

La Lettre du projet

Juin 2010



RFF PRÉSENTE QUATRE FAMILLES DE SCÉNARIOS

Le territoire du projet de LGV POCL



Le territoire du projet de la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon représente une vaste zone géographique, d'environ 400 km du nord au sud et de plus de 150 km d'est en ouest. Cinq régions, une quinzaine de départements et plus d'une dizaine d'agglomérations sont concernés.

Une démarche progressive et concertée

Depuis le lancement des études, RFF a analysé le contexte du projet et identifié ses enjeux, en matière d'aménagement, de transport et d'environnement. Il a ainsi pu évaluer les besoins, puis préciser les objectifs et les grandes fonctionnalités souhaitées pour la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Sur ces bases, en s'appuyant sur un processus d'écoute, de dialogue et de travail avec les partenaires co-financiers des études et de nombreux acteurs, RFF a élaboré plusieurs familles de projet répondant aux besoins mis en lumière.

Il s'agit, à ce stade, d'hypothèses de scénarios qui sont évolutives. Un deuxième temps d'études s'engage maintenant, avec pour objectif essentiel d'approfondir et de caractériser différents scénarios. Ainsi, les scénarios à présenter au débat public se dégageront

progressivement, en concertation avec les partenaires, au fur et à mesure de l'avancement des études.

À la différence d'un tracé, dont la définition n'intervient pas avant le stade de l'enquête publique, le scénario est une hypothèse de solution fondée sur un principe d'offre ferroviaire (villes desservies, temps de parcours théoriques, type de dessertes...), une option de passage (de plusieurs kilomètres de large) et une approche de schéma d'infrastructure (gares, raccordements au réseau...)

Une fois caractérisés, et précisés, les scénarios qui répondent le mieux aux enjeux et aux fonctionnalités du projet, tout en intégrant les contraintes environnementales, seront présentés au débat public, qui devrait se dérouler en 2011.

Les objectifs fixés par l'État lors de l'initialisation des études

L'État a fixé 3 objectifs :

- > Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse
- > Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures
- > Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre

Ce cadrage précise également que l'économie du projet de LGV POCL est étroitement liée à sa capacité à constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

Les attentes qui mobilisent les acteurs

- > Une connexion de nos territoires au réseau grande vitesse pour éviter un « décrochage » par rapport aux autres régions françaises
- > Une amélioration de la liaison ferroviaire entre Auvergne et Rhône-Alpes
- > Une organisation entre grande vitesse et réseau classique :
 - correspondances avec les services régionaux
 - possibilité pour les trains à grande vitesse de poursuivre leurs parcours sur un réseau classique électrifié
- > Une articulation cohérente et efficace avec les réseaux de transport en commun (en particulier en Ile-de-France et à Lyon)
- > Une connexion avec les plates-formes aéroportuaires de Roissy et d'Orly, et pour une partie des territoires avec celle de Saint-Exupéry
- > Une amélioration des relations transversales reliant la façade atlantique à Rhône-Alpes et au Sud-Est

L'élaboration des scénarios

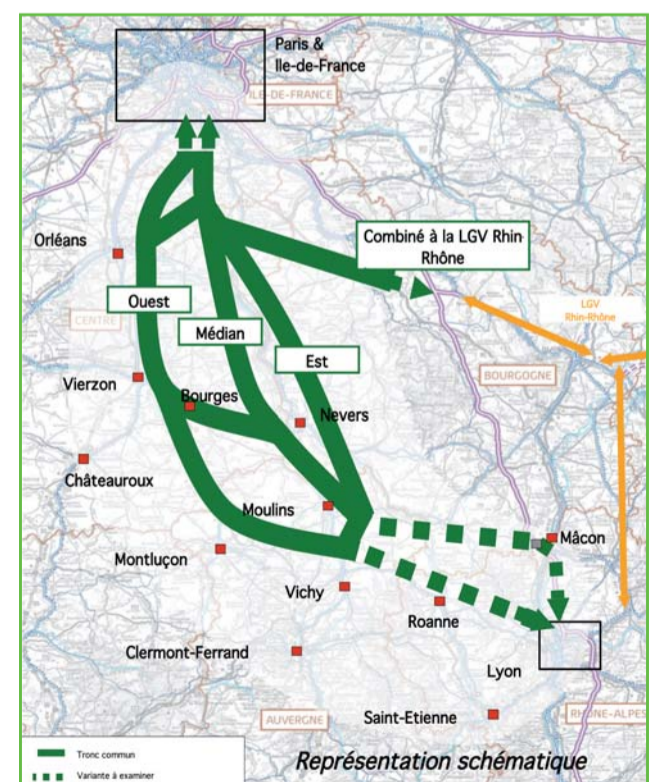
Aujourd'hui RFF a construit quatre familles de scénarios, en prenant en compte les enjeux environnementaux et les contraintes du relief, même si ces dimensions restent encore à affiner. Les trois premières familles joignent Paris à Lyon en passant par le Centre, la Bourgogne et l'Auvergne. La quatrième famille est constituée de deux itinéraires ; le premier relie Paris à Lyon en passant par la LGV Rhin-Rhône et le second dessert les territoires du Centre et de l'Auvergne.

sur la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon et renforcer l'efficacité économique et socio-économique du projet.

