



# Cahier d'acteur n°210

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.

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



**Conseil général**

85, boulevard de la République  
17076 LA ROCHELLE cedex 9  
Tél. : 05 46 317 000

## LA LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON, L'OCCASION DE RAPPROCHER LA CHARENTE-MARITIME DU CŒUR DE L'EUROPE

# La Charente-Maritime, 620 000 habitants, 2<sup>e</sup> département touristique

Le Département de la Charente-Maritime soutient le projet POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon), indispensable au maillage à grande vitesse du territoire national et européen qui, en s'intégrant dans une opération plus globale, peut lui profiter en renforçant son rayonnement et son accessibilité.

Un tel projet figure dans la dernière version du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Jusqu'à présent la politique nationale d'aménagement du territoire oblige les voyageurs du nord du département à passer par Paris et ceux du sud du département à passer par Toulouse. Des relations transversales ferroviaires vers Lyon et, au-delà, vers l'Italie et l'Europe centrale, sont encore à développer.

## Une situation géographique excentrée

A l'échelle européenne, la Charente-Maritime est à l'extrémité ouest du continent.

Si la Charente-Maritime est globalement bien reliée à Paris, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de traverser le pays d'Ouest en Est. Cette situation nuit à son accessibilité et en réduit sa compétitivité. Seules des infrastructures imaginées dans un esprit visionnaire pourront contribuer à l'ouverture du Département sur l'Est du pays, voire l'Europe de l'Est.

Bien que caractérisé par une population plus âgée que la moyenne nationale, le Département connaît une progression démographique régulière depuis 1945, notamment grâce à un solde migratoire positif. Il concentre dans les principaux pôles économiques et urbains (bi-pôle La Rochelle – Rochefort, Pays d'Aunis autour du triangle Surgères – Aigrefeuille-d'Aunis – Marans, aire urbaine de Saintes complétée par l'axe Pons – Gémozac) une population jeune : plus de 30 % des habitants de ces secteurs ont moins de 25 ans. Ces territoires sont les plus dynamiques et les plus attractifs du département.

## Priorité n° 1 : consolider et renforcer la carte du tourisme

Des conditions climatiques particulièrement clémentes, un important patrimoine architectural et environnemental, une vie culturelle animée et diversifiée, ainsi que l'attractivité du littoral et de ses îles font du Département la deuxième destination touristique de la France.

Le tourisme constitue une activité majeure de la Charente-Maritime. La clientèle étrangère, essentiellement européenne, est proportionnellement moins nombreuse sur la côte de Charente-Maritime que dans d'autres zones touristiques françaises.

Le Département a la volonté de diversifier l'origine de ses visiteurs, en accueillant des touristes de pays actuellement faiblement représentés, par exemple venant d'Italie. La part de cette clientèle ne pourra que croître avec une accessibilité renforcée en direction de l'est européen.



## ■ Priorité n° 2 : attirer de nouvelles activités

L'économie de la Charente-Maritime est aussi fortement liée à son milieu naturel. L'agriculture aux productions variées (lait, céréales, vigne, fruits et légumes) et les ressources maritimes importantes (huîtres, moules, sel, poissons et crustacés) ont permis le développement d'une industrie agroalimentaire.

Le secteur industriel, peu développé en Charente-Maritime, se modernise et se diversifie néanmoins, grâce à un tissu de petites et moyennes entreprises (PME), concentrées essentiellement dans le quart nord-ouest du département (bi-pôle La Rochelle – Rochefort, axe Surgères – Aigrefeuille-d'Aunis) mais également implantées dans les principales villes de la Saintonge (Saintes, Pons, Saint-Jean d'Angély), voire en milieu rural. Ces PME ont su s'adapter aux exigences du monde moderne et de la mondialisation en développant des

activités tournées vers l'innovation technologique et l'exportation.

L'ouverture de l'Université de La Rochelle en 1993 a permis au secteur tertiaire supérieur de se renforcer. L'enseignement supérieur et les laboratoires de recherche font désormais partie du paysage économique du département.

Si de nouvelles infrastructures ne suffisent pas à elles-seules au développement d'une zone géographique, elles y contribuent largement. L'ensemble des activités économiques de Charente-Maritime gagneraient à l'ouverture d'un réseau ferroviaire en direction de l'est du pays. Un tel projet participerait à l'essor de l'industrie agroalimentaire, des technologies innovantes et de la recherche et développement, activités en croissance dans le département

# Le scénario Ouest-sud permet le rapprochement horizontal est-ouest

Parmi les quatre scénarii proposés dans le débat public du POCL, le scénario Ouest-sud, en étant le plus à l'ouest et le plus au sud possible, permet d'amorcer le Barreau Est-Ouest repris dans le Schéma National des Infrastructures

de Transport, qui mettra la région Rhône-Alpes et l'Italie à portée de la Charente-Maritime. Affiché comme le scénario le plus onéreux, il présente en revanche les fonctionnalités les plus larges.

