



# Cahier d'acteur n°76

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.

## La CCIR Centre pour une LGV POCL au service de l'aménagement du territoire

*Le réseau des CCI du Centre œuvre pour le **développement économique des entreprises**. A ce titre, la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Centre affirme que **la réalisation d'une LGV desservant les principales villes du Centre est une nécessité pour l'attractivité de la région**.*

*La LGV POCL est d'abord opportune au nom de **l'aménagement du territoire pour désenclaver les bassins du centre de la France**, laissés à l'écart de la grande vitesse depuis trop longtemps. En région Centre cette question est vitale pour des villes comme Bourges, Châteauroux, Blois, mais aussi Orléans, capitale régionale et aire urbaine de plus de 400 000 habitants, non enclavée mais menacée de déclassement dès lors que toutes les villes de même taille (voire inférieures) ont ou auront accès au réseau LGV.*

*Le projet est également porteur pour le **développement durable**, puisqu'il permettra une avancée importante en faveur du **report modal**, en incitant la population à prendre le train plutôt que la voiture ou l'avion.*

*Enfin, cette infrastructure permettra de répondre à la saturation annoncée de la LGV Paris-Lyon, qui ne pourra faire face à l'évolution programmée du trafic. Ce **besoin d'une ligne alternative** est considéré par certains comme le moteur du projet, mais ne doit pas faire passer au 2<sup>nd</sup> plan l'enjeu que constitue **l'accès au réseau LGV pour les villes du Centre**.*

*Nous partageons la conviction que la LGV peut contribuer à **faire exister la région Centre**. En mettant en réseau les villes, les entreprises, et les citoyens, elle renforcera la cohésion régionale, souvent contestée en dépit d'une réalité géographique et historique évidente.*

*La LGV ne changera pas la donne à elle seule, mais constitue une **opportunité unique pour accélérer les projets**. Une simple amélioration du réseau existant ne pourra jamais avoir les mêmes effets (en termes de réduction des temps de trajets mais aussi pour l'image de marque des villes) et ne constitue donc pas une alternative crédible au projet POCL, que nous soutenons fermement au nom des entreprises du Centre.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE DE REGION  
CENTRE**

**CHAMBRE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE DE REGION CENTRE**

PA D'INGRE

6, rue Pierre et Marie Curie

45926 ORLEANS CEDEX 9

[www.centre.cci.fr](http://www.centre.cci.fr)

Tél. : 02 38 25 25 25

Fax : 02 38 43 00 39

La Chambre de Commerce et d'Industrie de région Centre (CCIR) fédère 6 CCI Territoriales (Cher, Eure-et-Loir, Indre, Touraine, Loir-et-Cher, Loiret). Elle représente près de 80 000 établissements et plus de 520 000 salariés en région Centre.

# Un besoin essentiel d'ouverture et de connexion

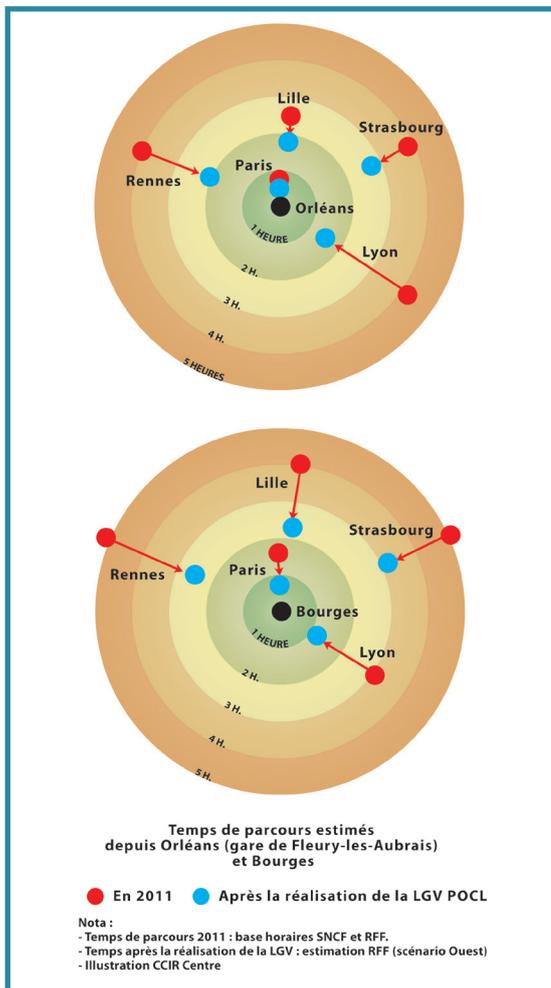
Les attentes en termes de fonctionnalités de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon font l'objet d'un consensus régional. La LGV doit permettre aux habitants du Centre :

