



Cahier d'acteur n°121

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.

Contribution du Medef Puy de Dôme

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



MEDEF Puy-de-Dôme

14, rue Louis Rosier
La Pardieu

63000 CLERMONT-FERRAND

Téléphone : 04 73 34 85 96

Fax : 04 73 34 07 01

Mail : MEDEF63@wanadoo.fr

Le projet de LGV POCL est le plus ambitieux des projets français de lignes à grande vitesse. Les entreprises du Puy de Dôme attendent depuis longtemps cette opportunité et sont satisfaites de l'émergence de ce projet indispensable à l'essor du Centre de la France. Ce projet a deux objectifs : dé-saturer la ligne actuelle Paris-Lyon et desservir les territoires du centre de la France. Ce projet se prépare. Il doit avant tout être accompagné d'un élan de tous les acteurs afin de réunir toutes les conditions d'une prise de décision rapide. Cette contribution s'appuie sur les éléments communiqués dans le cadre du débat public.

■ Le projet doit se réaliser :

La faisabilité du financement est le nœud gordien du projet : au cours du débat public, RFF rappelle que les deux sources de financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire proviennent du nombre de voyageurs estimés (RFF) et des contribuables (collectivités). Pour maximiser les chances de réussite du projet dans les meilleurs délais, il est donc impératif de favoriser les variantes dont le financement sera le plus aisé.

Les quatre scénarios sont comparables du point de vue des temps de parcours Clermont-Paris et Clermont - Lyon si on considère les variantes par Roanne.

Le Medef 63 affirme l'importance de la réalisation de ce projet pour le développement économique des entreprises. Il donne sa préférence à (aux) scénario(s) qui a (ont) le plus de chance d'aboutir dans les meilleurs délais.

■ Le projet doit se réaliser le plus rapidement possible :

A l'horizon 2025, la grande vitesse apparaîtra comme la normalité. Son absence serait très pénalisante. D'ici là les territoires bénéficiant déjà de la grande vitesse auront pu profiter de toutes les opportunités de développement.

Le premier effet probable de la LGV est un effet d'image qui sera antérieur à sa mise en service et rejaillira sur toutes les régions et villes traversées.

Si le projet ne se faisait pas où avec du retard, au-delà des effets négatifs sur l'image et le développement du Puy de Dôme, le développement des besoins et échanges commerciaux donc des entreprises serait alors très limité et les territoires auraient plus de difficultés à évoluer.

La LGV POCL doit être l'occasion d'une véritable dynamisation économique du territoire. Il s'agit

d'une condition nécessaire mais non suffisante. L'ensemble des acteurs socio-économiques doivent donc s'organiser dès la prise de décision pour construire leur projet de développement tenant compte de l'arrivée de la LGV en 2025. L'exemple de ce qui a été fait à Reims en préparation de l'arrivée de la LGV peut être un exemple dont il peut être tenu compte en Auvergne. Les acteurs économiques doivent s'engager, exprimer leur volonté de développement et profiter du délai avant l'arrivée de la LGV pour trouver de nouveaux marchés et attirer des entreprises dans le Puy de Dôme.

Le Medef propose la création d'un groupe de réflexion et d'action au service de l'arrivée de la LGV

■ Pour que le projet se réalise au plus vite, il doit donc lever les obstacles :

Les obstacles physiques et techniques : traversée des zones urbanisées, entrée et sortie des villes, relief, zones de sylviculture, vignobles, traversés des cours d'eau, zones préservées : plus le tracé sera éloigné de ces zones, plus les conditions de la déclaration d'utilité publique seront facilitées et les risques de retard dans la réalisation minimisés.

Le Medef est favorable en ce sens au tracé qui aura le moins d'impact sur l'environnement et aura de

ce fait plus de chances de respecter l'échéance de 2025.

Les obstacles du financement : le phasage des travaux serait-il une solution ? Le financement ne sera pas forcément acquis dans les années qui viennent. Pour éviter l'abandon pur et simple du projet, le Medef souhaiterait que soit étudié un phasage de la mise en service de la ligne afin d'accélérer la mise en place des premiers bénéficiaires.