Elle a également veillé à insérer au mieux le projet dans les zones denses et sensibles d'Ile-de-France et de la région lyonnaise et à articuler ce dernier avec la ligne nouvelle d'interconnexion sud en Ile-de-France, afin d'accéder tant à la future gare d'Orly qu'à celle de Roissy et de permettre des correspondances vers de multiples destinations vers l'Est, le Nord et l'Ouest.

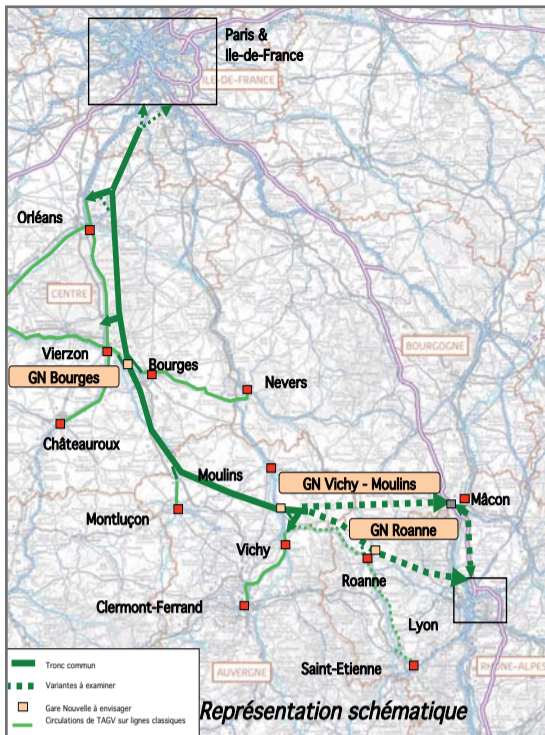
La démarche d'élaboration des scénarios a intégré l'ampleur géographique du territoire, dont les agglomérations sont aujourd'hui desservies par les axes Paris – Toulouse, Paris – Clermont-Ferrand, Nantes – Lyon et Clermont-Ferrand – Lyon. Cette démarche se traduit par plusieurs principes importants qui ont guidé la fabrication des scénarios, comme le regroupement de « chapelets » de villes géographiquement cohérentes pour favoriser des dessertes fréquentes, la logique de réseau maillé complétant la logique radiale pour favoriser les dessertes province-province ou la prise en compte des transports régionaux et départementaux pour améliorer la diffusion de la grande vitesse.

La démarche a par ailleurs recherché à rendre attractif l'itinéraire complémentaire entre Paris et Lyon pour favoriser la desserte du territoire par des trains reportés

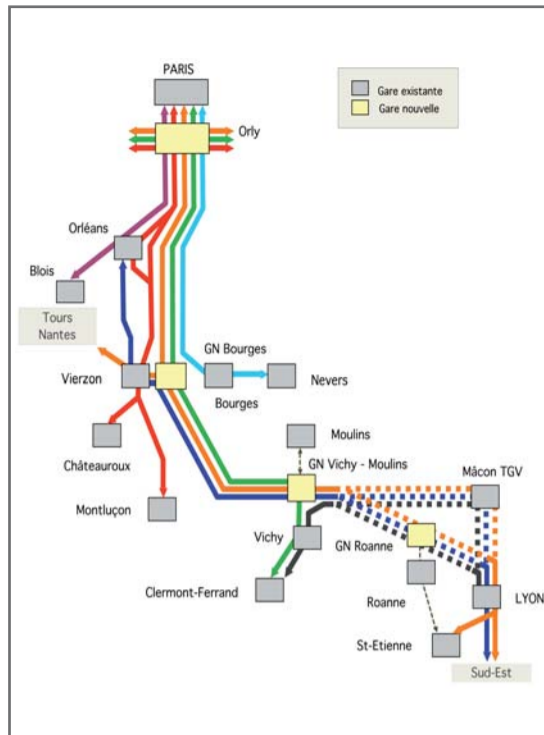


Représentation schématique non finalisée.

SCÉNARIO OUEST SUD



Document de travail : représentation schématique non finalisée, options de passages évolutives, chiffres indicatifs provisoires.



Principes généraux de desserte à redéfinir en fonction des études de trafic à venir.

Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 2 h	Paris - Nevers : 1 h 30
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 20 - 1 h 25
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 55 - 2 h	Orléans - Lyon : 1 h 50
Paris - Bourges : 55 min	

Temps approximatifs sans arrêt.

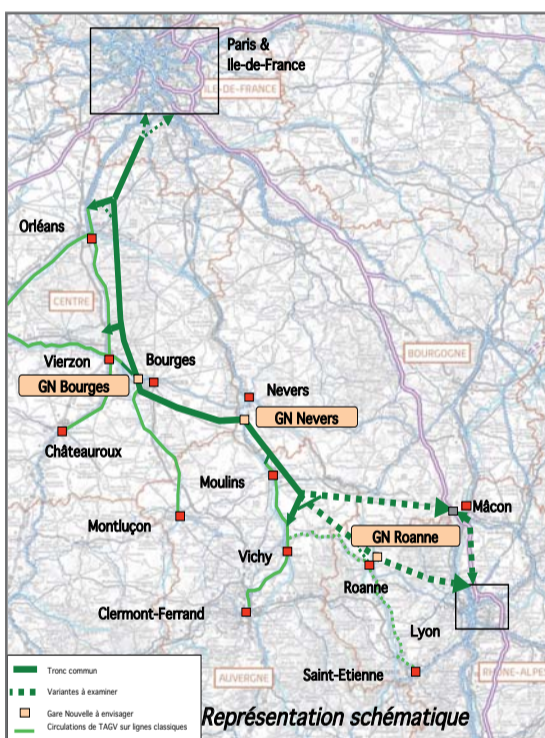
Ce scénario est configuré à l'ouest du territoire concerné par le projet. Il se rapproche dans sa partie nord (entre Paris et Vierzon), de l'axe Paris-Toulouse existant, et offre la possibilité de prolonger le parcours des trains à grande vitesse sur cet axe.

À la sortie de la région Ile-de-France, il se dirige vers le nord de la ville d'Orléans. Cette configuration induit un franchissement de la Loire à proximité de la ville, puis la traversée de la Sologne. L'itinéraire se situe plus au sud que les

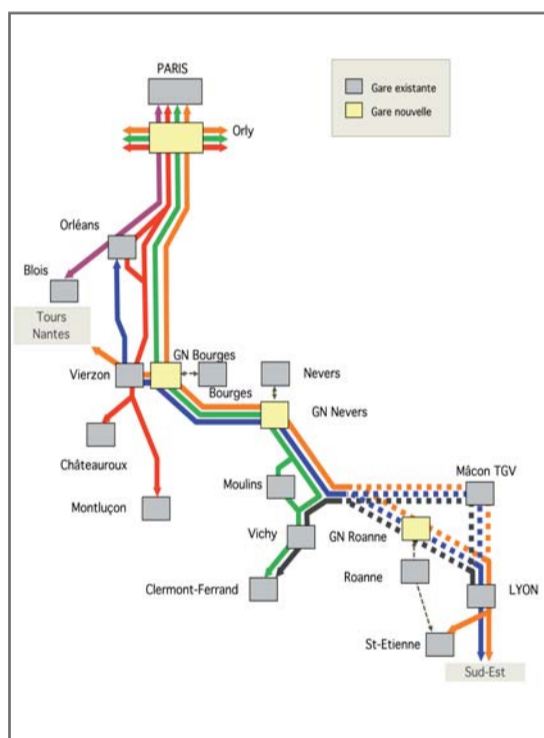
autres solutions et passe au nord de Montluçon et de Vichy.

Dans la partie sud, de façon identique aux scénarios Ouest, Médian et Est, le parcours jusqu'à Lyon est envisagé selon deux variantes. La première rejoint Mâcon en contournant au mieux le relief des monts du Beaujolais et du Lyonnais, puis double la LGV existante jusqu'à Lyon. La deuxième passe non loin de Roanne et continue vers Montanay à proximité de Lyon.

SCÉNARIO OUEST – GARE NOUVELLE À BOURGES



Document de travail : représentation schématique non finalisée, options de passages évolutives, chiffres indicatifs provisoires.



Principes généraux de desserte à redéfinir en fonction des études de trafic à venir.

Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 1 h 55	Paris - GN Nevers : 1 h 05
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 20 - 1 h 25
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 55	Orléans - Lyon : 1 h 45
Paris - GN Bourges : 50 min	

Temps approximatifs sans arrêt.

