

# Cahier d'acteur n°104

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.

## Pour une LGV au service de l'économie et des entreprises

### Le projet de LGV POCL doit-il se réaliser ?

La réponse est évidemment **OUI !**

Les entreprises des territoires du Puy-de-Dôme, dont les leaders sont des multinationales comme LIMAGRAIN, MICHELIN ou encore VOLVIC, ont des besoins en déplacements qui imposent des améliorations importantes sur le domaine ferroviaire. Ces améliorations étant impossibles à atteindre par de simples interventions sur les réseaux existants, **un saut technologique s'impose** sur l'ensemble des liaisons ferroviaires entre les villes du Puy-de-Dôme et les métropoles européennes que sont Paris et Lyon, mais également vers l'international en direction de Bruxelles, Francfort, de l'Italie, de la péninsule ibérique et de l'Europe de l'Est.

**Clermont-Ferrand (bassin d'emploi de 512 271 habitants – source INSEE 2008) constitue hors Paris et Lyon le plus important pôle économique potentiellement desservi par le projet POCL.** Il est à ce titre inconcevable que les entreprises qui sont à l'origine de ce développement ne puissent pas être entendues et ne puissent pas bénéficier de la grande vitesse, dont la carte de

France pénalise clairement leurs atouts pourtant réels dans la compétitivité nationale et internationale. Ces distorsions dans les chances offertes aux entreprises du Puy-de-Dôme et plus largement en Auvergne doivent amener à une réflexion collective sur les manques que le projet POCL pourrait combler en termes d'aménagement du territoire et sur la nécessité de le réaliser rapidement. Ce rattrapage doit intervenir le plus vite possible pour garantir son efficacité et ne pas être déjà dépassé au moment de la mise en service des nouvelles lignes.

**Les échéances du projet POCL doivent donc concentrer l'attention des acteurs publics et des populations sur la nécessité de soutenir un rythme élevé dans l'avancement de ce dernier.** Il est impératif que les choix qui seront faits, compte tenu des besoins des entreprises, permettent d'obtenir le plus rapidement possible la ligne LGV sans pour autant oublier les objectifs fondamentaux poursuivis.

**Dans l'économie d'aujourd'hui et encore plus dans celle de demain, la Grande Vitesse ferroviaire est un atout considérable dans la réussite des entreprises.**

La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Puy-de-Dôme est un Etablissement Public d'Etat dont la mission est d'apporter des services aux entreprises ressortissantes du registre du commerce et des sociétés. Elle représente aujourd'hui près de 22 000 entreprises dans les catégories du Commerce, de l'Industrie et des Services, soit près de la moitié des entreprises d'Auvergne.

C'est à ce titre que la CCIT du Puy-de-Dôme tient à exprimer un avis dans le cadre du débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

**Ce cahier d'acteur vise à s'inscrire dans la recherche du meilleur consensus possible et s'efforce de promouvoir une vision globale de l'intérêt collectif des entreprises du Puy-de-Dôme mais également de l'Auvergne et des autres régions concernées. Il entend à ce titre représenter une vision économique des attentes locales et plus largement du monde économique en général.**

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



Ambert, Clermont-Ferrand, Issoire, Riom, Thiers

**CCIT du Puy-de-Dôme**

148 Boulevard Lavoisier

63037 Clermont-Ferrand cedex 1

Tél. : 04-73-43-43-43

Mail :

[territoires@puy-de-dome.cci.fr](mailto:territoires@puy-de-dome.cci.fr)

# Quels effets attendus pour les entreprises ?

**Les attentes des entreprises du Puy-de-Dôme sont claires :** les liaisons actuelles entre Paris et Clermont sont capitales mais trop peu fiables et mal adaptées aux méthodes actuelles de travail (peu de confort pour travailler, pas de prises d'alimentation électrique ni USB dans la plupart des voitures, aucune connexion Wifi/3G+/3G/Edge dans les voitures, espaces communs de travail dans les rames mal agencés y compris dans les 1ère classe,...etc.).

**L'obtention d'une liaison LGV devra permettre un rehaussement de qualité dans l'offre** proposée en termes de matériel roulant et de qualité des services à bord.