- d'accéder au réseau LGV national et européen
- de rejoindre facilement et rapidement les aéroports internationaux (Orly, Roissy, Lyon Saint-Exupéry)
- de pouvoir gagner Lyon et le Sud-Est sans passer par Paris
- de gagner du temps sur les trajets à destination de Paris et des métropoles
- d'établir un lien avec l'Auvergne via la liaison directe avec Clermont-Ferrand

La traduction de ces objectifs au sein des territoires est de :

- relier Orléans au réseau LGV (et desservir ainsi Blois pour rendre le temps de trajet Paris-Blois inférieur à 80 minutes)
- relier Bourges et Vierzon au réseau LGV
- desservir Châteauroux et au-delà le Limousin

*Des gains de temps importants à destination des métropoles*  
Source : CCIR Centre



Il est par ailleurs essentiel, pour viser une complémentarité et des retombées réelles sur toute la région, que la LGV POCL :

- se raccorde aux gares existantes
- se connecte aux infrastructures existantes (correspondances ou prolongements de parcours hors LGV) avec :
  - la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
  - la ligne Nantes-Lyon
  - la LGV Paris-Tours-Bordeaux (via Orléans-Tours et Vierzon-Tours)
  - les principales liaisons grandes lignes et TER (pour irriguer les 6 départements de la région via les nœuds ferroviaires d'Orléans-Les Aubrais et de Vierzon-Bourges)
  - les principaux modes de transports urbains

Ces liaisons profiteront pleinement aux territoires à la condition expresse d'une **fréquence de desserte régulière et adaptée aux besoins**. Ainsi la liaison avec Paris et ses aéroports ne sera utile aux entreprises que si elle est cadencée, avec une fréquence élevée et adaptée aux horaires de travail. La liaison avec Lyon devra à terme offrir le même niveau de service. Au-delà des villes dont la gare accueillera physiquement le TGV, l'effet grande vitesse doit se diffuser largement sur le territoire via **une connexion cohérente avec le réseau classique ferroviaire** (sans diminution de la qualité de service de celui-ci) afin qu'un maximum d'habitants du Centre puissent, à partir de la gare de leur ville, se rendre facilement dans la gare TGV la plus proche pour bénéficier d'un service complet.

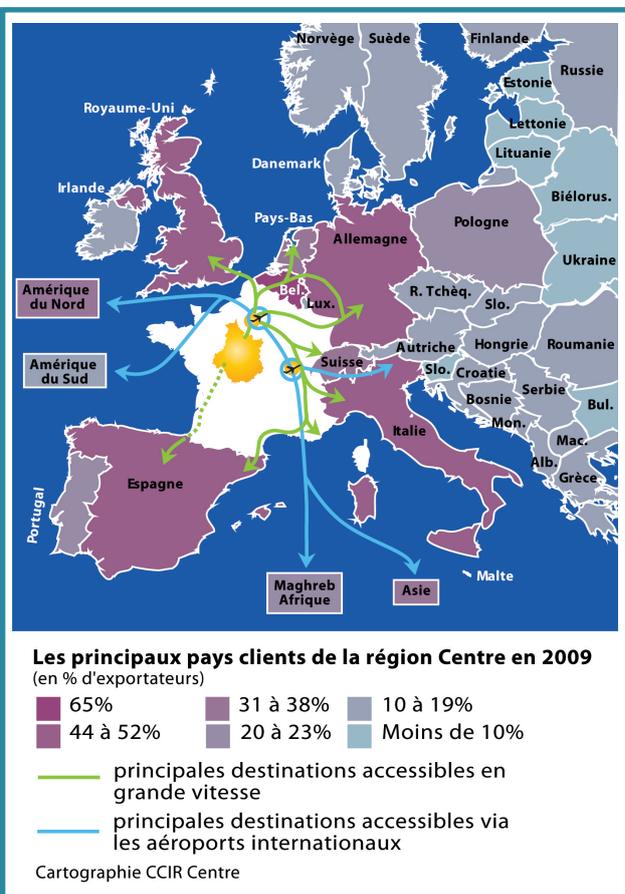
# La grande vitesse, levier du développement économique régional

Le projet POCL est vu comme un moyen d'accroître l'attractivité de la région et d'accélérer son développement grâce à 2 moteurs.

