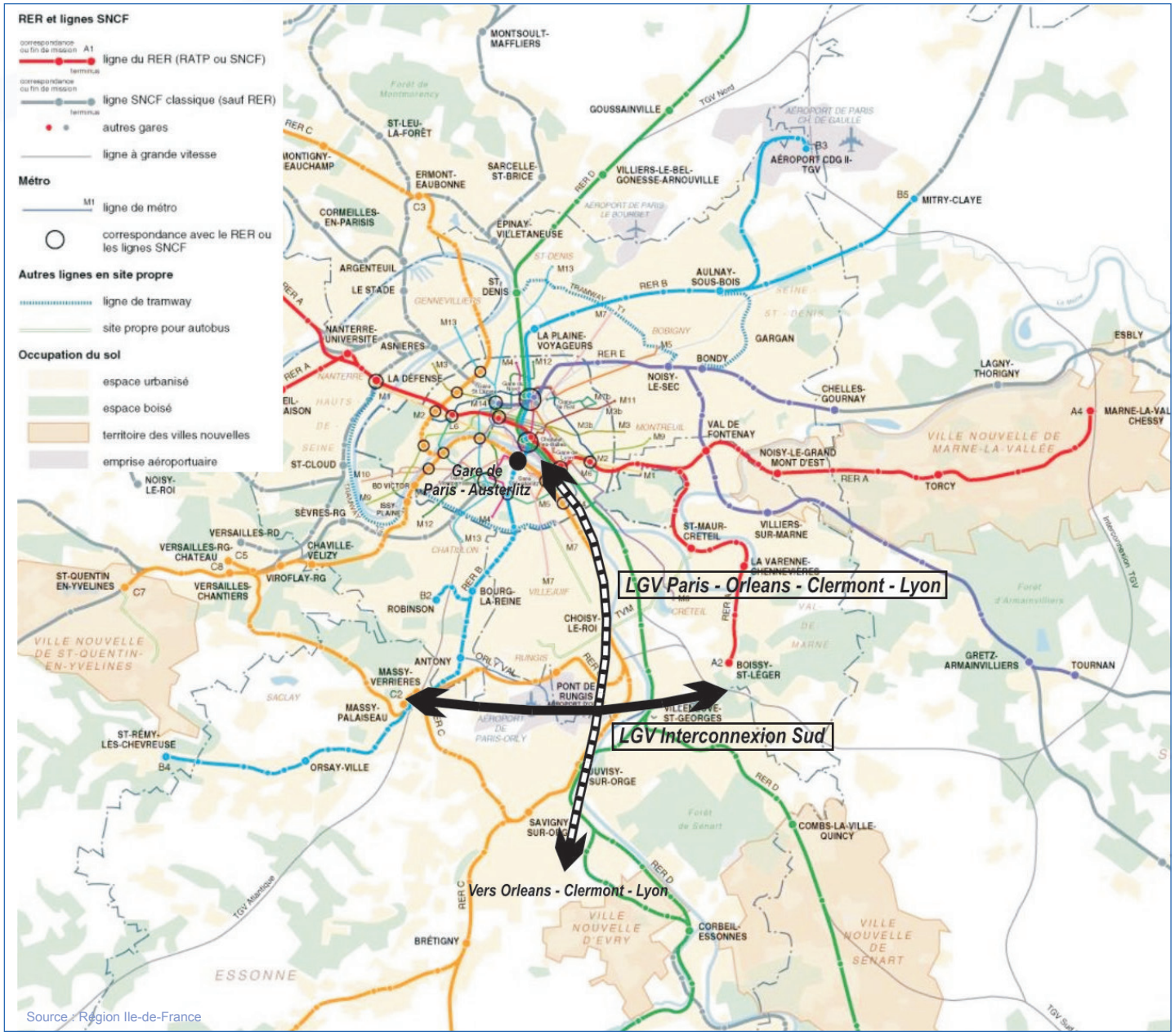
D'une manière générale, l'intérêt suscité par le projet croit avec la faiblesse de la desserte TGV actuelle. Ainsi, en Ile-de-France ou dans la région lyonnaise, le projet apparaît comme une préoccupation nouvelle à mettre en synergie avec des projets plus avancés. A l'inverse, dans les territoires centraux, le projet est plus clairement identifié.

