



Cahier d'acteur n°81

décembre 2011

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.

Rassembler autour d'un projet durable

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Conseil Général
Département de l'Allier

Conseil général de l'Allier
Hôtel du Département
1, avenue Victor Hugo
B.P. 1669
03000 MOULINS Cedex

En l'état actuel, et en l'absence d'impulsion majeure modifiant la tendance, les projections de l'INSEE à l'horizon 2030, font craindre pour le territoire départemental, un important décrochage démographique et économique.

Le projet de ligne à grande vitesse "Paris - Orléans - Clermont -Ferrand - Lyon" constitue une opportunité pour inverser cette orientation même s'il n'en constitue pas le facteur unique.

De plus, dans un contexte d'amélioration nationale du réseau de lignes à grande vitesse, il convient de garantir à l'ensemble des territoires les mêmes chances de développement et de rechercher une harmonie du réseau ferroviaire pour rendre les investissements efficaces et financièrement acceptables.

C'est pourquoi, le Conseil général de l'Allier retient délibérément l'impérative urgence de cette infrastructure et privilégie, au-delà des uniques mais nécessaires considérations de rentabilité financière, les enjeux pour l'aménagement du territoire.

Une opportunité historique pour le Département de l'Allier

Des enjeux qui font consensus dans le Département...

Le Conseil général et les trois agglomérations du Département s'accordent sur la nécessité d'une desserte de l'Auvergne par une ligne à grande vitesse.

Ils partagent les objectifs de ce projet novateur, tels qu'ils ont été fixés par l'Etat, qui propose de répondre de manière inhabituelle à une double attente, celle de l'aménagement du territoire et celle d'une alternative à la saturation de la ligne Paris-Lyon.

Une contribution citoyenne (près de 5 000 signatures) soutient de manière unanime et solidaire sa réalisation, affirmant ainsi le besoin d'une ligne à grande vitesse et préfigurant son acceptabilité et les efforts communs qui seront consentis pour l'accompagner par une stratégie publique partagée et coordonnée.

...pour un projet dont les fonctionnalités devront répondre à des impératifs de dessertes

Des liaisons ferroviaires performantes en termes de dessertes et de temps de parcours entre l'Auvergne, l'Île de France et Rhône Alpes :

nous demandons des allers-retours vers et depuis Paris et Lyon dans la demi-journée pour Vichy, Moulins et Montluçon et des temps de parcours effectifs de l'ordre d'1h45 vers Paris et 1h15 vers Lyon (2h pour Montluçon). En tout état de cause, ces temps de parcours ne doivent pas être plus longs que les temps de trajet entre Paris-Lyon ou Paris-Clermont. Les études présentées par RFF ont clairement montré que les besoins de mobilité de l'espace central sont plus importants vers Rhône-Alpes que vers l'Île-de-France. Ainsi la variante "Roanne" doit être retenue car seule à répondre à la stratégie de rapprochement des aires métropolitaines ligérienne et auvergnate par l'amélioration du temps de parcours des liaisons Clermont - Lyon.

Des liaisons inter métropolitaines efficaces avec les villes et agglomérations du grand centre par connexions directes des trois agglomérations de l'Allier :

ces liaisons encourageront le développement de coopérations entre les 13 agglomérations de l'espace du projet.

L'intégration d'une fonctionnalité européenne dans la perspective du barreau Est/Ouest :

le barreau Est/Ouest figure, tout comme le projet

POCL, dans le programme supplémentaire de 2500 km de LGV de la loi Grenelle. Les fonctionnalités et les caractéristiques trop imprécises, ainsi qu'un calendrier de réalisation ultérieur, n'ont pas permis de l'intégrer dans les études préalables au débat public. Néanmoins, la cohérence et l'efficacité de l'ensemble des lignes à grande vitesse nécessitent une vision globale. C'est pourquoi il est légitime d'appréhender les articulations possibles du projet POCL avec le barreau Est/Ouest en intégrant les liaisons Lyon-Turin, Lyon-Bordeaux et éventuellement Poitiers-Limoges. Cette perspective améliorerait les relations transversales avec la façade atlantique et confirmerait la vocation européenne du projet qui pourrait ainsi prétendre à des fonds de financements européens.

Des liaisons garantissant l'accès aux plates formes aéroportuaires et aux TGV intersecteurs :

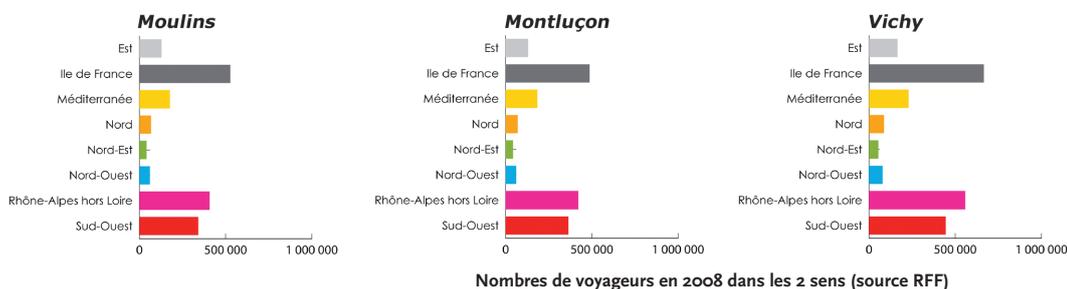
la réalisation de POCL devra ouvrir de nouvelles fonctionnalités en répondant aux attentes de connexions aux trois plateformes aéroportuaires (Orly, Charles de Gaulle, Saint Exupéry).

L'option "Gare d'Orly" doit être confirmée. Cette connexion proposera aux voyageurs un véritable hub fer/air, un accès au centre d'affaires sud francilien, une porte d'entrée au Grand Paris et la perspective de nouvelles correspondances avec des TGV intersecteurs. De même, il semble essentiel de prévoir une connexion

Avec 340 000 habitants et 131 600 emplois, l'Allier s'affirme comme le deuxième département auvergnat. Il ne se structure pas autour d'un pôle économique central mais autour de trois aires urbaines irriguant chacune une partie du territoire. La vocation agricole du département, axée sur des produits de qualité, reste affirmée. L'Allier se distingue également par une réelle spécificité industrielle. Son appareil productif s'appuie sur la richesse d'un tissu de 14 800 petites entreprises renforcé par la présence de groupes de dimension internationale.

(Source : INSEE Auvergne)

Déplacements tous modes ALLIER



à l'interconnexion Sud dans une perspective de développement des liaisons intersecteurs circulant sur POCL. **La simultanéité de réalisation de ces projets pourrait permettre de réduire les coûts.**

■ **Une complémentarité avec les lignes d'équilibre du territoire et avec les trains express régionaux :**

il est fondamental de ne pas opposer POCL à la nécessaire rénovation et modernisation des infrastructures ferroviaires en Région Auvergne. De plus, il semble opportun que l'Etat, autorité organisatrice de transport des trains d'équilibre du

territoire, maintienne l'exploitation de la ligne actuelle "Clermont-Paris" au regard de l'augmentation inévitable du prix du billet et afin de permettre un accès le plus large possible aux trains dans une logique d'offres de services complémentaires et solidaires.

Le Département de l'Allier s'attachera à accompagner l'arrivée de la LGV interconnectée aux réseaux TER en améliorant, si besoin, l'accessibilité routière, en repensant entièrement la complémentarité modale avec le réseau de transport interurbain ou en aménageant des centres d'activités ou d'affaires.

■ **... pour un projet porteur de développement territorial**

Parmi les seuls territoires à ne pas être encore desservis par la grande vitesse, la Région Auvergne toute entière subit une discrimination négative.

Moulins et Montluçon sont deux agglomérations polarisantes aux risques de fragilité. Pour Vichy, territoire moteur sous l'influence de la plaque urbaine clermontoise, l'effet inducteur et dynamisant d'une LGV est une nécessité pour le développement de son attractivité.

Une stagnation inévitable, voire un recul socio-économique au profit de territoires mieux positionnés serait fortement probable si le projet ne se réalise pas.

De plus, au-delà de la dynamique socio-économique locale espérée, la LGV permettrait une connexion des grandes métropoles nationales à un espace rural **disposant d'un potentiel de croissance important dans le cadre du concept "des nouvelles ruralités" que le Département s'emploie à faire émerger.**

Il est donc primordial de donner toute ses chances au Département de l'Allier qui accompagnera ce projet par la recherche de synergies territoriales d'ores et déjà engagées (club des 12, coopération Cher/Nièvre/Allier).

Des éléments techniques, financiers, sociaux et environnementaux à approfondir

■ **Des études complémentaires :
une liaison plus rapide entre Montluçon et Bourges**

L'équité en temps de parcours et en dessertes potentielles directes doit être respectée pour les trois agglomérations de l'Allier. C'est pourquoi, nous demandons la réalisation d'études complémentaires pour rechercher des alternatives répondant à cette exigence.

