



Cahier d'acteur n°39

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.

Désenclaver et développer le Massif central, les entrepreneurs de travaux publics d'Auvergne s'engagent pour la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Fédération Régionale des
Travaux Publics Auvergne

Rue Fernand Forest
Zac de la Fontanille BP 70033
63370 LEMPDES
Tél. 04 73 42 27 00
Fax. 04 73 42 27 05
email : auver@fntp.fr
www.frtpauvergne.fr

Contribution réalisée avec le concours
du cabinet BEAL Consultant SARL

L'Auvergne peut et doit renforcer sa place et devenir, si nous le voulons, terre d'un nouveau "volcanisme" économique et touristique. Pour cela, il nous faut rompre avec notre isolement, rendre notre région plus attractive et renforcer l'accessibilité de ses multiples atouts. Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) nous offre cette opportunité. Il nous faut collectivement la saisir. Elle ne se représentera pas. Les entrepreneurs de travaux publics d'Auvergne, quotidiennement engagés aux côtés notamment des collectivités locales, réalisent vos équipements publics. Aujourd'hui, les professionnels que nous sommes, spécialistes en particulier des enjeux de la mobilité, s'engagent pour concrétiser la volonté commune des Auvergnats de voir leur territoire s'épanouir, prendre toute sa place et accroître son rayonnement. La décision de réaliser la LGV POCL doit dépasser les clivages concernant son tracé et faire prévaloir les intérêts de notre Massif, d'autant que la rentabilité des différents scénarios se tient dans un mouchoir. C'est maintenant qu'il faut s'unir autour d'un consensus pour le Massif central et ses 3,8 millions d'habitants !

Fédération régionale des travaux publics (FRTP) Auvergne

Travaux publics en Auvergne

- 400 entreprises de travaux publics
- 807 millions d'€ de chiffre d'affaires
- 6 600 salariés
- une profession experte de l'aménagement durable des territoires.

LGV POCL, un projet voulu dans le cadre du grenelle de l'environnement

- RFF : maître d'ouvrage
- 12,2 à 14,0 MDE : coût selon le tracé
- 530 à 550 km de voies nouvelles selon le tracé
- 4 à 5 régions selon le tracé
- 3,8 millions de personnes concernées dans le Massif central
- 5,1 à 6,5 millions : gain de voyageurs selon le tracé
- 53€ à 198€ : retombées économiques par habitant selon le tracé
- taux de rentabilité interne des 4 tracés voisin de 5%

FAIRE PREUVE D'ESPRIT D'ÉQUIPE !

Le débat public concernant la LGV POCL est ouvert. Appelez-vous de vos vœux sa réalisation ? : “Toutes les forces vives auvergnates doivent se rassembler et militer pour la réalisation rapide de cette LGV. Elle apporterait beaucoup au développement économique du Massif central comme cela a été observé dans d'autres régions à l'occasion par exemple de la réalisation de la LGV Sud-Est. La réussite sportive d'un grand club du TOP 14 comme l'ASM ne peut être qu'une réussite partagée : elle est liée à la réussite économique du territoire clermontois dont le club porte les couleurs”.

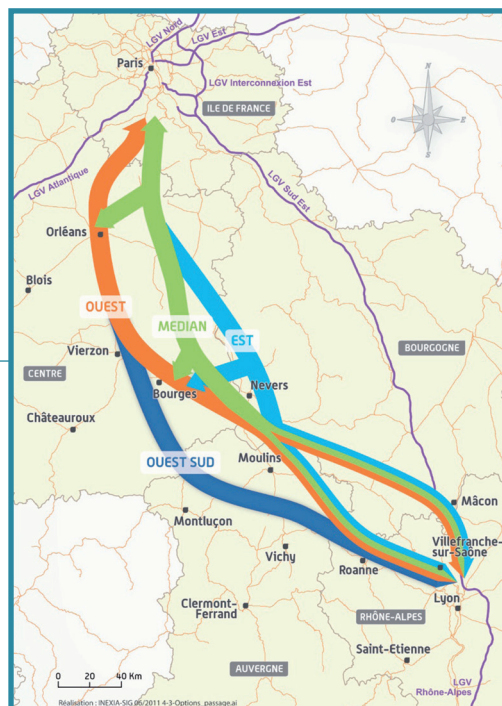
Le choix du tracé suscite beaucoup de débats. Qu'en pensez-vous ? : “Le choix du tracé doit, de mon point de vue, favoriser la solution qui est à la fois la moins consommatrice de temps pour les usagers, la plus proche de Clermont-Ferrand, notre capitale régionale, et qui apporte les meilleures synergies pour l'ensemble du Massif central. Le rugby nous apprend que pour gagner il faut faire prévaloir le collectif sur les intérêts individuels. Il nous faut montrer notre cohésion, notre solidarité : en un mot, les Auvergnats doivent faire preuve d'esprit d'équipe”.

Président de l'AS Montferrand Clermont-Auvergne

COMBINER impérativement la poursuite des objectifs fixés par l'Etat avec une desserte et un développement efficient du Massif central

L'Etat a fixé 4 objectifs à atteindre :

- **RÉDUIRE** le temps de parcours à moins de 2 heures entre Paris et Clermont-Ferrand,
- **RELIER** Orléans au réseau à grande vitesse,
- **DESSERVIR ET DÉSENCLAVER** le grand centre de la France,
- **RÉALISER** une liaison alternative pertinente à la LGV Paris-Lyon qui tend à la saturation (38,9 millions de passagers en 2008 – estimation de 57 millions en 2025).



Les quatre Scénarios. Source : RFF

CHOISIR un tracé au plus près des attentes des habitants, des principaux pôles urbains de notre région et des exigences d'aménagement de nos territoires

La Fédération régionale des travaux publics Auvergne estime que le tracé optimum est celui qui permettra d'atteindre tout à la fois les objectifs suivants :

- **DÉSENCLAVER** et placer durablement le Massif central, ses 3,8 millions d'habitants et Clermont-Ferrand en position de se développer de façon plus pertinente,
- **INTÉGRER** la LGV POCL au système de transport ferroviaire classique (TER,...) pour garantir un développement déconcentré irrigant les villes de la région en particulier Le Puy-Brioude et Aurillac favorisant ainsi l'implantation d'entreprises nouvelles et l'emploi en particulier le recrutement de cadres,

- **PLACER** l'Auvergne au cœur de la croix ferroviaire à grande vitesse qui serait constituée par la LGV POCL et la future liaison transeuropéenne est/ouest (façade atlantique - Lyon - Turin - Europe de l'est),
- **BÂTIR** une gare nouvelle “nord Auvergne”, plateforme ferroviaire européenne qui assurerait le développement de la région urbaine clermontoise forte de près de 600 000 habitants,
- **ASSURER** le meilleur gain économique par actif des zones desservies par la LGV,
- **CONFORTER** la relation de l'Auvergne avec la région Rhône-Alpes, son 1er partenaire économique, en rapprochant fonctionnellement Lyon de Clermont-Ferrand.

LA POURSUITE DE CES OBJECTIFS IMPLIQUE, DU POINT DE VUE DE LA FRTP AUVERGNE, DE RETENIR UN TRACÉ OCCIDENTAL (OUEST-SUD). À l'inverse, plus le tracé est oriental plus il s'écarte des collectivités desservies (Clermont-Ferrand, Orléans, ...) et expose leur budget au risque de charges accrues qui résulteraient de la réalisation des barreaux nécessaires pour rejoindre le "ruban ferroviaire" à grande vitesse dont l'éloignement est, dans ce cas, augmenté.

FAVORISER l'épanouissement des territoires du Massif central grâce à l'accroissement de la portée des déplacements

Nous consacrons généralement à nos déplacements (tous modes confondus) un temps qui ne varie pas de l'ordre d'1 h 30 par jour*. Dans ce « budget temps » les agents économiques, pour satisfaire leurs besoins, recherchent les contacts les plus pertinents possibles. Cette pertinence, pour produire et vendre des biens et des services, élargir une zone de chalandise, embaucher un collaborateur, recevoir une formation (...), est directement liée au nombre de destinations possibles.