3 - 1 Ile-de-France

Le projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » s'inscrit dans un contexte de multiplicité des projets ferroviaires, définis au Schéma Directeur Régional (SDRIF) et / ou dans les propositions de Christian Blanc. Ces différents projets comprennent notamment :

- D'autres lignes à grande vitesse, comme l'Interconnexion Sud (Massy <> Valenton) à l'horizon 2020 ou des projets à plus long terme comme la ligne à grande vitesse normande, la LGV Paris <> Calais via Amiens, le bouclage au Nord et à l'Ouest de la ligne d'interconnexion des TGV ;
- L'amélioration des réseaux RER et Transilien (trains de banlieue) avec des études en cours notamment sur les RER C (passant par la gare d'Austerlitz) et D (passant par la gare de Lyon), afin d'améliorer les fréquences, les temps de parcours et la régularité de ces axes.
- Le maillage des réseaux radiaux par des lignes de rocade, dont un métro automatique desservant la banlieue dense.

Deux opérations programmées à l'horizon 2020, **LGV d'Interconnexion Sud (Massy <> Valenton) et les aménagements des accès à Paris-Austerlitz, sont connexes au projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon ».**


RER et lignes SNCF
ligne du RER (RATP ou SNCF)
ligne SNCF classique (sauf RER)
autres gares
ligne à grande vitesse
Métro
ligne de métro
correspondance avec le RER ou les lignes SNCF
Autres lignes en site propre
ligne de tramway
site propre pour autobus
Occupation du sol
espace urbanisé
espace boisé
territoire des villes nouvelles
emprise aéroportuaire
Gare de Paris - Austerlitz
LGV Paris - Orleans - Clermont - Lyon
LGV Interconnexion Sud
Vers Orleans - Clermont - Lyon
MONTSOULT-MAFFLIERS
GOUSSAINVILLE
ST-LEU-LA-FORÊT
ERMONT-EAUBONNE
SARCELLE-ST-BRICE
VILLIERS-LE-BEL-GONESSE-ARNOUVILLE
AÉROPORT CDG II-TGV
MITRY-CLAYE
CORMEILLES-EN-PARISIS
EPINAY-VILLETANEUSE
ARGENTEUIL
LE STADE
ST-DENIS
AULNAY-SOUS-BOIS
NANTERRE-UNIVERSITÉ
ASNIÈRES
LA PLAINE-VOYAGEURS
GARGAN
BONDY
NOISY-LE-SEC
LA DÉFENSE
CHELLES-GOURNAY
LAGNY-THORIGNY
ESBLY
MARNE-LA-VALLÉE CHESSY
VAL DE FONTENAY
NOISY-LE-GRAND MONT D'EST
VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE
TORCY
ST-CLOUD
NOISY-LE-ROI
SÈVRES-RG
VERSAILLES-RD
VERSAILLES-RG-CHATEAU
CHAVILLE-VÉLIZY
ST-QUENTIN EN-YVELINES
VERSAILLES-CHANTIERS
VIROFLAY-RG
ROBINSON
BOURG-LA-REINE
CHOISY-LE-ROI
ST-MAUR-CRÉTEIL
VILLIERS-SUR-MARNE
LA VARENNE-CHENNEVIÈRES
BOISSY-ST-LÉGER
GRETZ-ARMAINVILLIERS
TOURNAN
VILLE NOUVELLE DE ST-QUENTIN-EN-YVELINES
ANTONY
MASSY-VERRIÈRES
MASSY-PALAISEAU
PONT DE RUNGIS
VILLEJUIF-ST-GEORGES
ST-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE
ORSAY-VILLE
DUVISY-SUR-ORGE
SAVIGNY-SUR-ORGE
COMBS-LA-VILLE-QUINCY
BRÉTIGNY
CORBEIL-ESSONNES
VILLE NOUVELLE D'ÉVRY
VILLE NOUVELLE DE SÉNART
ESSONNE
Source : Région Ile-de-France

LGV d'Interconnexion Sud :

Cette LGV vise à doubler la ligne classique Massy <> Valenton, empruntée également par le RER C et le trafic fret. Ce projet comprend les fonctionnalités suivantes :

- Faciliter les liaisons TGV Province - Province.
- Mettre en place une inter-modalité Air / Fer à Orly.
- Améliorer l'accessibilité régionale au TGV.
- Augmenter les fréquences du RER C et des trains de fret.

