



Cahier d'acteur n°158

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

La LGV POCL : une chance historique pour l'aménagement du territoire et le développement des entreprises de l'Allier

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Chambre de Commerce et de l'Industrie
de Montluçon-Gannat
Portes d'Auvergne
15, bd. Carnot
03100 Montluçon

La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Montluçon Gannat Portes d'Auvergne compte aujourd'hui plus de 5000 ressortissants regroupant plus de 29 000 emplois.

Parmi les 100 plus grandes entreprises de la circonscription, 80 ont adhéré à l'association consulaire qui s'est constituée en vue de la préparation du débat public pour le projet POCL.

C'est en leurs noms mais également au nom de toutes les autres de tailles plus modestes et qui défendent le principe de l'accès à la Grande Vitesse pour notre territoire, que ce cahier d'acteur est rédigé.

Grands objectifs et fonctionnalités :

Le projet doit impérativement répondre à l'enjeu majeur d'aménagement du territoire, qui se traduit par l'amélioration des liaisons interrégionales et l'accessibilité au réseau grande vitesse National et Européen des villes et agglomérations de l'Auvergne.

Les trois dessertes prioritaires pour la région Montluçonnaise, à savoir la liaison avec l'Île de France, Lyon et Clermont-Ferrand, Capitale Régionale, sont complètement dans les objectifs généraux du projet POCL.

Développement et stratégie territoriale :

Montluçon est une ville structurante à la jonction de quatre régions et son territoire d'influence est vaste : cela se traduit par un dimensionnement important de ses équipements. Ces éléments sont confirmés :

- Par l'étude du commerce Montluçonnais réalisée en 2007 avec la détermination d'une zone de chalandise de 130 000 habitants,
- Par l'évaluation de la zone de santé (Hôpital de Montluçon) représentant 180 000 personnes pour 5 départements (Allier, Creuse, Puy de Dôme, Indre et Cher),
- La zone d'emploi de Montluçon qui s'étend sur les départements de l'Allier, du Puy de Dôme et de la Creuse comprend 132 600 habitants répartis sur 116 communes.

Ce rôle a permis, dès 1980 l'émergence d'une coopération au sein d'une structure spécifique qui s'est transformée en pays en 2003. Le pays ainsi constitué compte 100 000 habitants. C'est dans ce cadre qu'a été défini un SCOT intégrant la problématique des transports.

Montluçon, 2^{ème} ville et 2^{ème} pôle économique d'Auvergne, après celle de Clermont-Ferrand, regroupe 10% de la population auvergnate et 9% des emplois (Source : Etude de marché SNCF Montluçon/Paris).

Un lourd déficit à combler :

L'accessibilité ferroviaire de Montluçon constitue aujourd'hui une priorité pour rendre notre territoire plus attractif. Le marché annuel des déplacements sur l'axe Paris / Montluçon est évalué à 370 000, dont 100 000 assurés par le train. Le marché ferroviaire s'adresse à des flux majoritairement orientés vers Paris (Sources : Document SNCF Amélioration de l'offre ferroviaire Montluçon/Paris).

Le ferroviaire a perdu de 10 à 20 000 voyageurs en 10 ans sur la ligne de Paris alors que le nombre d'usagers de l'autoroute augmente. Le potentiel est donc présent. Une enquête réalisée par la SNCF a permis de mettre en évidence que 43% de la population Montluçonnaise réalisent au moins un aller retour avec Paris (1^{ère} destination) et 30% avec Lyon (2^{ème} destination).

Or actuellement et en temps de transport, la desserte ferroviaire vue de Paris, situe le Pays de Montluçon au sud de Marseille !

L'existence d'une desserte LGV à partir de la gare de Montluçon aura un triple effet :

- Faire émerger une réelle alternative à l'autoroute,
- Accroître la demande de déplacement par la qualité et le nombre des relations possibles tant avec l'Île de France qu'avec Rhône Alpes,
- Participer au développement de l'irrigation de territoires enclavés, riches de forts potentiels,

Les moyens de liaison actuels se résument à des lignes ferroviaires non électrifiées à voie unique, sur lesquelles les incidents sont fréquents (tant en nord-sud qu'en est-ouest).