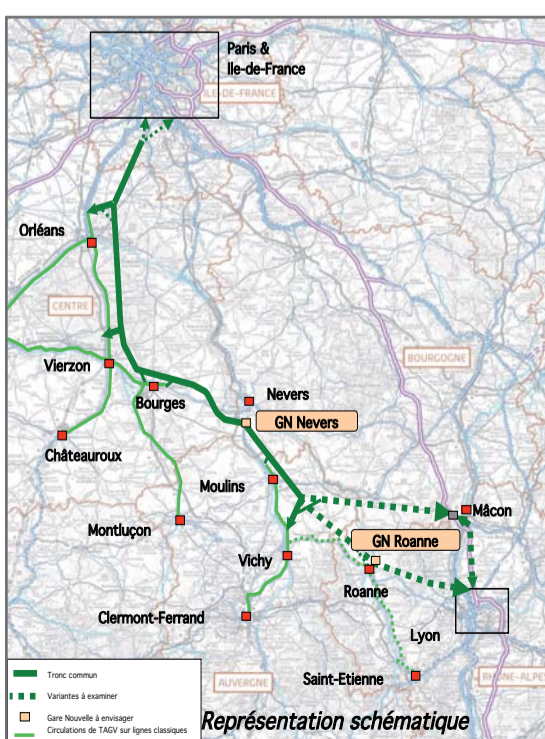
Ce scénario est identique au précédent dans sa partie nord, en franchissant la Loire et la Sologne selon la même configuration, et en croisant l'axe ferroviaire transversal entre Vierzon et Bourges. Ce croisement avec cet axe offre la possibilité de créer une gare nouvelle dans le secteur de Bourges.

Contournant la ville par le sud, ce scénario se prolonge d'ouest en est et passe au sud de Nevers, en évitant le « Bec d'Allier ». Il croise l'axe Paris - Clermont-Ferrand et se prolonge à l'est de Moulins.

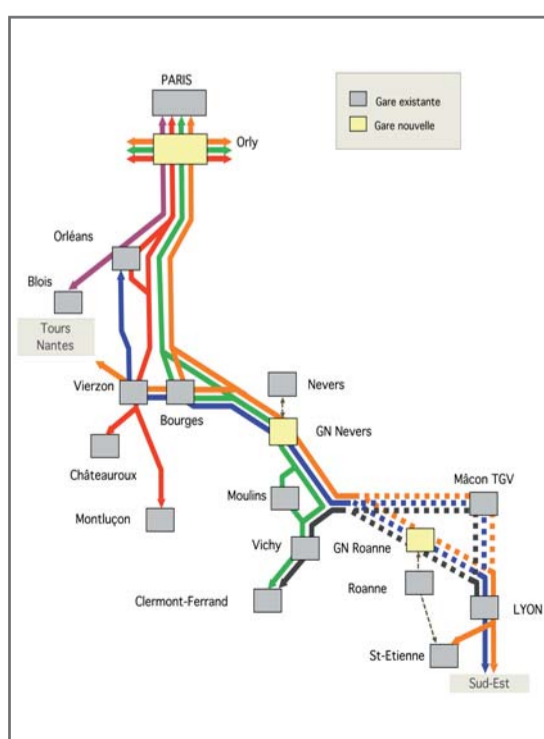
Ce croisement avec l'axe existant offre la possibilité de création d'une gare nouvelle au sud de Nevers. Deux raccords, l'un au nord de Moulins et l'autre au nord de Vichy, permettent de desservir Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

Dans la partie sud, de façon identique aux scénarios Ouest, Médian et Est, ce scénario se prolonge jusqu'à la LGV existante Paris-Lyon selon deux variantes nord et sud.

SCÉNARIO OUEST – GARE EXISTANTE DE BOURGES



Document de travail : représentation schématique non finalisée, options de passages évolutives, chiffres indicatifs provisoires.



Principes généraux de desserte à redéfinir en fonction des études de trafic à venir.

Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 1 h 55	Paris - GN Nevers : 1 h 05
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 20 - 1 h 25
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 55	Orléans - Lyon : 1 h 55
Paris - Bourges : 55 min	