Trois scénarios sont à l'étude dans le cadre des études préalables au Débat Public, qui doit se tenir au troisième trimestre 2010. Le premier vise à ajouter 2 files de voies à la ligne existante, le second vise à édifier une connexion « courte » entre Massy et Villecresnes et le troisième vise à établir un barreau « long » entre Massy et le Sud-Est de l'Ile-de-France (avec une gare dans le secteur de Sénart).

Dans tous les cas, une gare TGV à Orly est programmée. Les intérêts divergent pour établir sa localisation, soit :

- Au plus près des aérogares (solution assurant de manière optimale l'intermodalité Air / Fer) ?
- Au niveau du pôle « Cœur d'Orly » projeté par Aéroport de Paris ?
- Dans une des deux gares RER de Rungis (connexion TGV / RER) ?

Aménagement des accès à Paris-Austerlitz :

Avec ses 20 voies à quai, la gare d'Austerlitz est la seule des 6 grandes gares parisiennes à disposer de réserves de capacité pour accueillir davantage de trains. Néanmoins, les 4 voies d'accès entre Paris, Choisy et Brétigny sont d'ores et déjà insuffisantes pour traiter les flux RER, Grandes Lignes (Orléans, Limoges) et fret.

Ainsi, dans le cadre du schéma directeur du RER C, le sextuplement des voies (probablement en souterrain) de la section Paris-Austerlitz <> Choisy <> Juvisy est à l'étude. Ceci permettrait notamment de développer le nombre d'arrêts du RER en petite couronne et de reporter l'origine de certains TGV vers l'Atlantique ou le Sud-Est à Paris-Austerlitz, qui rejoindrait le réseau TGV via la ligne d'Interconnexion Sud (cf. carte page précédente).

Par ailleurs, dans ce dispositif, la gare RER C Bibliothèque François Mitterrand pourrait également être desservie par les TGV et ainsi favoriser les accès au centre de Paris par la ligne 14 du métro parisien.

Connexion de la LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » dans le Sud de l'Ile-de-France :

La LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » pourrait se connecter dans le secteur de Choisy / Orly à la LGV d'Interconnexion Sud.

Au vu des problèmes de capacités sur la section Austerlitz <> Brétigny, les projets de LGV et de sextuplement des voies dans le cadre du schéma directeur du RER C pourraient être mutualisés.

Par ailleurs, des réflexions sont à engager sur l'accessibilité au pôle d'Evry - Corbeil (plus de 400 000 habitants, Universités, Génopôle, CHU Sud Francilien…), qui pourrait être tangenté ou traversé par cette LGV.

POINTS D'APPROFONDISSEMENT

- Opportunités de mutualisation des projets de développement de capacité des RER C et D avec la création de la LGV ?
- Opportunité / enjeux à conforter Orly comme point d'accès « unique » au Sud de l'Ile-de-France (diffusion assurée par le « Grand 8 » de Christian Blanc) : LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » croisant l'Interconnexion Sud dans cette gare ? Rabattement sur ce pôle de l'ensemble du Sud Ile-de-France par des TCSP ?
- Opportunités / enjeux à créer une gare nouvelle dans le secteur d'Evry au regard notamment de la polarité exercée par le Génopôle ? Quelles coopérations possibles dans le domaine des biotechnologies avec Lyon / Grenoble / PACA,… ?

3 - 2 Orléans

Pour Orléans, il convient de **distinguer la desserte par la ligne nouvelle, du service offert par l'interconnexion avec le réseau des LGV.**

Au regard de la proximité d'Orléans vis-à-vis de Paris (environ 120 kilomètres, parcourus en moins d'une heure), une desserte TGV n'améliorerait pas sensiblement les échanges entre ces deux villes (gain de temps inférieur à 10 minutes et contrainte de la réservation). Entre Orléans et Paris, l'amélioration la plus significative devrait être apportée par l'augmentation des capacités entre la gare d'Austerlitz et Brétigny.

