



# Cahier d'acteur n°119

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.

## Enjeux

**POCL, un projet opportun pour le développement durable d'une économie régionale créative de richesse et de cohésion sociale renforcée.**

Au nom des entreprises qu'il représente, le MEDEF Centre apporte son soutien à la réalisation du POCL qui contribuera à un développement durable du Centre en fortifiant les trois piliers indissociables que sont l'économie, l'environnement et le social. L'attractivité de la Région Centre doit être renforcée afin d'endiguer les risques d'essoufflement ou de paupérisation des territoires, conséquences notamment des difficultés de mobilité géographique ou professionnelle qui sont un frein considérable à l'emploi.

Être enfin sur le réseau à grande vitesse, pour relier entre elles les capitales régionales, pour accéder directement sans passer par Paris aux grandes métropoles Européennes, pour rejoindre les grands aéroports de Roissy d'Orly et de Lyon, et enfin pour réduire les temps de parcours en mettant Châteauroux et Bourges à 1 heure de Paris sont des atouts essentiels d'attractivité.

POCL permettra de déployer une politique offensive de relocalisation d'activités économiques, notamment en provenance d'Ile-de-France, région souvent saturée, améliorant ainsi l'impact carbone de la production et de la consommation de richesses sur nos territoires. En outre, en confortant le maillage des petites et moyennes entreprises sur ses bassins de vie, **le projet contribuera au développement social et humain de notre région.**

La capacité, pour les entreprises, d'attirer, de fidéliser et de développer les compétences est fondamentale. Elles doivent aussi rassurer les salariés et notamment les cadres quant à l'accessibilité du territoire, et au niveau d'équipements qu'il offre.

**POCL s'avère ainsi déterminant pour enraciner les cadres sur le territoire régional et retenir des entreprises parfois tentées de se délocaliser sur des bassins d'emplois plus attractifs.**

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



**Le MEDEF Centre est constitué de 15 organisations patronales**

**6 MEDEF départementaux  
(18, 28, 36, 37, 41, 45)**

**9 Branches Professionnelles**

**FBF, FRB, FRTP, FEPCSO, PRISME, TLF,  
UIC, UIMM, UNICEM.**

**Contact**

**Serge Richard, Président**

14 Bd, Rocheplatte

45058 ORLEANS cedex1

Tél. : 0238781875

Cet enrancement est aussi bénéfique à la redynamisation du commerce de centre ville, confronté, non seulement à l'évasion des clients vers les zones périphériques, mais aussi au déficit de clients potentiels fréquentant les commerces traditionnels (jeunes diplômés et hauts potentiels privilégiant d'autres Régions jugées plus attractives.)

**L'expérience d'autres villes françaises montre que le TGV est particulièrement ressenti par les centres villes comme une sauvegarde et/ou un développement des commerces de proximité.**

## **POCL : un projet au service des entreprises de la région Centre**

### **■ En Touraine :**

POCL apportera à Tours, qui dispose déjà du TGV jusqu'à Paris et à terme vers le sud ouest et l'Espagne via la SEA, l'accès direct à la LGV Sud Est, sans passer par Paris, via Orléans ou Bourges. L'intérêt pour les entreprises : réduction de temps de parcours et de coût, renforcement d'attractivité.

### **■ A Blois et dans le Val de Loire :**

POCL via Orléans permettra à Blois de s'affirmer comme la porte d'entrée à une zone touristique exceptionnelle et donnera de nouvelles opportunités aux entreprises dont beaucoup souhaitent se rapprocher de Rhône Alpes.

### **■ A Orléans, capitale régionale de 415000 habitants (aire urbaine) et dans le Loiret :**

La grande vitesse s'inscrit dans la dynamique de la réalité économique et des projets : 7000 entreprises dont 220 leaders mondiaux, une ville au cœur de l'économie de la connaissance avec son Université, ses grands laboratoires (BRGM, CNRS), le futur quartier d'affaires Dessaux autour de la gare, les pôles de compétitivité et les pôles médicaux Nord et Sud.

Tous ces projets seront stimulés dès l'annonce d'une décision favorable alors qu'une décision contraire leur serait préjudiciable.

Les entreprises du Loiret ont longtemps bénéficié d'infrastructures de communication particulièrement bien développées, mais les progrès des autres régions ayant progressivement gommé cet avantage relatif, l'absence du TGV est aujourd'hui le point faible de la capitale régionale.