Des objectifs réalistes et concrets :

Montluçon se situe dans la 3^{ème} couronne en termes de développement de l'Île de France :

- Le facteur temps sera primordial dans le choix d'implantation dans cette 3^{ème} couronne. Il faudra pouvoir démontrer que le bassin de Montluçon se situe à moins de 2h de Paris. Ces dernières années de nombreux projets se sont développés dans l'agglomération. Sans l'apport d'un moyen moderne et rapide de déplacement, ces projets vont stagner alors qu'avec un outil adapté, cette dynamique peut continuer,
- Par ailleurs, il faut noter la complémentarité des bassins de Montluçon et Bourges pour les métiers de l'armement, de la défense et de la sécurité publique, qui représentent plus de 10000 emplois : SAFRAN Sagem et l'ESOG à Montluçon, la base aérienne 702, MBDA-EADS, Nexter, ETBS et les Ecoles Militaires de Bourges.

L'aménagement foncier :

137 ha d'aménagements fonciers à vocation d'activités économiques (industrielles, commerciales et logistiques) terminés ces 9 dernières années :

- 40 ha en cours d'aménagement,
 - 40 ha à vocation de loisirs sportifs : Centre Aqualudique composé d'une piscine olympique (compétitions nationales et centre d'entraînement pour les clubs de toute la France), de deux fosses de plongée...
- Plus de 140 ha de réserves foncières disponibles dans le Pays de la vallée de Montluçon et du Cher.

L'industrie :

Les entreprises locales sont demandeuses d'une accessibilité correcte par le ferroviaire pour sécuriser leur implantation et assurer ainsi leur développement. Parmi elles, LOUIS VUITTON, GALVA Union, SOCOA...

Un tiers des déplacements sur Paris sont professionnels, un grand nombre d'établissements industriels du territoire Montluçonnais (SAFRAN Sagem, ERAMET/ERASTEEL, DAGARD, ADISSEO, DUNLOP GOODYEAR, PROMAT groupe ETEX, Laboratoires BOUCHARA RECORDATI, LANDIS & GYR, AMIS groupe SIFCOR, BERRY WOOD) ont leur siège social à l'extérieur, principalement en Ile de France, lyonnais, Europe du Nord. Certains de ces établissements ont une taille intrinsèque plus que significative et connaissent des phases de développement importantes. C'est par exemple les cas de SAFRAN qui a développé un investissement de 50 M€ après ceux liés aux drones et à l'armement.

Le tourisme d'affaires :

■ Un centre des congrès et de la culture : ATHANOR proposant 10000 m² d'espaces modulables : 130 000 visiteurs par an, environ 150 congrès/salons interrégionaux ou nationaux organisés/an

■ Un parc des expositions, CIMEXPO, offrant plus de 20000 m² couverts et 5000 places de parking avec 4 salons à retentissements national et international

■ A proximité, deux villes thermales : Nérès-les-Bains et Evaux-les-Bains avec un nombre de curistes qui connaît une évolution positive depuis plusieurs années, contribuant à l'attractivité et la notoriété de notre territoire.

Formation : 3300 étudiants sur la ville

■ I.U.T d'Allier basé à Montluçon (DUT, Licences) dont 2 formations d'ingénieurs par alternance,

■ Ecoles supérieures de management (IFAG)

■ Ecole de formation à l'international intégrée au groupe ESC de Clermont

■ Ecole d'infirmières

■ Centre de formation santé du groupe VITALIA pour la France

■ Ecole de Sous Officiers de Gendarmerie (ESOG). Premier Centre de formation de France par la taille

■ Classes préparatoires aux Grandes Ecoles d'Ingénieurs et de Commerce

Transport et offre de service

Les priorités pour le bassin de Montluçon concernent :

■ L'Ile de France (Paris + connexions aux réseaux RER, ferroviaire et aérien Parisien)

■ La Région Lyonnaise (Lyon + St Exupéry)

A noter que pour Lyon les besoins vont augmenter avec la tendance du rapprochement administratif Rhône Alpes Auvergne et des échanges qui se développent entre la région Clermontoise et la région Lyonnaise.

■ La desserte vers Clermont Ferrand doit répondre à d'autres types de besoin afin d'offrir une réelle alternative à la route dans les relations avec la capitale régionale :

■ Besoin de fréquence,

■ Besoin de rapidité sans rupture de charge.

