



# Cahier d'acteur n°6

octobre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Cahier d'acteur partenarial de la Région Auvergne

*La Région Auvergne soutient sans réserve le projet POCL car il constitue une chance historique de se connecter au réseau LGV. La politique nationale d'aménagement du territoire a jusqu'à présent négligé l'accessibilité par la grande vitesse du centre de la France lui imputant un retard de développement par rapport aux autres territoires desservis.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Cahier d'acteur partenarial  
de la Région Auvergne avec la  
contribution des : ville et agglomération de Clermont-Ferrand,  
ville et agglomération de  
Montluçon, agglomération  
de Vichy, Conseil général  
du Puy-de-Dôme.**

**Conseil régional d'Auvergne**  
Hôtel de la Région - BP 60  
63402 Chamalières Cédex  
Tél. : 04 73 31 85 85

*Ainsi, l'intérêt du projet POCL est avant tout d'insérer la région dans le réseau LGV et de conforter son attractivité et sa compétitivité en élargissant ses échanges.*

*La Région Auvergne ainsi que les autres collectivités directement concernées par le projet, anticipent l'arrivée du TGV et élaborent une stratégie publique visant à développer les dynamiques territoriales et à mettre en place des actions structurantes.*

*Des coopérations doivent être confortées entre les territoires auvergnats mais également entre l'Auvergne et Rhône-Alpes.*

# Connecter l'Auvergne au réseau LGV, un enjeu de compétitivité nationale et d'aménagement du territoire

## Renforcer la compétitivité du bassin industriel auvergnat

Alors que certains annoncent le déclin inéluctable de l'industrie française, les succès de l'industrie allemande montrent que la puissance publique doit continuer à soutenir la compétitivité des bassins industriels pour faire face à la crise, aux délocalisations et à la concurrence des pays émergents.

Le territoire auvergnat se caractérise par une activité industrielle portée par des entreprises leaders dans les secteurs phares de l'économie nationale, fortement tournées vers l'innovation et vers l'exportation. Michelin, Limagrain, Volvic, MSD Chibret, L'Oréal, Louis Vuitton, Sagem-Safran, Peugeot, Bosch, Wavin, Dunlop-Goodyear, Landis+Gyr, Potain-Manitowoc, CTL-Tuboplast Hispania, Alcan, Valéo, Aubert et Duval sont les moteurs de l'économie productive locale pour la plupart impliqués dans les quatre pôles de compétitivité

et les nombreuses grappes d'entreprises. Le poids des fonctions de recherche et développement distingue Clermont-Ferrand des agglomérations de taille similaire et démontre le caractère innovant de ces entreprises.

En outre, le fait que Lyon ait un tissu industriel, plus dense et davantage diversifié, mais en réelle complémentarité avec le tissu auvergnat, permet d'envisager le renforcement des coopérations grâce à une connectivité renforcée.

Ainsi, ces établissements industriels d'entreprises largement internationalisées non seulement constituent des moteurs de développement pour les bassins industriels mais sont fortement connectés aux différentes échelles de l'économie mondialisée et nécessitent donc pour se maintenir sur le territoire d'être connectés au réseau LGV.

## Améliorer le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise

La plaque urbaine clermontoise, telle que définie au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, composée notamment des agglomérations de Clermont-Ferrand, Riom et Vichy, constitue une métropole intermédiaire.

Elle joue, à ce titre, un rôle structurant dans l'aménagement du territoire national en articulant des bassins de vie de proximité (Montluçon, Moulins, Le Puy en Velay et Aurillac) avec des aires métropolitaines, notamment Lyon. Ainsi, elle permet d'améliorer la cohérence territoriale :

- elle assure un rôle de locomotive au sein de l'espace régional à travers la présence de services et d'équipements d'envergure (tertiaire supérieur, université/recherche, culture, tourisme et grandes infrastructures),
- elle contribue au développement de la région

Lyonnaise en lui offrant un bassin d'expansion économique à l'ouest afin de relayer l'essor qui tend à saturer à l'est. Cette complémentarité économique s'appuie aussi sur des partenariats avérés (Cancéropôle, universités, pôles de compétitivité, culture, tourisme).