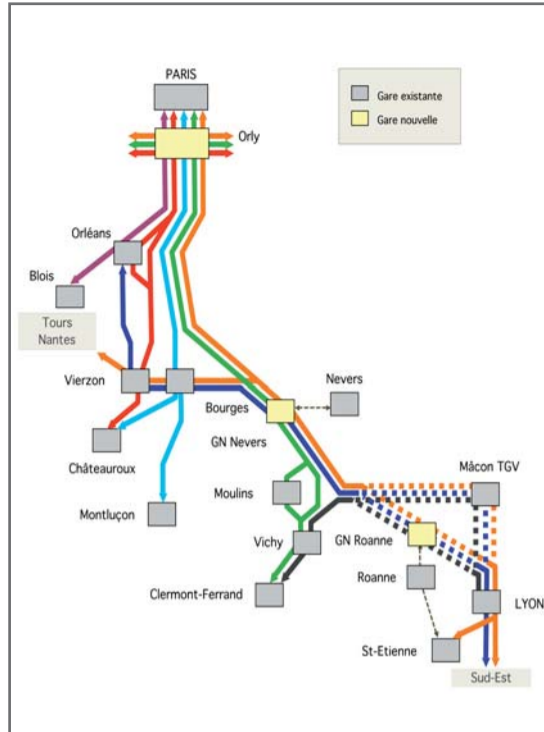
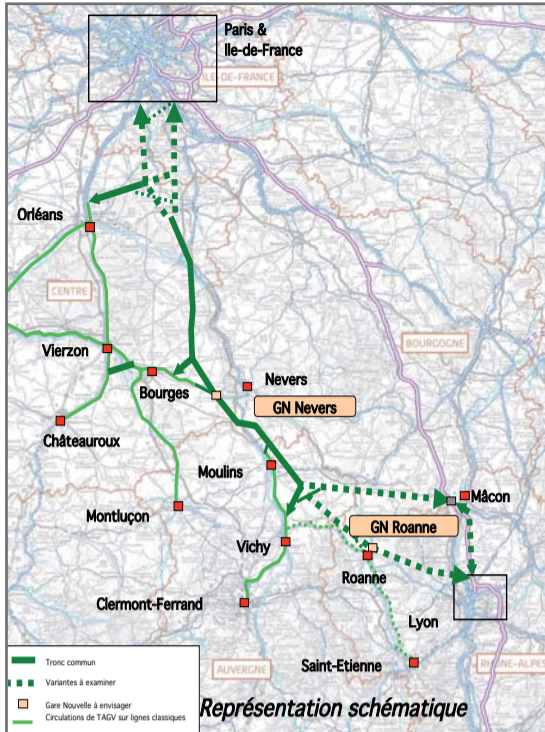
Temps approximatifs sans arrêt.

Hormis dans sa partie centrale, entre Bourges et Nevers, ce scénario est similaire au précédent.

Pour desservir la gare existante de Bourges, ce scénario contourne la ville par le nord, puis longe l'axe transversal avant de le croiser pour passer au sud de Nevers. Des raccords permettent de quitter la ligne à grande vitesse pour desservir Bourges, puis de la reprendre rapidement. Les croisements avec l'axe transversal et avec l'axe Paris - Clermont-Ferrand

permettent la création d'une gare nouvelle, soit à l'ouest soit au sud de Nevers. Dans la partie sud, comme pour les scénarios Ouest, Médian et Est, ce scénario se prolonge jusqu'à la LGV existante Paris-Lyon selon les deux variantes nord et sud.

SCÉNARIO MÉDIAN



Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 1 h 50	Paris - GN Nevers : 55 min
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 20 - 1 h 25
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 50	Orléans - Lyon : 2 h 05
Paris - Bourges : 1 h	

Temps approximatifs sans arrêt.

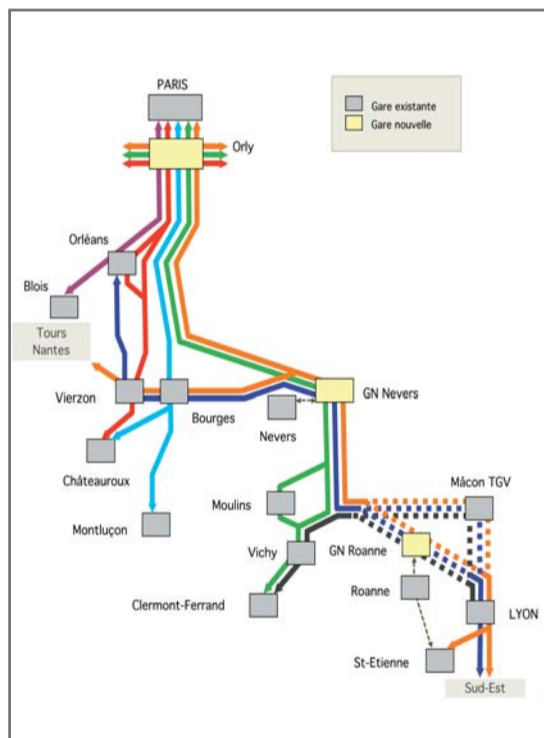
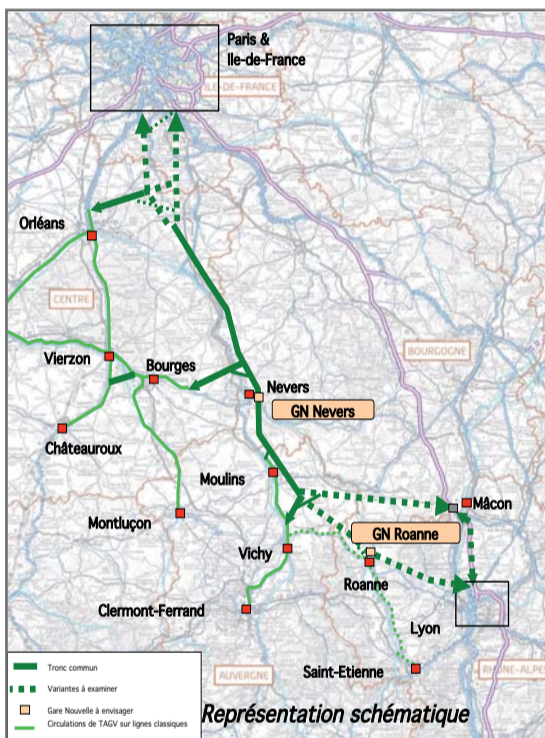
Ce scénario est configuré au centre du territoire concerné par le projet. Il évite la forêt d'Orléans et passe à l'est de la Sologne.