En liaison avec d'autres projets programmés, notamment

les propositions d'ALTRO qui font l'objet d'une contribution pour le présent débat POCL, sont à intégrer dans la réflexion nationale, afin d'apporter une réponse aux attentes en termes de dessertes vers la façade Atlantique (Nantes, Bordeaux).

La situation actuelle place le Bassin Montluçonnais dans la situation la plus critique au regard de l'ensemble des villes concernées par le projet. C'est là que les gains de temps, en fonction de 2 ou 3 relations prioritaires, représenteront les plus d'impacts significatifs pour le territoire. L'objectif est donc d'avoir une attention toute particulière pour cette région tout en respectant les priorités du projet POCL.

Des attentes et des minimas à prendre en compte :

- Une reconnaissance de la Région Auvergne et de son potentiel économique qui nécessite une gare Auvergne au Nord de Clermont-Ferrand, entre Vichy et Moulins, et qui pourrait idéalement intégrer les infrastructures de St Germain des Fossés.
- Des trajets Montluçon/Paris et Montluçon/Lyon respectivement en moins de 1h45 et 1h55 en exploitation, avec un coût de trajet acceptable, et des allers-retours dans la journée.
- Une connexion avec une gare Orly-Sud permettant les accès aux TER Franciliens et aux TGV nationaux avec leurs connexions européennes.
- Une connexion aux grandes plateformes aériennes Roissy - Orly - Lyon St Exupéry.

Nos chefs d'entreprises affirment haut et fort ne pouvoir attendre 2025 pour avoir des liaisons ferroviaires compatibles avec l'activité économique du 2^{ème} bassin économique d'Auvergne.

Il faut d'urgence réhabiliter les liaisons Montluçon/Bourges ou Vierzon et Montluçon /Clermont-Lyon.

Une anticipation à prévoir sans attendre 2025 :

Vu les fréquences des futurs TGV "directs", les liaisons classiques vers Clermont-Ferrand, voir Bourges ou Vierzon, devront être améliorées. Aucune ligne n'est électrifiée et les incidents de parcours sont réguliers. Les usagers prennent donc de moins en moins le train. La modernisation et l'électrification de certaines lignes devront s'étudier et se réaliser en amont du projet LGV car le trafic inter cités devra être maintenu.

Enjeux environnementaux

La desserte du territoire se faisant aujourd'hui principalement par la route, l'arrivée du TGV permettrait donc de fait de diminuer très sensiblement l'impact environnemental des transports.

La possibilité de suivre le tracé de l'A71 existante, offre par ailleurs une possibilité de limiter l'impact environnemental notamment sur la Forêt de Tronçais ainsi que sur le vignoble de Saint Pourçain, tout en optimisant le tracé Ouest Sud.

CONCLUSION

En tant qu'Etablissement Public représentant les intérêts de plusieurs milliers d'entreprises, la **Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Montluçon Gannat Portes d'Auvergne** souhaite avant tout que le POCL se réalise.

Elle est donc déterminée à soutenir un projet POCL qui réponde à la fois aux enjeux d'aménagement du territoire, de préservation de l'environnement et qui puisse être financable notamment en intégrant le soutien de l'Union Européenne, ce qui tend à privilégier un tracé intégrant la future réalisation du Barreau Est Ouest (BEO).

Le projet retenu devra nécessairement prendre en compte les contraintes économiques des bassins de l'Allier et passer forcément par une irrigation équitable de nos villes du Bourbonnais et de Clermont-Ferrand.

Cette solution pourrait être trouvée dans un 5^{ème} tracé, **compromis entre les tracés Ouest Sud et Ouest.**

Si ce projet constitue une opportunité pour les autres villes, il est aussi une nécessité incontournable pour MONTLUCON.

C'est pour ces raisons qu'elle se prononce sans réserve pour les tracés Ouest Sud ou Ouest "aménagé", avec une préférence pour le tracé Ouest Sud qui est le seul à permettre une amorce, dans sa partie sud, d'un axe Européen entre l'Europe centrale et la péninsule ibérique via le BEO.

En tant qu'Etablissement Public, la CCIT de Montluçon Gannat souhaite être associée au Comité de Suivi du projet LGV POCL.



Chambre de Commerce
et de l'Industrie
de Montluçon-Gannat
Portes d'Auvergne
15, bd. Carnot
03100 Montluçon

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