Une infrastructure nouvelle accroît non seulement la portée du déplacement mais également le nombre de destinations accessibles et ainsi la pertinence des

choix est accrue. Un employeur aura accès à un large marché d'actifs et pourra organiser plus efficacement son entreprise ; un actif aura accès à un large marché d'employeurs et pourra ainsi valoriser sa formation professionnelle. Le gain de temps devient pertinence économique et crée de la valeur (supplément de chiffre d'affaires, d'emplois et de salaires). Tel est l'enjeu de la réalisation de la LGV POCL qui permettrait de renforcer les relations entre notamment les aires urbaines clermontoise et lyonnaise

[*« Le territoire des hommes » Jean POULIT, 2005, Bourin éditeur].

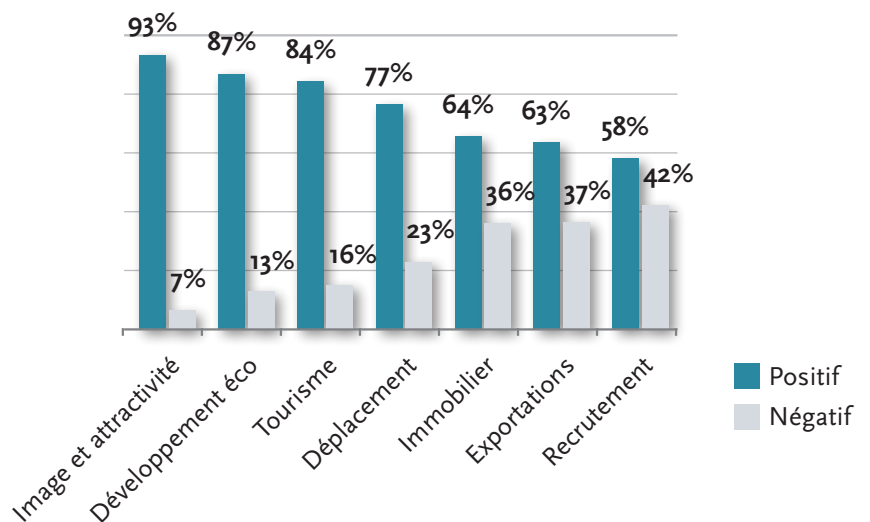
“DOPER” la croissance et l'emploi, les effets très positifs d'une LGV, l'exemple des liaisons Rhin-Rhône et Est

LGV Rhin-Rhône, porteuse de croissance et d'emplois

- 6 000 emplois pendant la durée du chantier (directs et indirects)
- 90 M€ d'achats locaux des personnels en grand déplacement
- 2,3 M€ d'investissement
- 194 M€ de travaux réalisés par des entreprises locales

LGV Est, des effets positifs sur l'économie de Champagne-Ardenne

Source : enquête CCI – chefs d'entreprise



LE GAIN DE TEMPS DEVIENT PERTINENCE ÉCONOMIQUE ET CRÉATEUR DE VALEUR (SUPPLÉMENT DE CHIFFRE D'AFFAIRES, D'EMPLOIS ET DE SALAIRES) DU FAIT DE L'ÉLARGISSEMENT DES DESTINATIONS RENDUES AISÉMENT ACCESSIBLES. Tel est l'un des enjeux majeurs de la réalisation de la LGV POCL qui permettrait de renforcer les relations entre notamment les aires urbaines de la région, Paris, Lyon et, au-delà, les pôles nationaux et européens.

PROTÉGER l'environnement en choisissant un transport collectif, la LGV POCL, faiblement émetteur de CO₂ et des solutions techniques adaptées

LE TGV, CHAMPION DES DÉPLACEMENTS FAIBLEMENT ÉMETTEURS DE CO₂ ET DE CARBONE

Selon le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) un objectif annuel de rejet d'environ 3 milliards de tonnes de carbone stabiliserait la situation. Pour un tel effet, à l'échelle de la population mondiale, le droit de chacun à "émettre" de devrait pas dépasser 500 kg de carbone par an. Hors infrastructures et matériels, cela permettrait de :

- effectuer 1 aller-retour Paris-New-York en avion
- parcourir 15 000 km en citadine (120 g CO₂/km, 4l/100km)
- parcourir 8 000 km en berline (220 g CO₂/km, 7,5l/100km)
- faire 18 fois le tour de la terre en TGV.