En revanche, le **TGV** est pertinent pour **relier Orléans aux principales métropoles** européennes et nationales, **ainsi que pour l'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy**. Orléans cherche à développer progressivement le nombre de ses liaisons TGV, en s'appuyant sur :

- le confortement de l'actuelle liaison Lille / Brive ;
- la perspective de liaisons TGV transversales Sud-Ouest / Nord-Est (Bordeaux / Lille ou Strasbourg…), par la gare des Aubrais, à l'horizon de la LGV Sud Europe Atlantique ;
- à plus long terme, les possibilités de développement de liaisons en lien avec la LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » :
  - la déviation de TGV Lille ou Rouen / Lyon
  - voire une nouvelle liaison Rennes et Nantes / Lyon ?

Orléans deviendrait le nouveau point d'interconnexion entre l'Ouest et l'Est évitant la région parisienne.

POINTS D'APPROFONDISSEMENT

- Quel niveau de service TGV pour rester compétitif face aux métropoles à une heure de Paris (Amiens, Le-Mans, Reims, Rouen, Tours) ?
- Opportunité de raccordements courts (agglomération) ou longs (Pithiviers) avec la LGV et stratégie pour la ou les gares TGV desservant Orléans ?
- Quels enjeux pour Orléans à développer ses connexions en Ile-de-France ? (Austerliz, Bibliothèque François Mitterrand, Roissy, Orly…) ?
- Quels enjeux et opportunités pour positionner Orléans sur les flux de l'axe ligérien (Nantes / Orléans) ainsi que sur les axes transversaux (Sud Europe Atlantique / Paris-Orléans-Clermont-Lyon, ou Nord-Ouest / Méditerranée) ?

3 - 3 Clermont-Ferrand

D'une manière générale, la perspective de ce projet constitue un **formidable levier pour Clermont-Ferrand**, en termes d'image, de rayonnement ou d'enclavement (Clermont-Ferrand ne serait plus la seule métropole régionale sans TGV).

A l'instar d'Orléans, il convient de **distinguer infrastructure nouvelle et niveau de service**. En effet, il est certain que la LGV restera éloignée de Clermont-Ferrand, puisqu'elle pourrait couper l'axe actuel Paris <> Clermont-Ferrand entre Nevers (150 kilomètres) et Vichy (50 kilomètres). Ainsi, l'articulation entre la LGV et le réseau classique (raccordements, éventuelle gare nouvelle à l'intersection des 2 lignes) et la qualité de l'offre directe au départ de Clermont-Ferrand constituent des enjeux forts pour cette agglomération.

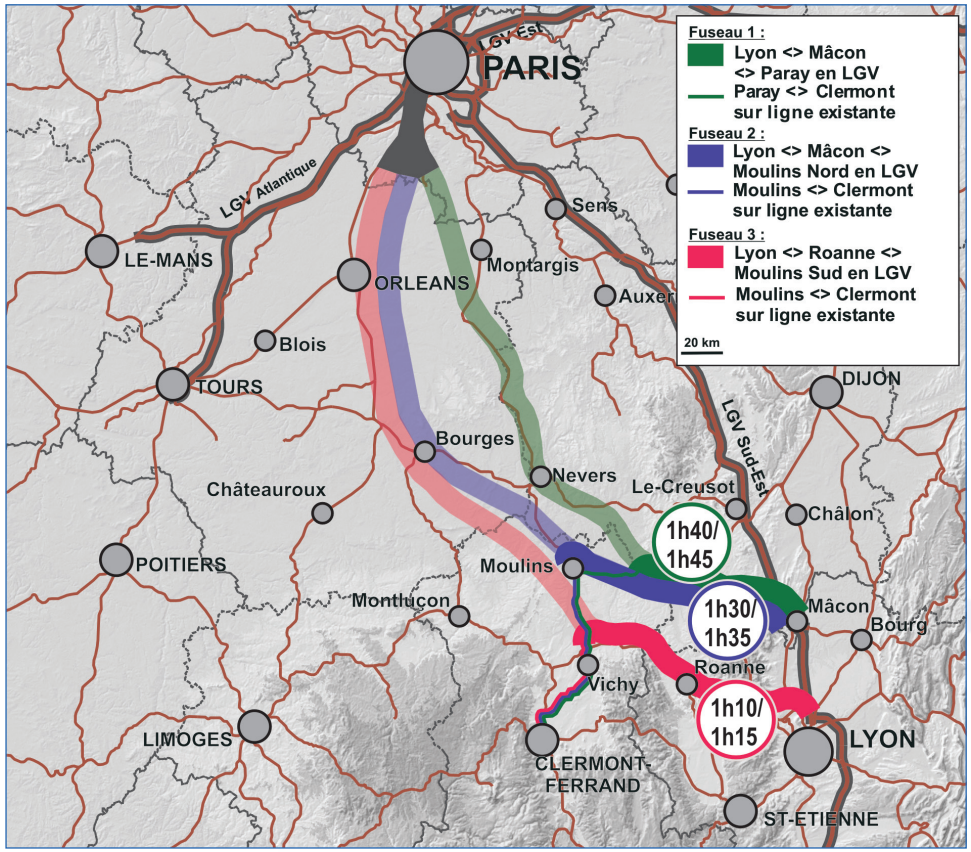
L'accessibilité à Paris varie peu selon les hypothèses de tracé et se situe aux environs de deux heures (soit un gain d'une heure). Toutefois, hormis l'arrivée en gare d'Austerlitz, la question des points d'accès à l'Ile-de-France reste à préciser : quelle desserte potentielle d'Orly ou de Roissy et d'interconnexion avec les réseaux de transports franciliens ?