### **■ Dans le Berry :**

**Pour exploiter efficacement ses forces au profit d'un développement économique et social équilibré de l'ensemble régional, le Berry ne doit pas s'isoler.**

Les entreprises du Berry bénéficient d'atouts majeurs : une situation géographique exceptionnelle, de véritables savoir-faire industriels structurés autour de pôles de compétitivité, un aéroport possédant une des plus grandes pistes à l'échelle européenne, 2 Centres universitaires, 3 IUT, 2 Campus d'Ecoles d'ingénieurs.

Le Berry est aussi proche de grandes agglomérations, en particulier Orléans, Limoges, et, avec POCL, de Clermont Ferrand et Lyon, avec lesquelles il doit s'inscrire en complémentarité.

Il doit ainsi développer sa propre R&D, à l'instar du pôle de compétitivité "Aérocentre", ses propres enseignements dédiés à l'électronique embarquée et à la domotique au cœur des Ecoles d'Ingénieurs castelroussines.

Il doit bénéficier des compétences développées par le pôle scientifique de recherche Orléanais mais aussi par le pôle médical d'excellence de Limoges.

**Il doit également mettre à profit l'existence d'un outil aéroportuaire disposant de réelles capacités de développement pour resituer le POCL au centre d'une logique d'intermodalité.**

L'emprise ferroviaire à proximité immédiate de l'aéroport de Châteauroux-Déols doit être repensée dans une optique d'interconnexion entre le réseau à grande vitesse et l'accès aux capitales européennes, en particulier au bénéfice des entreprises internationales dont les établissements sont implantés en Berry.

### **■ A Chartres et dans l'Eure et Loir :**

Bien que les entreprises accèdent dès aujourd'hui au réseau LGV via Paris Montparnasse, les futures liaisons autoroutières et ferroviaires Orléans Chartres donneront à l'Eure et Loir des possibilités nouvelles et diversifiées d'accès au réseau LGV, sans passer par Paris et qui renforceront les liens entre l'Eure et Loir et les pôles économiques régionaux.

**POCL, en désenclavant notre région mise à l'écart de la grande vitesse depuis trop longtemps sera bénéfique à l'ensemble des villes et des territoires de la région.**

**Seuls les scénarii Ouest satisfont les attentes des entreprises car ils sont les seuls qui desservent Orléans, Bourges et Châteauroux sans barreaux de raccordement.**

Alors même que les temps de parcours seraient, selon RFF, sensiblement équivalents pour les différents tracés, les entreprises veulent une ligne au plus près des centres économiques : non seulement pour une question d'image et de ressenti mais aussi parce que les plus difficiles à obtenir seront les dessertes, RFF ne prenant aucun engagement à cet égard.

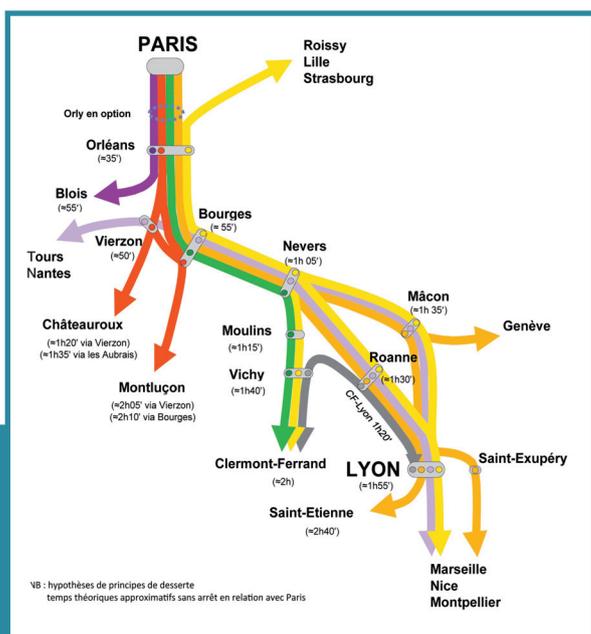
## La recherche du tracé optimal

### Faire monter POCL de la liste complémentaire vers la liste principale

L'Etat a prévu de contribuer, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres est en outre défini, lequel inclut la ligne POCL.

Dans la mesure où certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres ont pris du retard ou sont contestés (en particulier le barreau Poitiers-Limoges), et compte tenu de l'excellente avancée du projet POCL, le MEDEF Centre demande instamment que POCL passe rapidement dans la liste des projets à lancer d'ici 2020 et que les travaux correspondants puissent être engagés sans tarder.