Par ailleurs, l'importance extrême de trouver une alternative crédible à la route entre Clermont-Ferrand et Lyon se justifie en un seul chiffre : **80% des entreprises d'Auvergne ont au moins un partenaire d'affaires en région Rhône-Alpes** (d'après une enquête menée auprès d'un panel de plus de 800 chefs d'entreprises par l'association consulaire pour la LGV POCL - synthèse disponible sur simple demande). Une liaison se rapprochant le plus possible d'une heure quinze (train drapeau) entre Clermont-Ferrand et Lyon n'est pas une condition mais un impératif pour les entreprises. Cette liaison rapide vers Lyon doit permettre d'arriver en centre ville mais également des interconnexions avec le hub TGV lyonnais vers les destinations européennes, et ce dans un temps bien inférieur à la route (1h15/1h20).

**Cette donnée amène la CCIT du Puy-de-Dôme à favoriser l'option visant à faire passer la partie sud**

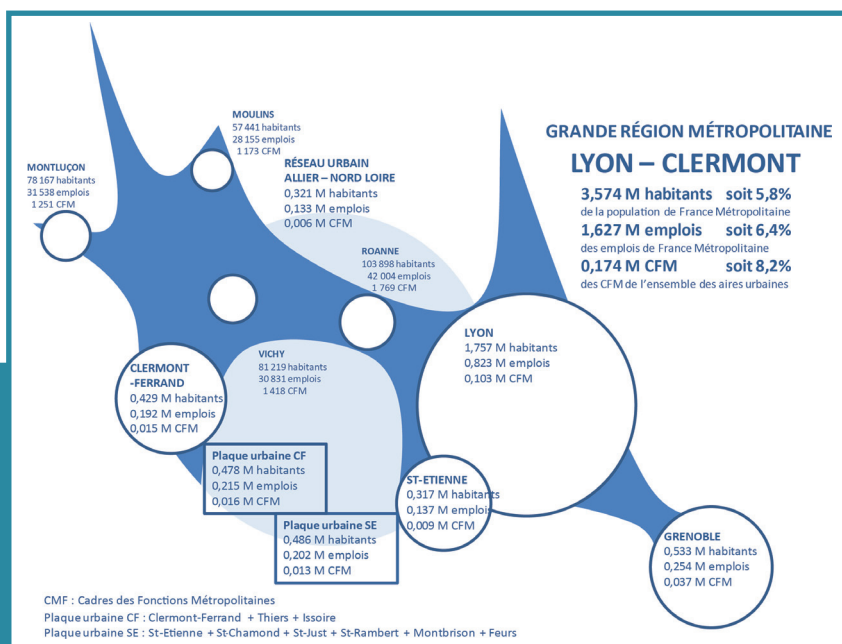
**de la LGV par Roanne, seule garantie pour atteindre cet objectif.**

La liaison vers Paris est tout aussi capitale pour les entreprises dont les centres de décision ou centres de recherche sont parfois situés en région parisienne (plateau de Saclay et Paris intra-muros). Le potentiel de trafic n'étant plus à prouver sur cette liaison, **il est impératif que l'offre qui sera proposée mette Clermont-Ferrand à moins de deux heures de Paris.**

**Forte de ces constats, la CCIT du Puy-de-Dôme insiste lourdement sur une demande fondamentale des entreprises en termes de dessertes : les gains de temps vers Lyon et Paris doivent s'accompagner de dessertes possibles (sans correspondance) à la mi-journée dans les deux sens depuis et à destination des grandes gares de centre ville et vers les aéroports.**

Les gains de temps, s'ils ne permettent pas d'aller-retour sur une demi-journée à la fois vers Lyon et vers Paris, limitent fortement les gains de productivité des déplacements professionnels.

Ainsi, la conjugaison des gains en confort et services, en temps et en nombre de dessertes par jour, constitue la seule clé permettant de s'assurer d'une forte utilisation du mode ferroviaire par les entreprises dans le cadre de leurs déplacements professionnels et de leurs coopérations économiques (pôles de compétitivité Viameca, CLARA...)



Source : MENSIA Conseil

## Métropolisation et Bassin d'emploi :

La nouvelle infrastructure devra également garantir une attractivité nettement renforcée sur les déplacements liés aux flux pendulaires hebdomadaires, offre indispensable au développement des entreprises dans le cadre de leurs politiques de recrutement, mais également pour garantir une meilleure performance de l'appareil de formation Auvergnat (Université, PRES) et des grandes écoles Clermontoises en particulier (IFMA, ISIMA, Groupe ESC Clermont...).