Par ailleurs, au regard de la proximité de **Clermont-Ferrand vis-à-vis de Lyon** (environ 170 kilomètres) et du fait que Rhône-Alpes est le premier partenaire économique de l'Auvergne, il apparaît important de rapprocher les deux capitales régionales, afin de :

- Faciliter les échanges productifs à la demi-journée, qui permettront de renforcer des synergies entre Lyon et Clermont-Ferrand au même titre qu'il en existe déjà entre Lyon et St-Etienne ou Lyon et Grenoble ;
- Connecter Clermont-Ferrand au nœud multimodal lyonnais (TGV, aéroport).

Au vu des hypothèses de tracés et de temps de parcours, seule l'option proche de Roanne semble en capacité de répondre simultanément à ces deux fonctionnalités.

Temps de parcours estimés pour la liaison Lyon – Clermont-Ferrand sans arrêt



Sources : IGN-GéoFLA, IGN –BD Alti, RFF, Agence Clermont Métropole

POINTS D'APPROFONDISSEMENT

- Atouts d'un principe de tracé via Roanne plutôt que Mâcon, notamment au regard des enjeux « Grand Lyonnais » ?
- Enjeux, opportunités et risques pour le développement de l'ensemble Clermont-Ferrand, Vichy, Issoire, Thiers à entrer dans la sphère du déplacement quotidien avec Lyon ?
- Comment positionner Clermont-Ferrand sur des liaisons TGV au-delà des liaisons avec Paris ou Lyon : quels accès aux gares d'Ile-de-France ? Quelle connexion à la Méditerranée, le Nord ou la Façade Atlantique ?…

3 - 4 Saint Etienne / Roanne

Ce projet bouscule les « schémas actuels », où les agglomérations de la Loire cherchent un rapprochement avec Lyon et l'Est de Lyon (aéroport St-Exupéry). Les élus ligériens ont « découverts » le projet courant 2008, suite à des rencontres avec des élus d'Auvergne et aux débats dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Toutefois, la possibilité de desservir St-Etienne et Roanne est entièrement conditionnée à un principe de tracé le plus au sud possible. Cela signifie que la LGV passerait à proximité de Roanne (gare de centre-ville ? gare nouvelle ?) avec une antenne (ligne classique) en direction de St-Etienne.

La perspective de ce projet est accueillie avec « enthousiasme » à Roanne. En effet, en plaçant l'agglomération sur le tracé de la LGV, elle pourrait bénéficier d'une nette amélioration de ses relations avec Paris (1h30 contre plus de 3 heures) et Lyon (30 minutes, contre environ 1h). Toutefois, au-delà de la question du temps d'accès, des interrogations portent sur le niveau de service pour un bassin d'un peu moins de 100 000 habitants.