Une antenne permet de desservir Orléans et de prolonger le parcours des trains à grande vitesse jusqu'à Vierzon et Châteauroux. Une seconde antenne permet un raccordement sur le réseau existant pour desservir les villes de Bourges, Montluçon et Châteauroux. Puis il croise l'axe ferroviaire transversal à l'est de Nevers.

Plus au sud, ce scénario retrouve une configuration identique aux scénarios Ouest en franchissant l'Allier, en passant à l'est de Moulins et au nord de Vichy, avec des raccordements qui permettent le prolongement des trains à grande vitesse sur l'axe existant Paris - Clermont-Ferrand.

Dans sa partie sud, comme c'est le cas des scénarios Ouest, Médian et Est, ce scénario se prolonge jusqu'à la LGV existante Paris-Lyon selon deux variantes nord et sud.

SCÉNARIO EST



Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 1 h 50	Paris - GN Nevers : 55 min
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 20 - 1 h 25
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 45 - 1 h 50	Orléans - Lyon : 2 h 05
Paris - Bourges : 1 h 10	

Temps approximatifs sans arrêt.

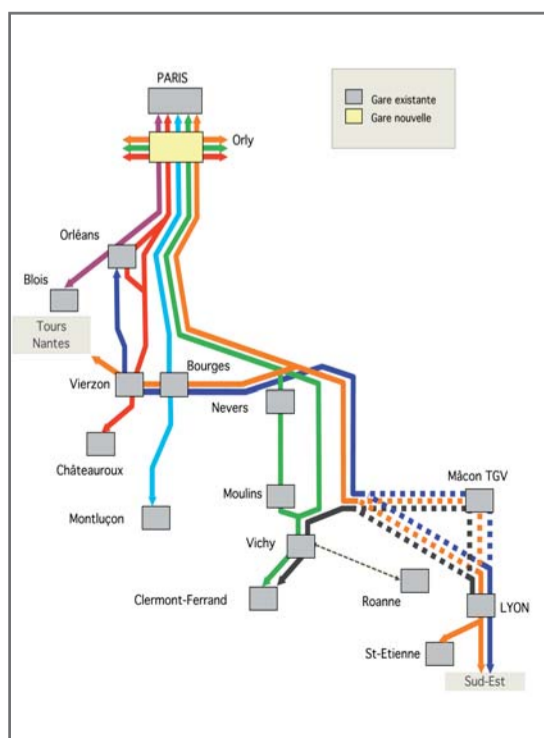
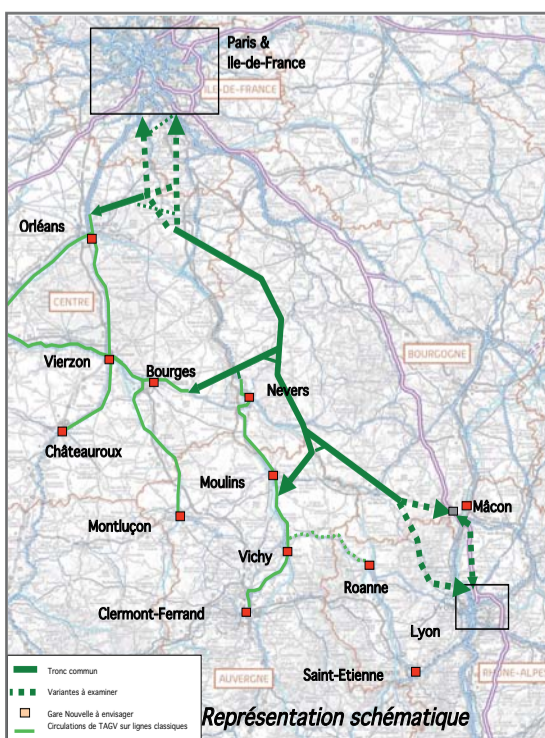
Ce scénario est configuré à l'est du territoire concerné par le projet, en longeant la Loire jusqu'au nord de Nevers.