De taille insuffisante pour disposer en interne des ressorts d'une croissance autoentretenue, la plaque urbaine doit permettre à ses acteurs locaux de se connecter à des réseaux d'échange qui contribuent à l'efficacité productive du territoire. De nombreuses études démontrent combien les interactions entre acteurs différents (grands groupes, PME, laboratoires, universités) sont sources de synergies et d'innovations. Dans cette configuration, la non-connexion de l'Auvergne au réseau LGV entraînerait son exclusion de la dynamique des territoires qui bénéficient déjà d'une bonne connectivité.

## Réaliser le projet de LGV POCL

### Avec une variante sud

Une accessibilité ferroviaire optimale vers l'Île de France et vers Rhône-Alpes correspond à un enjeu fort en termes de développement économique et d'aménagement du territoire.

Les flux au départ des villes d'Auvergne vers Rhône-Alpes sont aussi significatifs que ceux en direction de l'Île-de-France et mettent en évidence l'ampleur des échanges.

Le projet POCL, quel que soit le scénario, permet à Clermont, Montluçon, Moulins et Vichy de se connecter correctement à Paris, avec des gains de temps significatifs.

Concernant la connexion à Rhône-Alpes, la situation est très différente : seules les variantes Sud, avec un passage au droit de Roanne, permettent une liaison à grande vitesse entre Clermont-Ferrand et Lyon (1h15 / 1h20 soit un gain d'une heure).

A contrario, les variantes Nord (via Mâcon) n'offrent pas cette fonctionnalité et ne sont pas acceptables pour le territoire auvergnat.

La faiblesse du marché actuel du train en direction

de Rhône-Alpes par rapport à la route résulte du manque d'attractivité des dessertes ferroviaires. Dans ce contexte, il semble prématuré de se positionner dès à présent sur le modèle économique d'exploitation de cette relation Clermont/Lyon. Il faudra mener une investigation approfondie afin de définir s'il nécessite une contribution des régions à travers un Train Express Régional à Grande Vitesse (TERGV).

L'intérêt majeur du scénario Ouest/Sud à l'échelle Auvergne/Rhône-Alpes est qu'il est celui qui contribue le plus à un rééquilibrage des modes de transport au profit du ferroviaire en permettant un report modal significatif du trafic routier vers le rail.

## ■ Avec une gare nouvelle interconnectée TGV / TER

Le scénario Ouest/Sud présente une opportunité unique pour l'Auvergne de créer une gare nouvelle entre Moulins et Vichy, à l'intersection de l'actuelle ligne Paris/Clermont et de la future LGV. Cette gare est en capacité de rayonner sur un large bassin d'environ 800 000 habitants à moins d'une heure de trajet.

Cette gare offre des fonctionnalités que ne permettent pas les autres scénarios :

- Pour Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy, la présence de cette gare constitue la meilleure opportunité pour leurs liaisons avec Lyon. Outre qu'elle offre une solution alternative ou complémentaire intéressante à une éventuelle liaison directe Clermont/Lyon, elle permet aux voyageurs de Montluçon et de Moulins de se connecter plus rapidement à Lyon. En effet, dans les autres scénarios, les rabattements seraient plus longs par Vichy, Nevers ou Bourges. Cette perspective suppose l'arrêt d'un nombre significatif de TGV en gare nouvelle.
- Pour Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy, elle permet de se connecter à des destinations diverses (TGV intersecteurs) auxquelles les gares de

centre-ville ne pourraient à priori pas prétendre : Lille/Bruxelles, Nantes/Rennes, Marseille/Montpellier/Nice, Genève/Milan/Grenoble. De plus, la localisation de cette gare est cohérente avec le projet, à plus long terme, du barreau Est/Ouest inscrit au Grenelle de l'Environnement.

- Pour Moulins, elle propose un complément de desserte TGV vers Paris. Bien que ce scénario pénalise la ville centre dans son accès à Paris, il apporte néanmoins un gain significatif pour l'accessibilité du bassin de vie moulinois (la gare nouvelle étant à seulement 1h20 de Paris) et de celui de St-Pourçain.