Du côté de St-Etienne, le projet est accueilli « positivement mais avec une certaine prudence ». En effet, le raccordement à Roanne nécessitera des travaux lourds sur la ligne Roanne <> St-Etienne (électrification, connexion avec la LGV…) pour des gains qui demandent à être précisés : gain de temps potentiel vers Paris (environ 20 minutes) ? Amélioration du niveau de service au départ de St-Etienne ? Possibilité de raccordement à des TGV Lyon <> Façade Atlantique (correspondance à Roanne) ? Quels apports potentiels de cette nouvelle desserte pour le développement et le rayonnement de St-Etienne ? Cela pose ainsi la question de l'acceptabilité d'un financement stéphanois à un projet « extraterritorial ».

POINTS D'APPROFONDISSEMENT

- Atouts d'un principe de tracé via Roanne plutôt que Mâcon, notamment au regard des enjeux « Grand Lyonnais » ?
- Opportunités, enjeux de développement pour Roanne au regard d'une desserte grande vitesse (TGV ou TER-GV), notamment vis-à-vis de Lyon (30 minutes) ?
- Cerner objectivement les atouts potentiels pour St-Etienne : quelle perspective de gain de temps et de fréquences ? Quelle conséquence en termes d'attractivité / d'image de rayonnement ? Comment positionner St-Etienne sur des liaisons TGV autres que Paris : Façade Atlantique, Nord...?

3 - 5 Grand Lyon

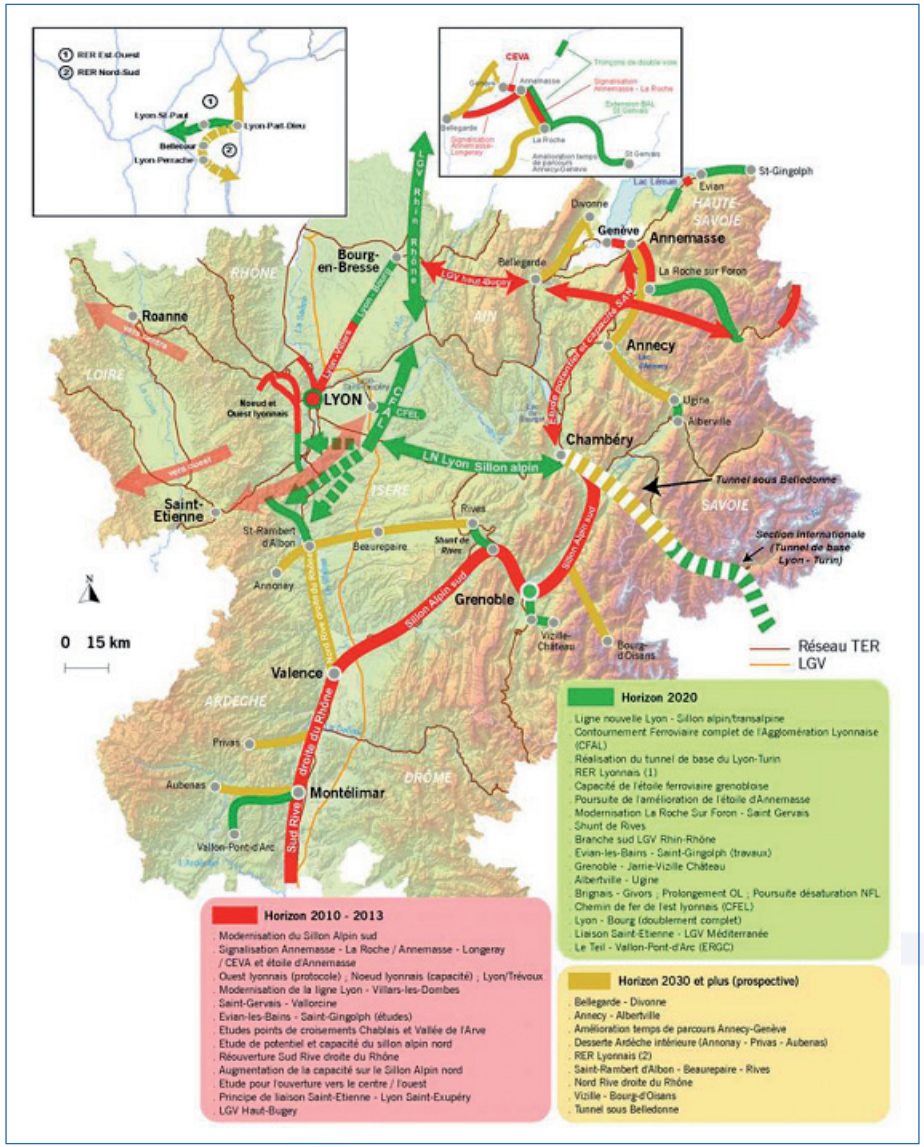
Un contexte global privilégiant une ouverture à l'Est :