Sachant que pour obtenir cette décision les régions doivent d'abord se mettre d'accord sur un tracé, le Medef Centre se prononce en faveur du scénario Ouest, le seul qui lui semble en mesure d'obtenir un consensus entre les acteurs territoriaux.



Source : RFF

### Des prévisions de trafic réalistes en cohérence avec un aménagement du territoire pertinent.

Le tracé Ouest (avec passage par Roanne) est aussi le meilleur scénario, tant au regard de l'aménagement du territoire que du financement dès lors que la circulation des TGV sur le POLT serait prolongée au-delà de Châteauroux jusqu'à Limoges et Brive (économie du barreau Limoges Poitiers, soit 2Mds€ et 1 million de voyageurs supplémentaires sur POCL).

Paris-Limoges (actuellement en 2h56), potentiellement annoncé à 2h avec le BLP, doit ainsi pouvoir se rapprocher de 2h avec POCL associé à POLT, au moyen de certains travaux d'amélioration de la ligne classique (suppression des passages à niveaux et rectification des courbes).

Il est inexact comme l'affirme à tort RFF que Paris Limoges serait compatible avec le scénario Médian : non seulement parce que le temps de parcours serait plus long mais surtout, parce qu'un parcours qui emprunte d'abord le raccordement vers Bourges, puis le barreau

de contournement de Vierzon est incompatible avec des dessertes fréquentes et cadencées Paris Limoges.

Le million de voyageurs supplémentaires en provenance du Limousin est à comparer avec les 800000 voyageurs supplémentaires "virtuels" que permettrait selon RFF le gain de 10' avec le tracé Médian. Virtuels, car l'étude de SETEC sur laquelle se fonde RFF n'est que l'application d'un modèle élaboré pour RFF et non le résultat d'une expertise indépendante.

Le MedefCentre souhaite que RFF revoie ses prévisions de trafic avec objectivité en prenant en compte l'effet TGV sur les projections démographiques et le trafic supplémentaire qu'apporterait l'aménagement du scénario Ouest vers Limoges.

Il demande également que soit étudiée sans attendre la modernisation de Châteauroux Limoges et les conclusions soumises au débat public avant sa clôture.

## ■ POCL : un projet porteur de sens, à l'opposé du barreau Poitiers-Limoges

L'aménagement du territoire plaide sans aucun doute en faveur du POCL et de sa connexion avec la ligne historique POLT et la transversale Nantes-Lyon.

Permettant de mettre Limoges à 2 heures de Paris et préservant une ligne Est-Ouest électrifiée, le projet POLT, ainsi connecté au réseau existant, est une alternative pertinente au barreau Poitiers-Limoges.

La LGV Poitiers Limoges, à voie unique, ne desservant que les gares de départ et d'arrivée, avec un taux de rentabilité interne inférieur à 3% qui la rend très difficilement finançable, dans un environnement difficile et fragile, est un non sens, tant au plan économique qu'environnemental.

## ■ Faire de la région Centre un HUB INTERMODAL

En cohérence avec les différentes initiatives antérieures (contrat de plan Etat Région 2000/2006), notamment l'électrification de la ligne Tours Vierzon, Bourges Saincaize, le scénario ouest propose un parcours homogène sur la totalité de la transversale Nantes Lyon Turin.

La LGV doit permettre à la région Centre de se connecter aux capitales régionales mais aussi européennes, ainsi qu'aux trafics portuaires (Nantes St Nazaire) et aéroportuaires (Roissy, Orly, Lyon) au bénéfice des entreprises qui sont ainsi incitées à maintenir et développer leurs investissements sur nos territoires.

## CONCLUSION

- Le Medef Centre réfute l'affirmation de la SNCF qui prétend à tort que le scénario Médian serait celui qui contribuerait le mieux à l'aménagement de l'ensemble des territoires,
- Le Medef Centre soutient au contraire, en accord avec l'association TGV Grand Centre Auvergne, le scénario Ouest, celui qui, tout en rassemblant les régions concernées par le projet redonnera au Centre son véritable rôle de croisement et de redistribution des flux économiques Nord- Sud et Est- Ouest vers toutes les régions nationales et Européennes.



Contact  
Serge Richard, Président  
14 Bd, Rocheplatte  
45058 ORLEANS cedex1  
Tél. : 0238781875

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  
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL