



Cahier d'acteur n°103

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.

L'Association Consulaire en faveur de la LGV POCL, regroupe 10 Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales et Régionales des régions Auvergne et Rhône-Alpes (CCIT du Puy de Dôme, de Haute-Loire, du Cantal, de Moulins/Vichy, de Montluçon/Gannat, de Roanne, de Saint-Etienne et de Lyon ainsi que les CCIR d'Auvergne et de Rhône-Alpes). Elles représentent 293 000 entreprises ressortissantes qui assurent 1 600 000 emplois au sein de territoires qui accueillent 3 600 000 habitants.

L'Association a pour objectif de faire aboutir ce projet majeur qui permettra :

- de connecter au réseau Grandes Lignes national et européen des villes et agglomérations aujourd'hui non desservies par la grande vitesse ferroviaire,
- d'apporter à ses entreprises les services de la grande vitesse susceptibles de faciliter et de multiplier de manière qualitative et quantitative les échanges et les coopérations économiques, sources de la richesse des territoires.

Pour le devenir des entreprises et des territoires, l'Association Consulaire pour la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon souhaite que ce projet se réalise le plus rapidement possible.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association Consulaire Pour la LGV

Association Consulaire pour la LGV POCL

148, boulevard Lavoisier

63000 Clermont-Ferrand

Tél. : 04 73 43 43 78

Mail : lesentreprisespourletgv@gmail.com

La LGV POCL : un projet majeur qui doit être réalisé pour l'avenir de nos entreprises

Le projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon porte de très nombreux espoirs pour les régions concernées et leurs entreprises qui y voient, à juste titre, un levier puissant en termes d'aménagement du territoire, d'attractivité et de développement économique.

Les principales fonctionnalités attendues à l'origine du projet POCL et définies par l'Etat représentent bien les objectifs défendus par l'association :

- assurer un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand,
- améliorer la desserte des territoires du Grand Centre, et en particulier les bassins économiques de toutes les villes industrielles situées entre Clermont-Ferrand et Lyon au réseau à grande vitesse
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à la ligne actuelle Paris - Lyon (LN1) pour répondre aux enjeux à long terme de croissance du trafic et de qualité de service sur cette ligne,
- améliorer la liaison entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Pour l'Association Consulaire, il est impératif que le projet réponde aux enjeux majeurs :

- 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 et de l'Ouest de Rhône-Alpes,
- de rentabilité socio-économique et financière, seuls éléments garants de sa réalisation,
- de développement durable avec un projet qui intègre au mieux les enjeux environnementaux.

Le projet POCL doit répondre aux enjeux suivants :

■ Sécuriser la ligne Paris-Lyon et apporter un service supérieur à la LN1

Le projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon vise à répondre à la saturation de la ligne actuelle, qui atteint aujourd'hui ses limites d'exploitation aux heures de pointe.

Offrir des performances supérieures à la ligne actuelle est une fonctionnalité majeure dans le projet, car c'est elle qui assure en grande partie la réalisation de la LGV POCL. En effet, cette dernière ne se réalisera que si elle dégage une rentabilité suffisante pour les futurs opérateurs de la ligne. A cet effet, le projet doit drainer le maximum de passagers. Il doit donc offrir des temps de parcours inférieurs à la LN1 actuelle pour être suffisamment attractif commercialement et entraîner le report d'un nombre suffisant de passagers sur la

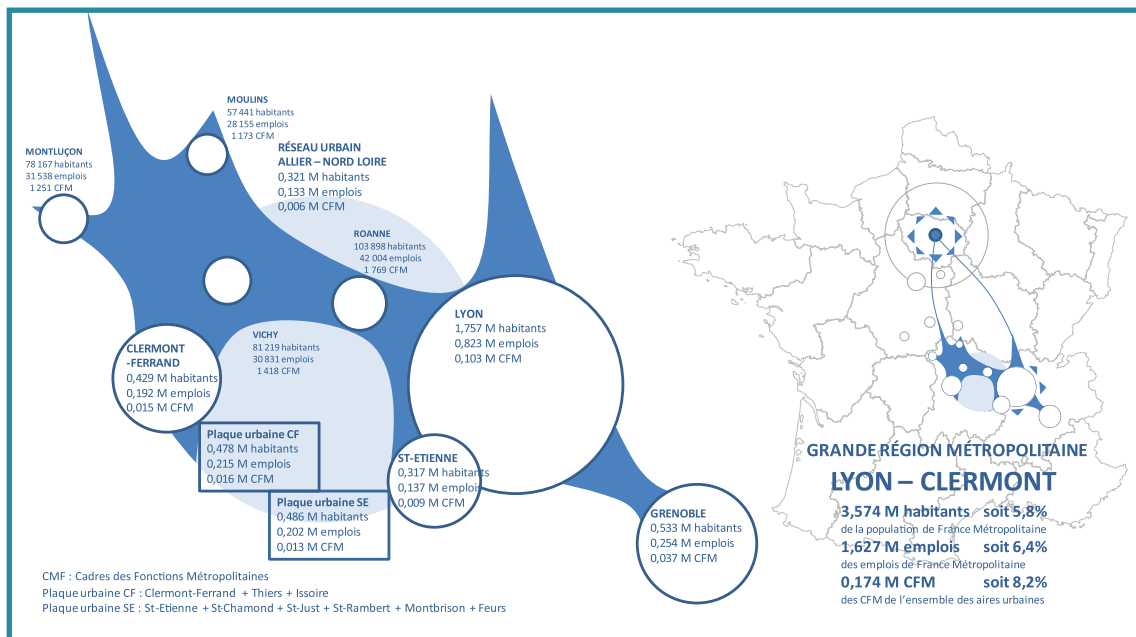
nouvelle ligne. Cet objectif est à mettre en relief au regard des perspectives de développement des liaisons avec le Sud-Est.