La perspective de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » bouscule « les schémas actuels ». En effet, les projets ferroviaires en Rhône-Alpes se concentrent très massivement sur la partie Est de la Région, que ce soit pour le TGV (LGV Rhin-Rhône, LGV Transalpine…), le fret (contournement ferroviaire de Lyon, tunnel international) ou le transport régional (sillon alpin, projet « CEVA »…). Sur le plan des LGV, les liaisons Rhin-Rhône « Sud » et Transalpine apparaissent prioritaires au regard de leur dimension européenne.

Par rapport à ce projet, les mentalités sont en train d'évoluer et les principaux élus sont de plus en plus sensibles aux 2 arguments majeurs pour Lyon :

- L'accès à la Façade Atlantique ;
- La pérennisation de bonnes conditions d'accès à Paris, qui risquent de ne plus pouvoir se développer avec les perspectives de saturation sur la ligne Paris - Lyon. Pour autant, la branche « Sud » de la LGV « Rhin-Rhône » apparaît également comme une solution pouvant répondre à cette problématique.

Etudes et réalisations de modernisation du réseau ferré en Rhône-Alpes



Source : Région Rhône-Alpes

Infrastructure	Coût (en €)	Échéance	Indice de priorité
Nœud Ferroviaire	0,5 à 2 Milliards	2010-2030	***
CFAL Nord et Sud	3 Milliards	2015-2017	***
Branche sud LGV Rhin-Rhône	3 Milliards	2025	***
Gare Part-Dieu	?	2020	**
Lyon-Turin	8 à 10 Milliards	2025	**
Traversante est-ouest de Lyon	2 à 3 Milliards	2030 ?	*
Doublement LGV Lyon-Paris par l'ouest	11 à 13 Milliards	2025	*

Néanmoins, le montant des investissements et l'indice de priorité par rapport à d'autres projets reste un frein pour divers acteurs lyonnais.

LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » : quelle perspective d'insertion dans le nœud ferroviaire lyonnais ?

Le nœud ferroviaire lyonnais tend à être saturé, notamment de part et d'autre de la gare de la Part-Dieu (section St-Clair <> Guillotière plus particulièrement). Ainsi, le projet de LGV « Paris <> Orléans <> Clermont-Ferrand <> Lyon » ne pourra s'insérer dans le nœud ferroviaire lyonnais que si celui-ci a été préalablement aménagé, à moins que le présent projet de doublement, d'intérêt au moins national, soit le moteur à une restructuration des accès à Lyon.

Par ailleurs, se posent aussi des questions sur la gare ou les gares lyonnaises accessibles depuis cette LGV : accès vers St-Exupéry ? Vers le Centre ? Vers les deux directions ? Quelle gare en centre-ville (Part-Dieu, Perrache, une nouvelle gare) ? Au regard des enjeux urbains sur les secteurs « Confluence » et « Gerland », le secteur de Perrache pourrait présenter un potentiel intéressant.

POINTS D'APPROFONDISSEMENT

- Opportunité de développement pour Lyon de rayonner vers la Façade Atlantique et vers de nouveaux « territoires de proximité » (Roanne, Vichy, Moulins, Clermont-Ferrand) ?
- Quelle insertion dans le nœud lyonnais (accès vers St-Exupéry ? vers le Centre ? vers les deux directions ?), quelles possibilités de mutualisation entre cette LGV et d'autres projets (RER lyonnais, augmentation des capacités de la Part-Dieu...) ?
- Enjeux et opportunités de dessertes d'une ou plusieurs gares lyonnaises (St-Exupéry, Part-Dieu, Perrache, une nouvelle) au regard des enjeux de structuration du Grand Lyon ?

Document réalisé par :

Agence d'Urbanisme et de Développement

Clermont Métropole

tél : 04.73.17.48.00

contacts : Rachid Kander et Sébastien Reilles

conception graphique et mise en page : Valérie Sol

www.clermontmetropole.org

---

impression : *Print Conseil* - septembre 2009

Imprimé sur papier recyclé