En partie nord, il est identique au scénario médian, une antenne permettant de desservir Orléans et de prolonger le parcours des trains à grande vitesse jusqu'à Vierzon et Châteauroux. A l'approche de Nevers, une antenne franchit la Loire pour desservir les villes de Bourges, Châteauroux et Montluçon par le réseau existant.

La desserte de Nevers est possible, soit en gare existante soit avec une gare nouvelle.

Puis le scénario longe l'Allier de façon identique aux autres scénarios, et se prolonge selon les deux variantes nord et sud jusqu'à Lyon. Des raccordements permettent le prolongement des trains à grande vitesse sur l'axe existant Paris - Clermont-Ferrand au nord de Moulins et au nord de Vichy.

SCÉNARIO EST - VARIANTE



Quelques temps de parcours indicatifs

Paris - Clermont-Ferrand : 2 h	Paris - Nevers : 1 h 15
Paris - Orléans : 40 - 45 min	Clermont-Ferrand - Lyon : 1 h 40
Paris - Lyon Part Dieu : 1 h 45 - 1 h 50	Orléans - Lyon : 2 h 05
Paris - Bourges : 1 h 20	

Temps approximatifs sans arrêt.

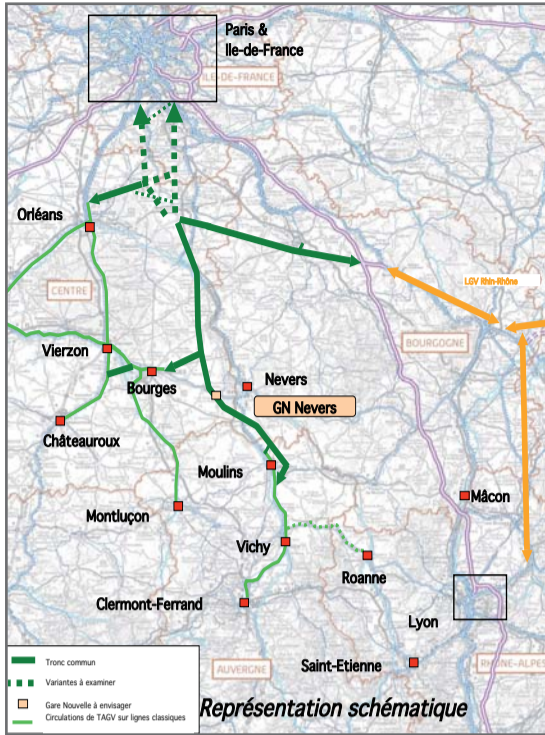
Cette variante du scénario Est réduit le parcours entre Paris et Lyon. La partie nord permet de relier Orléans au réseau à grande vitesse dans les mêmes conditions que les scénarios Médian et Est. Puis le scénario se dirige vers l'est.

Au nord de Nevers, une longue antenne franchit la Loire pour desservir par le réseau existant Bourges, Châteauroux et Montluçon. Pour réduire la distance entre Paris et Lyon, ce scénario bifurque vers Mâcon ou vers Lyon plus au nord que les autres scénarios. Une deuxième

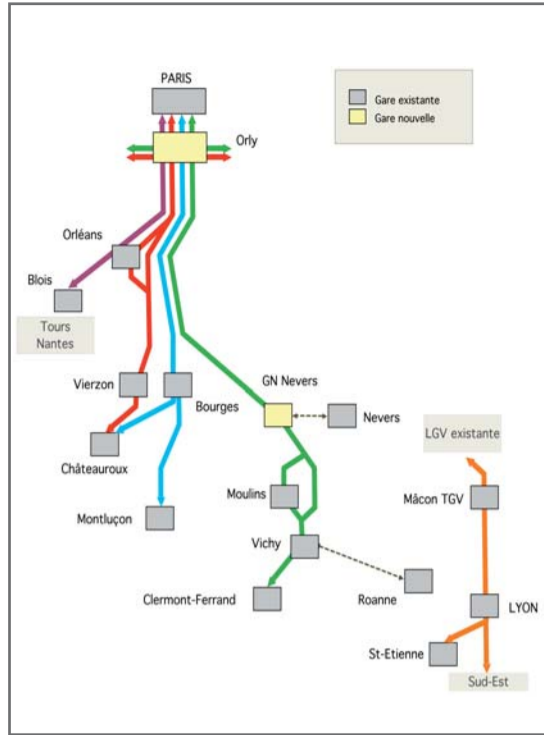
antenne rejoint l'axe Paris - Clermont-Ferrand au sud de Moulins.

Dans sa partie sud, ce scénario diffère des autres configurations, car il allonge le parcours Clermont-Ferrand - Lyon.

SCÉNARIO COMBINÉ LGV POCL – LGV RHIN-RHÔNE



Document de travail : représentation schématique non finalisée, options de passages évolutives, chiffres indicatifs provisoires.