## ■ Le POCL, deuxième phase de TRANSLINE

TRANSLINE, projet soutenu par ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) et les 35 collectivités qui la composent, dont le Département de la Charente-Maritime, consiste à mettre en cohérence plusieurs projets du Schéma National des Infrastructures de Transport.

La dernière version du Schéma National des Infrastructures de Transport évoque la nécessaire hiérarchisation des projets. Un phasage des trois projets

concernant l'Ouest de la France entre dans ce cadre. Chacun de ces projets doit être analysé en prenant en compte les 2 autres.

Ainsi, la Ligne à Grande Vitesse Poitiers–Limoges serait la première étape de TRANSLINE, le POCL dans l'option Ouest-Sud constituerait la deuxième phase, et le Barreau Est-Ouest reliant le POCL à Limoges-Angoulême la troisième phase.

## ■ Le Barreau Est-Ouest en renfort du POCL

Quelque soit le scénario du POCL retenu, les circulations envisagées dans sa partie Sud feraient supporter à l'infrastructure seulement 140 trains à grande vitesse chaque jour, dans les deux sens confondus, pour une capacité de 260 trains. Une telle utilisation de la ligne ne serait alors pas compatible avec une bonne rentabilité du projet.

Le complément de trafic qu'apporterait le barreau Limoges-Angoulême de Transline permettrait d'atteindre près de 200 trains quotidiens.

Dans tous ses scénarii, le projet POCL répond à 2 objectifs : desservir le grand centre de la France par la grande vitesse ferroviaire et doubler la Ligne à Grande Vitesse Paris–Lyon existante prochainement saturée. Il semble important au Département de la Charente-Maritime de souligner dans le cas du scénario Ouest-Sud le troisième rôle que jouerait cette nouvelle infrastructure.

# Les retombées positives d'un réseau ferré national transversal

Seul port maritime en eau profonde de la façade atlantique, le port de La Rochelle a un large intérêt au développement d'une infrastructure ferroviaire Ouest-Est, élargissant ainsi sa zone d'influence et d'attractivité économique et lui conférant une position de porte d'entrée du continent européen.

Cette ouverture vers l'est participerait au désenclavement de nombreuses agglomérations, et développerait de nouvelles coopérations. Elle permettrait à la Charente-Maritime d'être reliée aux villes de Bourges, Nevers, Montluçon, Limoges, Clermont-Ferrand, Lyon, Saint-Étienne et Grenoble. En outre, cette liaison débouchant sur celle du Lyon-Turin, la Charente-Maritime aurait alors accès à l'Europe Centrale.

Les lignes ferroviaires de Charente-Maritime contribueraient à la continuité du réseau transversal grâce à deux axes majeurs : Limoges – Poitiers – Niort – La Rochelle et Limoges – Angoulême – Saintes – Royan. Les

performances du réseau existant sont cependant encore à améliorer, avec l'électrification des lignes de l'étoile de Saintes afin de permettre l'arrivée des trains à grande vitesse dans le Pays royannais, ainsi que le relèvement de vitesse entre Limoges et Angoulême afin d'accueillir des trafics en provenance et à destination du sud-ouest de la France et de la péninsule ibérique.

Aujourd'hui, l'Espagne, la Belgique, l'Allemagne sont à la portée de la Charente-Maritime, grâce à la grande vitesse ferroviaire. Le scénario Ouest-sud du POCL, complété par le Barreau Est-Ouest, permettrait un accès à l'Italie et la Suisse contribuerait à l'élargissement du rayonnement européen de notre département.

En l'absence de liaisons ferroviaires transversales, l'avion et la voiture continueront à être les modes de transport privilégiés pour ces échanges Est-Ouest, alors que le report modal de la route et de l'aérien vers le rail est un objectif du Grenelle de l'Environnement.

## CONCLUSION

Le Département de la Charente-Maritime :

- se prononce en faveur du scénario Ouest-Sud, car avec des transversales Lyon – Bordeaux et Lyon – Nantes – Rennes, il renforcera la rentabilité du POCL et lui offrira le plus de débouchés,
- demande à ce que soit précisé le tracé du Barreau Est-Ouest, liaison du projet TRANSLINE, soutenu par 35 collectivités territoriales au sein de l'association ALTRO,
- souhaite une cohérence affichée entre les différents projets nationaux de lignes à grande vitesse.



Conseil général

85, boulevard de la République  
17076 LA ROCHELLE cedex 9  
Tél. : 05 46 317 000

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  
du débat public  
LGV POCL