



# Cahier d'acteur n°112

janvier 2012

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.

## Pour la LGV POCL Ouest-Sud, facteur d'attractivité économique, démographique, et touristique incontournable pour les territoires d'Auvergne

*Avec la réalisation de la LGV POCL, une opportunité de désenclaver l'Auvergne s'offre aujourd'hui aux pouvoirs publics, opportunité sans précédent depuis le désenclavement autoroutier et numérique des territoires auvergnats. C'est pourquoi l'ARDE, l'ARDTA et le CRDTA s'associent pour soutenir la réalisation de la LGV POCL par son tracé Ouest-Sud, condition incontournable du développement de l'attractivité de l'ensemble des territoires d'Auvergne.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Agence régionale de développement  
économique (ARDE)

Agence régionale de développement  
des territoires d'Auvergne (ARDTA)

Comité régional de développement  
touristique d'Auvergne (CRDTA)  
ARDE / ARDTA / CRDTA  
7, allée Pierre de Fermat  
63178 Aubière Cedex  
Tél. : 04 73 19 60 00

<http://www.arde-auvergne.com/>

<http://www.auvergnelife.tv/>

<http://www.auvergne-tourisme.info/>

## Renforcer les échanges et l'attractivité économique de l'Auvergne, l'emploi et la richesse régionale

Le tracé le plus à l'Ouest et au Sud rendrait accessibles à tous les bassins économiques de l'Auvergne de nouvelles opportunités de développement (marchés, recrutement, logistique...) et attirerait de nouveaux investisseurs, tout en renforçant les pôles d'excellence et de connaissance par des collaborations interrégionales.

### La LGV renforce l'attractivité nationale et internationale de l'Auvergne

L'ARDE, en lien avec l'Agence pour les Investissements Internationaux, note la préférence avérée et croissante des investisseurs pour les pôles économiques accessibles rapidement depuis Paris et les capitales européennes. En complément des infrastructures autoroutières, aéroportuaires et numériques, et de l'atout que représentent les

grands groupes tels Michelin, Volvic, Constellium... la pertinence régionale est renforcée pour l'installation d'entreprises. L'Auvergne, reconnue pour son cadre et sa qualité

de vie est cependant une Région où les activités de services à haute valeur ajoutée sont plus faiblement représentées qu'au niveau national. La LGV est un facteur d'attractivité supplémentaire.

## ■ La LGV, revendication pour la compétitivité et la création de richesses sur le territoire auvergnat

La mobilité est essentielle entre les acteurs économiques tous secteurs confondus. La LGV permettrait de tirer pleinement partie de sa position centrale en structurant une offre de transport bimodale, facteur de compétitivité pour les industries dans une exigence de développement durable. Dans une économie mondialisée, l'accessibilité de l'Auvergne aux marchés extérieurs favoriserait le développement impératif des entreprises à l'international (exportations et services).

La LGV permettrait de convaincre dans les recrutements des cadres et des ingénieurs en garantissant des connexions rapides avec les centres de décisions économiques d'influence (Lyon, Paris).

La LGV autoriserait la Région Auvergne à franchir un cap significatif dans le rayonnement des événements (conventions d'affaires, congrès scientifiques...) vers un périmètre d'influence international.

## ■ La LGV stimule la création et le développement des filières d'excellence auvergnates

Avec 6 Grandes Écoles, des laboratoires de recherche et des centres tels l'INRA ou le CRNH, l'Auvergne a structuré des filières d'excellence qui ne peuvent se développer sans liens forts avec les autres pôles français et internationaux. L'innovation est une priorité régionale et une réalité des entreprises du territoire avec 9 clusters/grappes

et 3 pôles de compétitivité. L'Auvergne doit soutenir et étendre ses relations pour ne pas être en marge des projets structurants, notamment en renforçant ses liens avec Rhône-Alpes, 1er partenaire économique et pour la recherche (ex. VIAMECA, PLASTIPOLIS, Pôle de cancérologie CLARA).

## ■ Le tracé le plus à l'Ouest et au Sud présente 3 grands atouts pour l'économie auvergnate

- Seul le tracé Ouest-Sud permettrait une diffusion équilibrée des effets économiques de l'accroissement de l'attractivité territoriale.
- Seul le tracé Ouest-Sud permettrait l'accès direct à 4 bassins d'emplois significatifs (250 000 emplois) représentant plus de 900 000 habitants, et optimiserait par conséquent la zone de chalandise à

proximité de la nouvelle gare TGV Moulins-Vichy.

- Grâce à la gare d'interconnexion à la croisée des axes LGV Nantes-Lyon et Lille-Lyon, le tracé Ouest-Sud est le seul à garantir les collaborations interrégionales entre pôles d'excellence notamment avec Rhône-Alpes, mais aussi à terme à développer de nouveaux flux vers l'international avec le projet Transline.