A cet égard le projet doit intégrer la possibilité que le tronçon commun de la ligne accepte des vitesses à 360 km/h. L'adoption de cette démarche en tout début de projet permettra de réduire encore le temps de parcours de la ligne Paris-Lyon de l'ordre de 10 mn. L'intérêt du 360 km/h se mesure en termes de nouvelle clientèle, de nouvelles recettes et, au final, d'une réduction de la contribution publique. Ainsi le gain de trafic supplémentaire peut atteindre 1.7 millions de voyageurs, soit environ 25 % de passagers supplémentaires.

■ Améliorer les échanges interrégionaux et métropolitains des régions Auvergne et Rhône-Alpes

Pour les entreprises, cette fonctionnalité est tout aussi fondamentale que les liaisons radiales vers Paris. En effet, l'Auvergne et Rhône-Alpes se caractérisent par un tissu industriel dense. La mise en réseau plus efficace des villes à fort potentiel industriel et des structures de recherche présentes sur le territoire permettra, grâce à une connectivité améliorée, un

renforcement de ce tissu industriel. L'importance des échanges économiques entre l'Auvergne et Rhône-Alpes, améliorés par la mise en place de services Grande Vitesse de qualité, pourrait contribuer à la création d'un vaste système métropolitain et industriel d'envergure européenne, s'appuyant sur une économie productive puissante et diversifiée.



Carte Grande région méro Lyon - Clermont
Source : MENSIA Conseil

Compte tenu de cet enjeu, seules les variantes Sud des scénarii offrent un temps d'accès optimisé entre Lyon et Clermont-Ferrand. A contrario, la variante Nord par Mâcon exclut d'office toute liaison rapide entre Clermont-

Ferrand et Lyon, cette option est donc catégoriquement rejetée par les milieux économiques d'Auvergne et de Rhône-Alpes. Cette variante n'offre par ailleurs aucune nouvelle fonctionnalité par rapport à la ligne Paris-Lyon existante.

■ Envisager de nouvelles fonctionnalités structurantes au niveau national

POCL doit aussi être conçu comme un catalyseur d'une nouvelle vision du système de transport national en intégrant l'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France à Orly. Si ce choix est fait dans le cadre du Débat Public, la gare TGV d'Orly permettrait, malgré une perte de temps de 4 à 5 minutes pour l'arrêt :

- d'accéder à Paris dans un temps inférieur au temps actuel malgré cet arrêt,
- d'établir une connexion rapide avec le Sud francilien et ses pôles économiques et scientifiques, notamment le cône sud de l'innovation - cluster

de Paris Saclay et filières de biotechnologies / pharmacie / santé, et offrir ainsi aux pôles d'Ile-de-France (Paris Biotech Vallée, IGR Cancer Campus, pôle de compétitivité Medicen...) une connectivité accrue avec les pôles équivalents des régions Rhône-Alpes / Auvergne (CLARA, Lyonbiopôle, Biopôle Clermont Auvergne, Viaméca, Céréales Vallée,...).

- d'assurer une intermodalité air-fer et des correspondances intersecteurs, c'est-à-dire, des liaisons interrégionales sans passer par Paris impliquant un changement de gare.

■ Favoriser la connexion ferroviaire avec les plates-formes aéroportuaires Lyon Saint-Exupéry et Paris-Orly :

Cette fonctionnalité est essentielle dans la mesure où elle permet de relier les territoires du Grand Centre de la France aux principales plates-formes aéroportuaires françaises, afin, d'une part, de faciliter l'accès des acteurs économiques et des populations en général aux hubs aéroportuaires et, d'autre part, d'étendre les zones de chalandises des plates-formes aéroportuaires. A ce titre, la gare ferroviaire grande vitesse existante et les réserves foncières dont dispose l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, lui permettront d'absorber une

forte croissance de passagers que pourrait apporter la nouvelle LGV POCL.