Afin d'offrir les meilleures possibilités d'accès au TGV pour une grande partie de la population régionale, cette gare nouvelle deviendrait un pôle multimodal (type Valence TGV) entre les réseaux TGV, TER et services d'autocar avec des conditions d'accès et de parking facilitées pour les voitures.

A cet effet, des aménagements d'accompagnement tant dans le domaine ferroviaire que dans le traitement de l'aménagement alentour seront étudiés.

## ■ Et de nouvelles fonctionnalités

La réalisation de POCL ne doit pas répondre au seul objectif de doubler la LGV Paris-Lyon. L'aménagement du territoire constitue une composante essentielle du projet.

Au regard des incertitudes sur l'avenir des déplacements liées à l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire et à une réduction des vols courts courriers, il convient de relativiser les conclusions de l'approche socio-économique calées sur un modèle d'exploitation proche de celui de la SNCF et fondées sur le gain de temps et le report modal.

En revanche, il faut profiter de la réalisation de POCL pour offrir de nouvelles fonctionnalités et répondre au plus près aux objectifs assignés au projet : connexions des trois aéroports, articulation cohérente avec les réseaux de transport franciliens et lyonnais et amélioration des dessertes transversales est-ouest.

### ■ Proposer un arrêt de POCL en gare d'Orly

En complément de la gare Est/Ouest prévue à Orly (cf. interconnexion sud), il semble opportun de réaliser une gare Nord/Sud sur un deuxième niveau (ex : Berlin Hauptbahnhof), afin de mieux connecter les territoires desservis par POCL, notamment Lyon, Saint-Exupéry et Clermont :

- au cône sud francilien de l'innovation (Saclay, Orsay, Evry...) facilitant une mise en réseau des entreprises et des chercheurs ;
- au territoire national principalement par des connexions entre TGV pour les échanges province/province ;
- à l'offre aérienne d'Orly et de Roissy grâce à l'interconnexion sud.

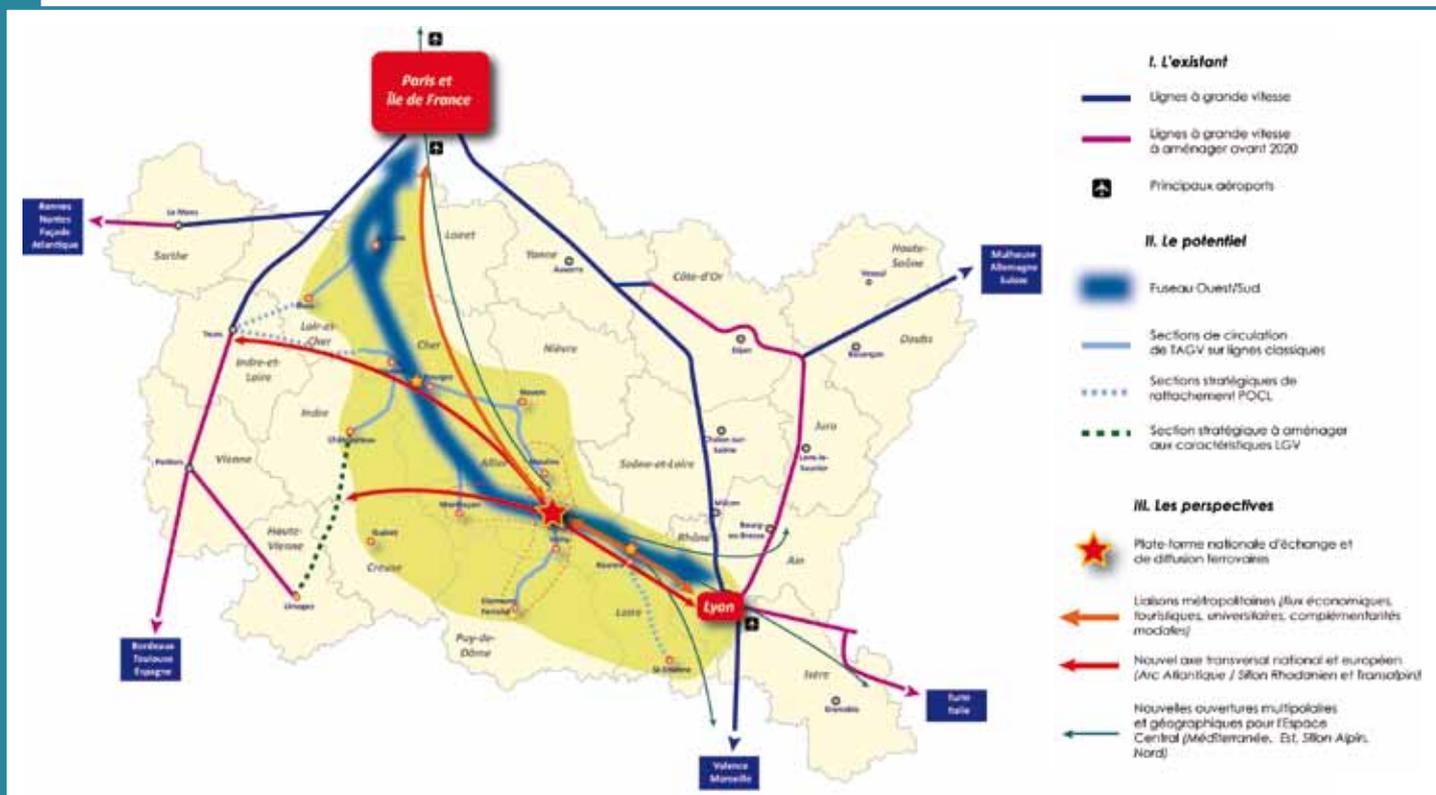
■ Augmenter les relations intersecteurs sur POCL  
Selon RFF, la ligne POCL accueillerait peu de TGV