## ■ Favoriser la création d'emplois et de richesses

Une LGV permet l'ouverture grâce à l'accès facilité aux aéroports et aux marchés métropolitains. Améliorer l'environnement des entreprises créera un niveau de service attractif pour susciter des implantations de sites.

- Pour le développement à l'international, source de croissance, la LGV aura l'avantage de **rapprocher les entreprises de leurs clients étrangers** (Belgique, Allemagne, Royaume-Uni...). L'**accès rapide aux aéroports internationaux** offrira l'opportunité de **se développer vers le grand export** en visant des destinations prometteuses en termes de croissance (Russie, Etats-Unis, Canada, Chine).
- Le projet confortera également la dynamique des pôles de compétitivité et clusters d'entreprises dans le Centre. De la Cosmetic Valley (liant les sites régionaux à l'Ile-de-France), à Elastopôle qui épouse les contours du projet POCL (Ile-de-France, Auvergne, Rhône-Alpes), en passant par Viameca (Limousin, Auvergne, Rhône Alpes) et l'ensemble des pôles et clusters régionaux, tous ont vocation à **bénéficier de l'effet grande vitesse** pour accroître leur collaboration et **générer de la richesse**.
- Au-delà de l'industrie, la LGV laisse entrevoir des **effets positifs pour le tourisme** dont le **fort potentiel** est loin d'être pleinement exploité en région Centre. Des axes de développement tels que le patrimoine architectural, l'oénotourisme (notamment dans le Sancerrois) ou les sports et loisirs (Center Parcs, équitation, Loire à vélo, golf), existent en région Centre pour proposer des offres de courts séjours à l'attention d'une clientèle familiale française et européenne (Royaume-Uni, et Allemagne/Bénélux pour qui le Centre est à mi-parcours avec l'Espagne). Une LGV irriguant le territoire stimulera cette offre et accroîtra les retombées pour l'économie locale (nuitées et dépenses de consommation).



*Un accès à l'international facilité par la LGV et l'accès aux aéroports*  
Source : CCIR Centre

## ■ Inverser la dynamique démographique

La grande vitesse peut aider le Centre à conserver ses forces vives et à en attirer de nouvelles en offrant un accès aisé aux principaux pôles de vie, de formation et d'emploi.

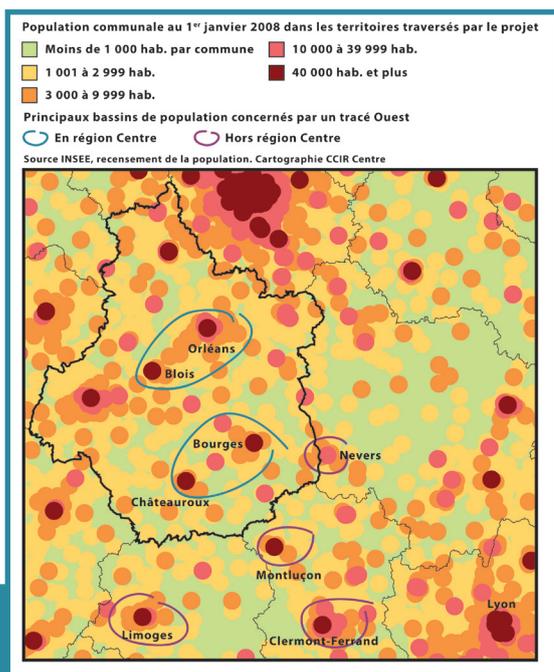
- En matière de recrutement, les difficultés sont parfois liées au **déficit de notoriété** de la région, qui peine à attirer des profils de cadres supérieurs dans les industries de pointe, la recherche ou les services. Une liaison à grande vitesse pourra aider les entreprises régionales à **convaincre des cadres à fort potentiel de venir dans le Centre**, afin de bénéficier à la fois de la douceur de vivre locale et d'un haut niveau d'infrastructures leur permettant d'accéder facilement aux métropoles. Cette desserte élargira également les opportunités professionnelles pour les conjoints des recrues potentielles ainsi que les possibilités d'études pour leurs enfants.
- Concernant les étudiants et les jeunes, la situation actuelle où le Centre enregistre chaque année le départ de 2 500 jeunes (2/3 d'actifs, 1/3 d'étudiants)<sup>(1)</sup> pourrait être enrayerée en leur offrant la **possibilité d'accéder aisément aux principaux pôles de formation et de vie, sans pour autant quitter la région de manière définitive**

(le départ pour achever leur formation supérieure les conduisant souvent à s'installer là où ils ont obtenu leur diplôme, cela pénalise les entreprises du Centre). Une LGV renforcera l'attractivité de la formation locale et valorisera ses enseignements de pointe (universités, écoles d'ingénieurs et de commerce...).