De surcroît, cette fonctionnalité, qui consolide plus encore les complémentarités entre le réseau ferroviaire et les plus grandes plateformes aéroportuaires françaises, permet de proposer un système air/fer optimisé. Celui-ci pourrait être particulièrement performant en matière de messagerie et de fret express (projet Euro CAREX) pour renforcer et compléter les activités des principaux opérateurs de la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry

■ Réussir l'arrivée de POCL dans le Noeud Ferroviaire Lyonnais :

La régulation du réseau ferroviaire lyonnais est de plus en plus complexe. En voie de saturation aux heures de pointe aujourd'hui, des solutions doivent impérativement être mises en œuvre avant l'horizon de réalisation de la LGV POCL, afin que le trafic supplémentaire qu'elle induira puisse s'écouler convenablement et sans pénaliser les autres circulations.

Dans ce contexte, tous les scénarii, incluant l'option du raccordement du POCL à la ligne classique PLM, permettent d'accéder aux trois gares lyonnaises (Part-

Dieu, Perrache et Saint-Exupéry), L'opportunité de retenir cette option permettrait de préserver la possibilité d'un rééquilibrage entre les trois gares lyonnaises. En effet, en complément de la nécessaire augmentation des flux sur Saint-Exupéry, une desserte directe de Lyon-Perrache devra être envisagée tout en conservant le raccordement à la LGV actuelle (LN1) à Montanay pour la desserte de Lyon Part-Dieu (débouché commercialement et économiquement privilégié par tous les acteurs de l'Association Consulaire).

Le projet POCL doit être réalisé :

En s'appuyant sur l'ensemble des éléments et fonctionnalités décrits ci-dessus, et au vu du Dossier du Maître d'Ouvrage, l'Association Consulaire en faveur de la LGV POCL :

- **Privilégier la Variante Sud**, c'est-à-dire le passage par Roanne, seul moyen d'assurer un Clermont-Ferrand/Lyon en 1h20 en même temps qu'un Clermont/Paris en moins de 2h ;
- **Exclure la Variante Nord passant par Mâcon** qui ne permet pas d'améliorer les relations Auvergne-Rhône-Alpes et de faire progresser la productivité des déplacements à la demi-journée entre les deux plus grosses agglomérations de la ligne (hors Paris) ;
- **Souhaite que les choix possibles pour le Maître d'Ouvrage à l'issue du débat public intègrent les principes suivants :**
 - élaborer le projet dans une vision équilibrée d'aménagement du territoire qui ne soit pas antagoniste avec les financements possibles et l'équilibre économique du projet,
 - améliorer les liaisons entre Lyon et Paris par rapport à la situation actuelle,
 - respecter les temps d'accès annoncés ainsi que le nombre de dessertes possibles entre Clermont-Ferrand et Lyon/Paris,
 - faire bénéficier aux bassins économiques intermédiaires comme Roanne, Montluçon, Vichy, Moulins et Bourges, de temps d'accès et de dessertes très fortement améliorés par rapport à la situation actuelle à la fois vers Paris et Lyon,
 - maximiser la métropolisation entre Clermont-Ferrand et Lyon par l'effet de la grande vitesse ferroviaire,
 - permettre des possibilités de dessertes et de correspondances entre les territoires du POCL et les autres régions françaises par un accès rapide à une gare TGV.
 - intégrer l'option "raccordement à la ligne classique PLM" afin de préserver la possibilité de desservir la gare de Lyon Perrache sans passer par la gare de Lyon Part-Dieu pour un certain nombre de trains, ce qui contribuera à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, tout en conservant les accès prévus et privilégiés à Lyon-Part-Dieu et à Saint-Exupéry,
 - éviter les contraintes environnementales majeures, et avec elles les contentieux qui, au mieux, retarderont fortement le projet, et au pire, conduiront à son abandon.

CONCLUSION

En tant qu'institution économique représentant les intérêts de près de 30000 entreprises, l'Association Consulaire en faveur de la LGV POCL souhaite avant tout que le POCL se réalise. Pour cela, la seule solution crédible consiste à soutenir un projet qui réponde à la fois aux enjeux d'aménagement du territoire et qui soit réaliste sur le plan de son financement, car c'est bien la combinaison de ces deux objectifs qui permettra au projet de se réaliser dans un délai raisonnable.

Réussir ce projet conditionne le succès de demain pour l'économie de nos territoires.



**Association Consulaire
pour la LGV POCL**

148, boulevard Lavoisier
63000 Clermont-Ferrand
Tél. : 04 73 43 43 78

Mail :
lesentreprisespourletgv@gmail.com

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