intersecteurs, la majorité d'entre eux continuant à transiter par l'actuelle ligne Paris/Lyon (LN1). Or, l'Auvergne, grâce à la gare nouvelle, pourrait bénéficier de plusieurs arrêts de ces TGV intersecteurs entre :

- le Nord/Ouest et le Sud/Est grâce à un raccordement direct entre les LGV POCL et l'Interconnexion Sud,

qui présente un intérêt majeur en termes d'efficacité du réseau LGV ;

- Lyon et le grand sud/Ouest par emprunt de la LGV POCL et de la ligne Bourges/Tours. A plus long terme, cet itinéraire pourra être amélioré substantiellement par la réalisation du barreau Est/Ouest.



POCL dans sa version optimisée : la préparation volontariste de l'avenir

Source : Carte CODE 2011

## CONCLUSION

Au regard du dynamisme de son économie, la Région Auvergne estime cruciale l'arrivée du TGV pour maintenir sa compétitivité.

Au-delà d'une meilleure accessibilité des territoires auvergnats vers l'Île de France, la LGV POCL peut contribuer, avec la connexion rapide de Lyon et Clermont-Ferrand, à l'avènement d'un grand système économique d'envergure européenne appuyé sur un tissu productif puissant et diversifié.

Ainsi, la Région Auvergne soutient le projet de LGV POCL dans ses variantes Sud permettant de se rapprocher à la fois de Paris et de Lyon.

Au vu des tracés, tels qu'ils sont présentés au commencement du débat public, la Région Auvergne :

- affirme solennellement son soutien à l'hypothèse finale d'un tracé POCL le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible ;
- affirme qu'un tel choix garantira à la fois le désenclavement ferroviaire grande vitesse de l'Auvergne, de sa métropole régionale comme de son réseau de villes ;
- soutient la création d'une gare permettant de relier efficacement les territoires auvergnats à Lyon mais également aux grandes métropoles françaises, par l'arrêt de TGV intersecteurs.

Enfin, la Région Auvergne estime qu'une connexion à Orly facilitera les échanges avec le Sud de l'Île-de-France ainsi qu'avec des grandes métropoles, grâce aux correspondances avec les TGV ou l'avion.



Cahier d'acteur partenarial de la Région Auvergne avec la contribution des : ville et agglomération de Clermont-Ferrand, ville et agglomération de Montluçon, agglomération de Vichy, Conseil général du Puy-de-Dôme.

Conseil régional d'Auvergne  
Hôtel de la Région - BP 60  
63402 Chamalières Cédex  
Tél. : 04 73 31 85 85

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp  
Commission particulière  
au débat public  
LGV POCL