- En termes d'attractivité, la LGV stimulera les projets d'équipements structurants, dès que l'annonce de sa réalisation aura lieu, donnant ainsi confiance aux investisseurs et utilisateurs futurs. C'est le cas pour le quartier d'affaires d'Orléans, qui pourra atteindre un rayonnement supérieur en s'appuyant sur **l'image de marque d'un TGV**. L'aéroport de Châteauroux-Déols ou le pôle consacré à la défense à Bourges-Avord misent eux aussi sur la dynamique LGV pour pérenniser et développer leurs sites. De même, les projets de pôles médicaux (qui doivent répondre à la désertification médicale en région) ou d'équipements sportifs (Arena d'Orléans, vélodrome du CREPS à Bourges) bénéficieront tous d'une LGV, améliorant leur accessibilité et leur attractivité.

<sup>(1)</sup> Les jeunes en région Centre, Insee Centre, Académie Orléans-Tours, DRTEFP, 2008

# Les scénarios Ouest pour irriguer le territoire



Un tracé Ouest pour irriguer des bassins de population importants  
Source : CCIR Centre

Les fonctionnalités attendues par les entreprises du Centre au regard de l'objectif d'accélération du développement économique conduisent naturellement au choix d'une **infrastructure passant au cœur de la région** (au plus près d'Orléans, conformément à la loi Grenelle 1, et de Bourges) avec une **desserte à fréquence élevée des villes principales et des correspondances irriguant les territoires** pour répondre au besoin de désenclavement de la région.

A ce titre, **les scénarii Ouest Sud et Ouest sont les seuls qui satisfont les attentes de la région Centre**, pour une réelle **desserte de qualité d'Orléans et Bourges** (sans raccordement à rallonge qui rendrait leur desserte peu attractive pour les opérateurs) mais aussi pour la **connexion avec le réseau classique** qui serait compliquée par un tracé plus à l'Est (les liaisons y étant moindres).

Ces tracés offrent 3 atouts majeurs pour la concrétisation du projet :

- Ils garantissent la meilleure desserte pour les bassins de population les plus importants (Orléans, Bourges, Blois, Châteauroux, Limoges, Montluçon) qui sont tous situés à l'ouest.
- Ils permettent d'emprunter le corridor existant entre la ligne POLT et l'A71, couplage linéaire qui limitera les nouvelles emprises foncières, réduisant ainsi l'impact du projet sur la biodiversité.
- Ils sont cohérents avec les attentes des régions voisines (Limousin, Auvergne, Bourgogne).

Conscients de l'enjeu de la rentabilité, nous soutiendrons à l'issue du débat public celui de ces deux scénarii (Ouest ou Ouest Sud) qui aura permis l'émergence d'une **cohésion interrégionale** facilitant le financement et accélérant la réalisation du projet. Car l'objectif pour les entreprises est bien que ce projet puisse apporter une réponse à leurs attentes le plus tôt possible.

## CONCLUSION

### L'aménagement du territoire doit guider la décision

- La CCIR Centre soutient le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon considéré comme **nécessaire pour accélérer le développement économique de territoires isolés depuis trop longtemps**, en permettant l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports internationaux.
- Les fonctionnalités attendues et les caractéristiques techniques présentées par le maître d'ouvrage nous amènent à choisir les **scénarii Ouest et Ouest Sud**, qui offrent les **meilleures perspectives de dessertes pour les principaux bassins de vie et d'emplois de la région Centre**.
- Qu'il s'agisse du Ouest ou du Ouest Sud, le **scénario retenu devra rendre techniquement possible une desserte fréquente d'un maximum de villes de l'espace central afin de fédérer les territoires et de les inciter à contribuer au financement**, pour gagner du temps dans la réalisation du projet.
- La CCIR rappelle que ce projet doit avant tout être au service de l'**aménagement du territoire**, et que **l'enjeu vital pour les villes du centre de la France de se rapprocher des métropoles nationales et européennes ne peut pas raisonnablement être considéré comme moins important que l'éventualité d'un gain de 10 minutes sur un trajet Paris-Lyon**.



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE REGION CENTRE  
PA D'INGRE  
6, rue Pierre et Marie Curie  
45926 ORLEANS CEDEX 9  
www.centre.cci.fr  
Tél. : 02 38 25 25 25  
Fax : 02 38 43 00 39

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