Principes généraux de desserte à redéfinir en fonction des études de trafic à venir.

Quelques temps de parcours indicatifs

- Paris - Clermont-Ferrand : 2 h
- Paris - Orléans : 40 - 45 min
- Paris - Lyon Part Dieu : 2 h 40
- Paris - Bourges : 1 h
- Paris - GN Nevers : 55 min
- Clermont-Ferrand - Lyon : fonctionnalité non assurée
- Orléans - Lyon : 2 h 30

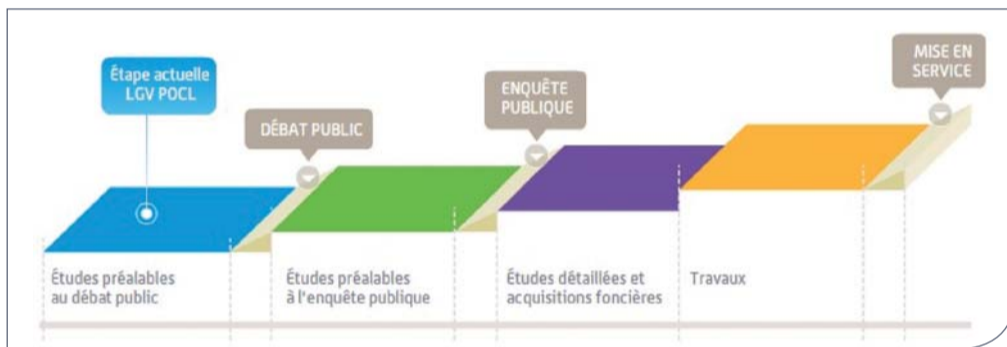
Temps approximatifs sans arrêt.

Ce scénario cherche à valoriser les possibilités offertes par le projet de LGV Rhin-Rhône, tout en permettant une desserte des territoires du Centre et de l'Auvergne. La branche nord-sud correspond au scénario Médian jusqu'à Moulins. Une autre branche se détache de celle-ci

au nord de la Loire et rejoint la branche ouest de la LGV Rhin-Rhône. L'itinéraire alternatif entre Paris et Lyon est nettement plus long que dans les autres scénarios. L'amélioration de la relation Clermont-Ferrand - Lyon n'est pas assurée.

Le comité de pilotage du 19 mai 2010 a demandé à RFF d'approfondir trois scénarios : Ouest Sud, Médian et Est.

LES GRANDES ÉTAPES D'UN PROJET DE LGV



L'élaboration d'un grand projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet de différentes étapes successives. Chacune d'entre elles contribue à construire progressivement le projet en précisant au fur et à mesure les enjeux et les fonctionnalités, les incidences environnementales, les caractéristiques techniques, les avantages socio-économiques, les coûts du projet...

Tout au long de ce processus RFF développe une pratique continue d'information, d'écoute et de dialogue avec les acteurs des territoires concernés.

Le débat public constitue le premier grand rendez-vous impliquant la participation du public. Il se déroule sous l'autorité d'une autorité administrative indépendante qui a pour mission d'assurer l'information pluraliste de tous. Le débat public, qui traite de l'opportunité et des caractéristiques du projet a pour vocation d'enrichir celui-ci en favorisant l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations concernées par ses enjeux.

Écoute et dialogue : les clés du succès pour le projet de LGV POCL

Après bientôt 9 mois d'études nous voici comme prévu parvenu, en ce début d'été 2010, au terme d'une première étape importante de la vie du projet : l'élaboration des hypothèses de scénarios. Cinq réunions régionales d'information et d'échanges, une par région concernée, vont se tenir durant la première quinzaine de juillet 2010.

Elles ont pour objectif de présenter à l'État, aux élus, aux collectivités territoriales, aux représentants des milieux économiques et aux associations des différents territoires le projet, ses fonctionnalités et les scénarios. Ces réunions favoriseront l'expression de la vision, des attentes, des questions et des propositions des acteurs régionaux.

Pour autant ces réunions ne sont qu'une partie du processus de concertation que RFF a mis en place afin de favoriser la recherche des meilleures solutions à présenter au débat public. Un processus qui permet d'intégrer les diverses préoccupations et visions des acteurs locaux, d'affiner la connaissance des enjeux territoriaux et environnementaux et de construire la légitimité du projet. Des séminaires thématiques ont ainsi été organisés, et un groupe de travail sur les fonctionnalités s'est régulièrement réuni, contribuant efficacement à la définition des hypothèses de scénarios aujourd'hui proposées par RFF.

RFF en est convaincu, l'association de tous les acteurs intéressés permettra d'enrichir et de fertiliser ce grand projet d'aménagement du territoire, porteur d'une politique de développement durable dont bénéficieront tous les territoires concernés.

LES CO-FINANCEURS DES ÉTUDES