# Le tracé Ouest-Sud, puissant facteur d'attractivité démographique pour les territoires d'Auvergne

## ■ La LGV POCL, pour le désenclavement et l'attractivité des territoires

Longtemps enclavés, les territoires d'Auvergne disposent aujourd'hui de dessertes autoroutières et numériques de qualité, mais leur développement souffre toujours d'un enclavement ferroviaire persistant, unique en France. Cette mauvaise accessibilité ferroviaire freine leur attractivité démographique. La LGV POCL est indispensable pour

dynamiser ces territoires, dont l'attractivité future dépend de leur insertion dans le réseau LGV européen.

En effet, en cas de non réalisation de cette LGV, un facteur concurrentiel négativement discriminant serait appliqué aux territoires d'Auvergne et du Massif central, les disqualifiant dans la compétition que se

livrent les territoires français et européens. Cela tendrait à les marginaliser davantage, à leur donner une image de territoires enclavés "sans intérêt", et à diminuer leur attractivité socio-économique au profit de régions périphériques. En effet, on sait que l'accessibilité des territoires est une condition incontournable de leur développement et de leur attractivité démographique.

Enfin, en tant qu'enjeu national d'aménagement du territoire, la non réalisation de la LGV POCL serait en contradiction avec l'esprit d'équilibre du territoire qui préside aux réflexions d'instances interministérielles de planification, telles que la DATAR, qui prônent le maillage et la structuration cohérente des territoires composant l'espace national.

## ■ Pour un tracé Ouest-Sud, qui profiterait à tous les territoires

Le renforcement de l'accessibilité ferroviaire avec l'Île-de-France et Rhône-Alpes est un levier pour les politiques d'accueil de nouvelles populations salariées ou créatrices d'entreprises, cet enjeu étant prioritaire pour l'Auvergne. En effet, les nouvelles populations susceptibles de s'installer en Auvergne sont très majoritairement originaires de ces deux régions. Elles constituent la principale source de nouveaux habitants, qu'une LGV pourrait inciter à s'installer en Auvergne encore davantage. Mais pour que cet effet levier soit efficace, il est indispensable que le tracé desserve le cœur de l'Auvergne pour profiter à l'ensemble de ses territoires, y compris la Haute-Loire et le Cantal par raccordement. Seul le tracé Ouest-Sud répond à ce besoin d'équité territoriale auvergnate, en dotant de surcroît l'Allier d'une nouvelle gare TGV. Par ailleurs, ce tracé est le seul qui permette un gain de temps significatif dans la liaison des territoires d'Auvergne

avec Rhône-Alpes, qui est la Région avec laquelle nos échanges de population progressent le plus.

En outre, ce tracé Ouest-Sud viendrait conforter le rôle attractif primordial tenu par la plaque urbaine clermontoise vis-à-vis de l'accueil de nouvelles populations en Auvergne. En effet, si la plaque urbaine clermontoise attire 30 % des nouveaux auvergnats dans un premier temps, elle les redéploie dans un second temps dans les territoires d'Auvergne alentour. Le tracé Ouest-Sud, le plus favorable à Clermont-Ferrand en termes de gain de temps de trajet ferroviaire depuis Paris et Lyon, viendrait alimenter davantage ce moteur démographique profitable à toute l'Auvergne.

Enfin, ce tracé stratégique favoriserait l'accueil de nouvelles populations venant du Nord de l'Europe (UK, NL, ...), attirées par la qualité de vie dans les territoires d'Auvergne, mais découragées par leur défaut d'accessibilité.

# Connecter l'Auvergne au réseau LGV, une nécessité pour les acteurs du tourisme en Auvergne, une exigence des clientèles étrangères

## ■ L'usage du train pour convertir les clientèles étrangères en transit, en clientèle de séjour

La croissance des voyages en train à longue distance à destination de l'étranger représente 23,6 % de la croissance de l'ensemble des voyages vers l'étranger, contribuant à une progression de la part modale du train au sein des voyages vers l'étranger, de 6,8 à 11,3 %.

La majeure partie des voyages à longue distance est

constituée d'aller-retour vers une destination fixe, sans déplacement intermédiaire, avec hébergement dans un seul lieu.

Ainsi, une gare TGV en Auvergne réduirait la part des clientèles étrangères en transit au profit d'une clientèle en séjour et favoriserait les city break.

## ■ L'usage du train pour des motifs professionnels

L'usage du train pour les longues distances progresse quel que soit le motif, mais cette évolution est surtout remarquable pour les motifs professionnels.

L'occasion serait alors pour les acteurs du tourisme auvergnat de développer le MICE (*Meetings, incentives, conferencing, exhibitions*), depuis l'étranger (BE, DE, NL, principalement), ce qui permettrait de

diversifier les clientèles auvergnates et d'augmenter la part des groupes.

Les voyages en train peuvent se révéler plus rapides que les vols de court ou moyen courrier. Un trajet de 400 km en LGV peut prendre jusqu'à une heure de moins que la même distance effectuée par avion.