En plus de l'électrification de la ligne Montluçon-Bourges, des travaux de relèvement de vitesse doivent

être opérés au regard du caractère d'urgence de la situation sans attendre la réalisation du projet. Cela permettra d'offrir un gain de temps assurant un temps de parcours inférieur à 1h45 entre Montluçon et Paris et inférieur à 2h entre Montluçon et Lyon, de façon équitable avec les villes de Vichy et Moulins.

■ **La construction d'une gare nouvelle pour l'accès aux TGV intersecteurs**

L'opportunité et la localisation éventuelle d'une gare nouvelle desservant l'Allier et l'Auvergne devront être étudiées plus finement dans le scénario qui sera retenu. Il convient de noter le risque d'une gare d'accès aux liaisons intersecteurs éloignée des usagers de la plaque urbaine clermontoise qui privilégieront une gare Lyonnaise aux dépens du développement d'une gare nouvelle dans le centre France pour des destinations vers le Sud-Est.

La gare nouvelle entre Moulins et Vichy est discriminante

pour les liaisons Nevers / Moulins-Paris et pose la question d'une possible dévitalisation des gares centres. De plus, une localisation éloignée de la périphérie immédiate d'une agglomération pourrait s'avérer handicapante.

Néanmoins, elle présente un potentiel de développement économique local et rend possible l'émergence d'un nœud ferroviaire dans le Département de l'Allier après la réalisation d'un barreau Est Ouest.

Un besoin de financement considérable

L'effort financier demandé aux collectivités territoriales pourrait être colossal, d'autant que les estimations du projet ne prennent pas en compte le coût des politiques territoriales d'accompagnement (infrastructure routière, renforcement des réseaux de transports, aménagement des centres d'activités...).

Il est donc primordial de rechercher un tracé de rassemblement qui assure un financement le plus large possible auprès des collectivités territoriales et

de l'Europe et qui engage l'Etat dans une posture de solidarité nationale. La question de la participation des collectivités du sud de la France devra à ce titre être posée.

En outre, **la participation des collectivités territoriales devra se limiter à la part relative de l'aménagement du territoire en déduisant le coût estimé d'un doublement de la ligne Paris-Lyon rendu nécessaire du fait de la saturation de la ligne actuelle.**

Une nécessaire limitation des impacts environnementaux

Il est impossible d'éviter l'ensemble des zones sensibles du projet. Il convient donc de jumeler autant que possible son emprise avec les infrastructures existantes.

Plus spécifiquement **il est impératif d'éviter la Forêt de Tronçais ainsi que le vignoble St Pourcinois.**

La très grande vitesse

Le gain de temps engendré par une vitesse de 360km/h est en mesure d'apporter, d'après les études du maître d'ouvrage, un report supplémentaire d'usagers vers POCL qui permettrait de mieux rentabiliser la ligne malgré un coût plus important.

Il convient néanmoins d'être vigilant aux conséquences environnementales, financières et sociétales d'une telle option en évitant que le surcoût ne soit porté par les collectivités locales du périmètre du projet pour qui le gain de temps gagné depuis leur territoire restera marginal.

CONCLUSION

La concrétisation de cette infrastructure représente à la fois une nécessité, une urgence mais également un droit afin de garantir à l'ensemble des territoires les mêmes chances de développement socio-économique.

Les atouts du projet sont multiples (désaturation de la ligne historique, aménagement du territoire, libération de sillons au profit du RER C, amélioration de la régularité du réseau ...) **et justifient une réalisation prioritaire au-delà du principe de fongibilité.**

En conséquence, et en l'état actuel des connaissances du dossier, le Conseil général de l'Allier :

- **soutient sans réserve l'opportunité du projet en retenant les enjeux d'aménagement et de développement du territoire comme critère déterminant pour le tracé définitif ;**
- **considère que seule la variante "Roanne" apporte une réponse efficace aux besoins d'amélioration des relations entre Auvergne et Rhône Alpes ;**
- **rejette le scénario Est qui présente peu d'impacts pour améliorer les dessertes et le développement du territoire et se positionne en faveur de la famille des scénarios Ouest ;**
- **propose la réalisation d'études complémentaires afin d'envisager des solutions alternatives aux scénarios proposés ;**
- **demande que le financement de la réalisation de la ligne fasse l'objet de clés de répartition adaptées à la nature du projet qui dépasse largement le seul intérêt des régions du grand Centre France ;**
- **insiste sur la prise en compte des enjeux environnementaux.**



Conseil Général
Département de l'Allier

Conseil général de l'Allier
Hôtel du Département
1, avenue Victor Hugo
B.P. 1669
03000 MOULINS Cedex

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