RÉDUIRE LE TEMPS DE RETOUR À L'ÉQUILIBRE CARBONE, DES SOLUTIONS TECHNIQUES EXISTENT

La LGV Rhin-Rhône a apporté des enseignements : 20 à 25% des matériaux mis en place ont fait l'objet d'un traitement aux liants hydrauliques (chaux, ciment et dérivés). La chaux a représenté 33% des émissions des travaux de génie civil. Par son processus de fabrication, la chaux est le poste le plus générateur d'émissions de gaz à effet de serre. L'action prioritaire doit donc être la réduction des volumes de chaux consommés. Cette évaluation doit se faire dans le cadre d'une approche environnementale globale (préservation des milieux naturels sensibles, zones humides, zones agricoles etc.).

- **ANTICIPER** la planification des travaux afin de permettre un séchage des matériaux humides sur une plus longue durée, d'améliorer leur portance et réduire d'autant les besoins de liants hydrauliques.
- **OUVRIR** un nombre suffisant de carrières proches du chantier pendant la période de construction.

RESPONSABILITE SOCIÉTALE ET ENVIRONNEMENTALE, CONVENTION D'ENGAGEMENT VOLONTAIRE

La Fédération nationale des travaux publics (FNTP) s'est engagée, le 15 juin 2011, avec le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Objectif : favoriser les initiatives en faveur du développement durable sur les chantiers dans le cadre de la responsabilité sociétale et environnementale des entreprises.

MAÎTRISER LES GAZ À EFFET DE SERRE

La FNTP met à la disposition des entreprises un outil méthodologique d'évaluation de la production de gaz à effet de serre (GES) des activités de travaux publics (OMEGA TP). Il permet l'évolution vers une maîtrise renforcée des émissions de GES des entreprises.

ÉVALUER LES VARIANTES ENVIRONNEMENT

Un logiciel SEVE, système d'évaluation des variantes environnementales, est mis à la disposition des maîtres d'ouvrage par les entreprises de travaux publics. Il permet de comparer les solutions et variantes proposées sur la base d'indicateurs environnementaux (énergie, GES et matériaux).

PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ

Une signalétique de chantier portant sur l'environnement et la biodiversité est mise en place (voies ferrées notamment). Elle permet de signaler les secteurs les plus fragiles lors de la réalisation des travaux dans le cadre des prescriptions du maître d'ouvrage.

ÉLIMINER OU VALORISER LES TRAVERSES OU POTEAUX

Les entreprises de travaux publics de réseaux d'énergie ou de voies ferrées ont engagé un processus pour faire progresser la valorisation ou l'élimination de bois (poteaux et traverses de chemins de fer) traités à la créosote et aux sels de cuivre, chrome et arsenic (CCA).

CONCLUSION

LA FRTP AUVERGNE APPELLE DE SES VŒUX :

LA RÉALISATION DE LA LGV POCL pour une croissance respectueuse de l'environnement et de l'emploi, et pour donner sa chance à l'Auvergne de se développer à la hauteur de ses ambitions et de ses atouts ; y renoncer serait rétrograde pour notre avenir.

UN TRACÉ OCCIDENTAL (OUEST-SUD) pour donner son plein effet à cette infrastructure ferroviaire et accroître le bénéfice socio-économique attendu pour la région, Clermont-Ferrand et son réseau de villes moyennes. Ces choix doivent être dictés par les exigences d'aménagement durable de nos territoires.



Fédération Régionale des Travaux Publics Auvergne
Rue Fernand Forest
Zac de la Fontanille BP 70033
63370 LEMPDES
Tél. 04 73 42 27 00
Fax. 04 73 42 27 05
email : auver@fnfp.fr
www.frtpauvergne.fr

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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