## Le succès avéré des LGV, exemples européens

Quatre ans après la mise en service des lignes TGV et ICE vers Paris, au départ de Stuttgart et de Francfort/Main, les 5M de passagers ont été atteints début juillet 2011.

Le train est même désormais leader sur la LGV Stuttgart-Paris, aux dépens de l'aérien. Avec le succès de ces LGV vers Paris, et sachant qu'en

Auvergne les clientèles allemandes sont originaires de Rhénanie, Westphalie et Sarre, on peut imaginer qu'une liaison rapide vers l'Auvergne en train depuis Paris, donc favorisant le tracé Ouest-Sud de la LGV, verrait les clientèles allemandes augmenter en Auvergne.

De plus, le TGV compenserait en partie la faiblesse de l'offre aérienne en matière de liaisons point à point.

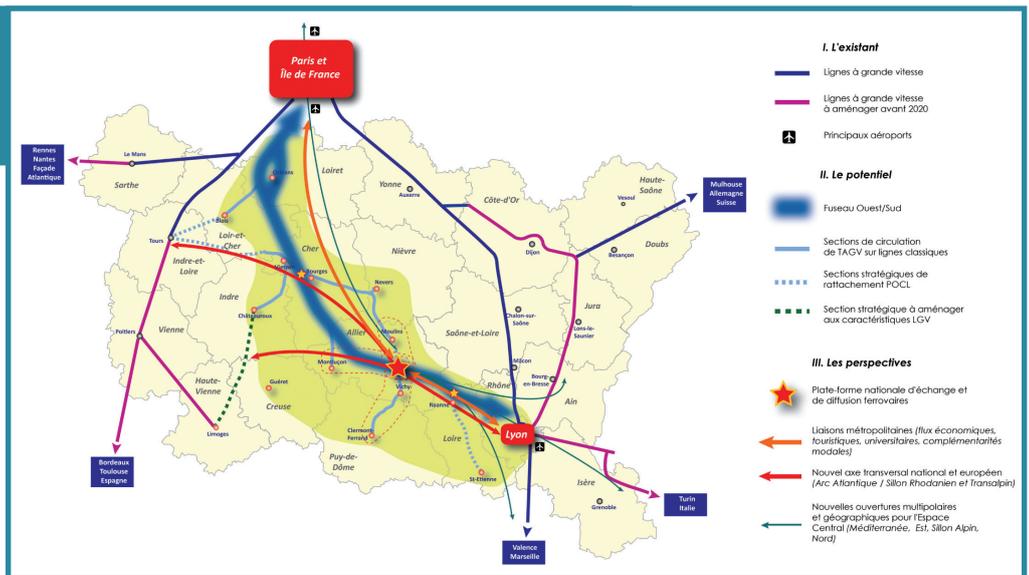
## Le tracé Ouest-Sud présente au moins 5 grands atouts pour les acteurs du tourisme auvergnat

- Une LGV entre Clermont-Ferrand et Lyon, qui élargit considérablement la zone de chalandise des entreprises auvergnates.
- Une gare à Roanne qui améliore l'accessibilité du Nord de la Haute-Loire.
- Une augmentation des clientèles en séjour, au détriment des clientèles en transit.
- Le développement du tourisme d'affaires depuis l'étranger, donc une diversification des clientèles et l'accroissement des groupes.
- L'amplification des clientèles du Nord de l'Europe.

Le tracé Ouest-Sud ajoute à tous ces avantages la création d'une gare TGV Moulins-Vichy qui permet l'arrêt des trains Nantes-Lyon et Lille-Lyon, ce qui décuple l'offre de liaisons point à point au départ de l'Auvergne, et renforce l'attractivité de la région vis-à-vis des clientèles de l'Ouest, du Nord de la France et du Benelux.

Ce tracé Ouest-Sud constitue donc pour l'Auvergne le scénario le plus avantageux, en particulier pour les entreprises touristiques dont le chiffre d'affaires est souvent directement lié à l'accessibilité physique de l'offre.

POCL dans sa version optimisée :  
la préparation volontariste de l'avenir  
Source : CODE 2011



Agence régionale de développement économique (ARDE)  
Agence régionale de développement des territoires d'Auvergne (ARDTA)  
Comité régional de développement touristique d'Auvergne (CRDTA)  
ARDE / ARDTA / CRDTA  
7, allée Pierre de Fermat  
63178 Aubière Cedex  
Tél. : 04 73 19 60 00

<http://www.arde-auvergne.com/>  
<http://www.auvergnelife.tv/>  
<http://www.auvergne-tourisme.info/>

## CONCLUSION

L'ARDE, l'ARDTA, et le CRDTA, acteurs de l'attractivité économique, démographique, et touristique de l'Auvergne, soutiennent le tracé Ouest-Sud de la LGV POCL. Ce tracé est le meilleur pour désenclaver le maximum de territoires d'Auvergne et dynamiser leurs entreprises, leur démographie et leurs flux touristiques, en profitant le plus possible à la Haute-Loire et au Cantal.

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A 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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
au débat public  
LGV POCL