Ces fonctionnalités doivent permettre de conforter le processus de métropolisation entre les villes d'Auvergne (Clermont-Ferrand, Vichy, Issoire, Moulins et Montluçon) et avec l'agglomération du Grand Lyon. Le réseau de villes ainsi renforcé permettra de favoriser les échanges économiques entre ces différents territoires. Les entreprises souhaitent également que les possibilités que pourrait offrir une infrastructure dimensionnée pour atteindre des vitesses supérieures (V360) soient étudiées. Cette réflexion se justifie essentiellement pour deux raisons :

Premièrement, elle permettrait de simuler des temps de parcours inférieurs à ceux affichés aujourd'hui, donnant ainsi de la souplesse quant à la réalisation de l'objectif d'un doublement efficace de la ligne Paris-Lyon (quelque soit le scénario observé) avec un temps de référence restant inférieur au temps actuel.

Deuxièmement, à horizon de mise en service de la Ligne à Grande Vitesse POCL, il ne semble pas irréaliste d'étudier la possibilité d'aménager au minimum une partie des voies avec une norme V360.

## Quel avenir pour les entreprises sans la LGV POCL ?

Les enjeux de l'aménagement des espaces économiques modernes internationaux (notion de distance/temps/coût) ne permettent pas, en raison des prévisions de hausse du coût de l'énergie mais aussi des coûts environnementaux engendrés, d'envisager sereinement l'avenir sans desservir largement et par une "LGV de proximité" les métropoles majeures que sont Clermont-Ferrand et Orléans, deux principaux pôles économiques, culturels et universitaires concernés par le projet (hors Paris et Lyon).

Il est impensable que la route et l'aérien, pourtant extrêmement pertinents sur certaines distances, restent les deux seuls choix possibles en matière de déplacements pour les entreprises du Puy-de-Dôme, et plus largement de l'Auvergne et du Grand Centre, mais également pour tous les professionnels souhaitant se rendre dans ces territoires depuis d'autres agglomérations (importance des trains "province-province").

Si l'arrivée d'une liaison TGV n'est pas une condition autosuffisante à la création de richesses, d'après l'étude

MENSIA «Impacts socio-économiques potentiels de l'arrivée de la LGV POCL sur le territoire du nord de l'Auvergne et la plaque lyonnaise» réalisée pour le compte de l'association consulaire pour la LGV POCL, la dynamique économique de l'Auvergne et de Rhône-Alpes possède la taille critique ainsi que les atouts pour être catalysée par une nouvelle infrastructure comme celle de la LGV POCL, assurant un investissement et des retombées potentielles importantes en dehors du simple retour sur investissement de l'infrastructure.

Ainsi, des effets d'entraînement et d'amélioration sont clairement identifiés (uniquement pour les options de scénarios passants par Roanne) sur les entreprises du tertiaire supérieur et du tourisme, sur la mise en relation des potentiels métropolitains et industriels, sur le renforcement des complémentarités fonctionnelles entre les plaques urbaines clermontoise et lyonnaise, ou encore sur l'effet d'image positive indissociable de l'attractivité des métropoles.

### La CCIT du Puy-de-Dôme, au nom des d'entreprises qu'elle représente, souhaite que le projet POCL se réalise le plus rapidement possible et expose le point de vue suivant

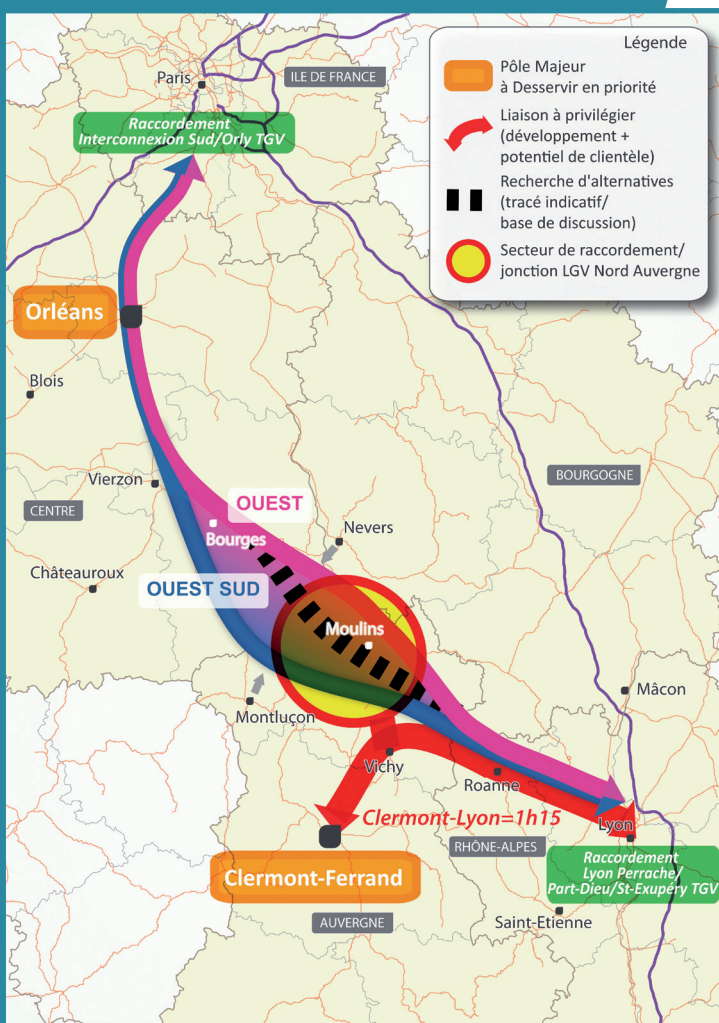
La CCIT du Puy-de-Dôme, au nom des d'entreprises qu'elle représente, souhaite que le projet POCL se réalise le plus rapidement possible et expose le point de vue suivant :

■ le tracé par l'Est ne permet pas d'obtenir un schéma de desserte optimal, et semble décalé lorsqu'il est mis en rapport avec les objectifs de la commande initiale du ministère, surtout vis-à-vis des villes de la région Centre. En conséquence elle rejette catégoriquement cette possibilité.

■ la liaison rapide entre Clermont et Lyon via Roanne

ne doit pas être une option mais l'un des objectifs visés par la LGV POCL tant il constitue une fonctionnalité nouvelle dans le paysage ferroviaire français. Il s'inscrit potentiellement dans une logique transeuropéenne, en conséquence de quoi la CCIT du Puy-de-Dôme ne soutiendra qu'un projet qui permet cette liaison dans un temps le plus court possible (1h15/1h20).

■ la possibilité offerte par l'option d'une gare sous Orly dans le cadre du projet d'interconnexion Sud de l'Ile de France devra être considérée dans la décision finale afin qu'un arrêt soit possible à Orly depuis les territoires desservis par la LGV POCL.



La desserte des métropoles du Grand Centre et de l'Auvergne doit être la plus efficace possible et limiter au maximum les ruptures de charge et correspondances. L'objectif est de proposer à la clientèle une offre comparable à celle dont bénéficie la clientèle parisienne, ou lyonnaise en termes de confort de voyage. C'est pour cette raison que toutes les solutions techniques permettant d'atteindre cet objectif devront être étudiées.

En cela, la création de gares nouvelles telle qu'exposée aujourd'hui dans le dossier du maître d'ouvrage ne permet pas une distinction suffisante entre les gares nouvelles jouant le rôle de "hubs" (seules justifiables d'après la CCIT Puy-de-Dôme) et les gares nouvelles servant uniquement de gare de centre ville "déportée". La CCIT du Puy-de-Dôme souhaite que ce point puisse être mieux exposé dans le cadre du débat.

## CONCLUSION

La CCIT du Puy-de-Dôme propose, au regard de l'évolution du débat public et dans l'optique d'aller vers un consensus bénéfique au projet et à son délai de réalisation, qu'une solution soit étudiée sur la base du schéma exposé ci-dessus. Cette proposition, partant du constat qu'un grand nombre d'acteurs semblent s'entendre sur les extrémités Nord et Sud de ces scénarios, reprend très largement les scénarios Ouest ou Ouest-Sud pour la partie Nord du projet (jusqu'à Bourges) ainsi que la variante par Roanne dans sa partie Sud. La partie centrale du projet (Nord Auvergne et Nivernais), devra faire l'objet de propositions techniques de la part du maître d'ouvrage vis-à-vis de tous les acteurs en présence. Ces propositions, visant à traiter la petite partie centrale de la LGV, devront permettre des temps d'accès vers Lyon et Paris ainsi que des dessertes qui soient moins discriminants entre les villes du Nord de l'Auvergne et du Nivernais.



CCIT du Puy-de-Dôme  
148 Boulevard Lavoisier  
63037 Clermont-Ferrand cedex 1  
Tél. : 04-73-43-43-43  
Mail :  
territoires@puy-de-dome.cci.fr

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