Le Medef Puy de Dôme souhaite contribuer au débat public en exprimant le besoin des entreprises du Puy de Dôme et en analysant les conditions dans lesquelles la proposition de RFF y répond :

■ Besoin d'ouverture vers l'extérieur :

Les entreprises du Puy-de-Dôme, dont certaines sont des multinationales, ont des besoins de déplacements importants qui ne sont pas satisfaits actuellement par le domaine ferroviaire. Les améliorations indispensables (vitesse, confort, fréquence) sont

impossibles à atteindre actuellement sur le réseau existant. Le progrès passera donc nécessairement par un saut technologique qui ne peut s'opérer que grâce à une ligne nouvelle et à la technologie des trains à grande vitesse.

■ Besoin d'accessibilité vers le Grand Paris (entrée/sortie) :

L'accessibilité des entreprises du Puy de Dôme vers Paris devra être facile et rapide. C'est pourquoi nous privilégions un tracé le plus direct possible entre les gares des centres ville vers les gares de Paris Intra muros en connexion vers RER et réseau urbain. La LGV sera un outil de développement en proposant un accès facilité

vers la Région Centre et vers l'Ouest (Nantes), vers l'Est (Strasbourg) et le Nord (Lille, Bruxelles, Köln, Amsterdam). De plus, les destinations au-delà de Paris seront permises via le réseau ferré à grande vitesse européen vers les pôles économiques Londres, Lille, Bruxelles, Amsterdam, Köln

■ Besoin de connexions faciles vers les autres destinations :

Au-delà du Bassin Parisien, les entreprises auvergnates, tournées avant tout et de façon traditionnelle vers la Région Rhône Alpes, ont besoin de s'ouvrir vers d'autres régions. Les échanges avec les plateformes aéroportuaires d'Orly et Roissy permettront de favoriser les

échanges en direction de l'Europe et du reste du monde. Cela doit permettre non seulement d'augmenter les possibilités de déplacement au départ du Puy de Dôme, mais aussi d'attirer toutes les régions de France, d'Europe et du monde dans notre département.

■ Besoin de relations fréquentes vers Lyon et Rhône Alpes et au-delà

80% des entreprises d'Auvergne ont au moins un partenaire d'affaires en région Rhône-Alpes

Une liaison rapide entre Clermont-Ferrand et Lyon est primordiale pour les entreprises pour l'arrivée en centre ville, mais aussi pour une liaison efficace vers l'aéroport

de Lyon Saint-Exupéry pour permettre les relations avec un grand nombre de destinations françaises, européennes et mondiales. Le Medef souhaite fortement les variantes par Roanne qui sont les seules à améliorer nettement la relation entre Clermont-Ferrand et Lyon.

■ Besoin de visibilité pour attirer et accueillir des partenaires :

Posséder une "adresse" TGV est devenu un facteur important pour l'image et l'accessibilité de nos entreprises. Etre accessible par TGV est essentiel, de la même manière

que par rapport au réseau routier ou aérien. Une ville, une entreprise qui n'est pas desservie par le TGV perd en visibilité, en identité.

■ Besoin de confort, de rapidité et de fréquence :

La LGV POCL doit être l'occasion d'un saut qualitatif sans précédent : les chefs d'entreprises seront attentifs au confort et à l'équipement du matériel TGV, aux services à bord, à la restauration et à la qualité de l'exploitation ferroviaire pour avoir des TGV ponctuels. De plus, le nombre de trains doit permettre des échanges fréquents

avec Paris et Lyon mais aussi avec toutes les villes qui seront à deux heures de Clermont-Ferrand : un aller-retour avec départ vers 6 h 00 et retour avant 14 heures, un aller-retour avec départ vers 12h30 et retour en fin d'après midi, un troisième avec un départ en début d'après midi et retour en fin de soirée.

■ La proposition de RFF répond aux besoins des entreprises du Puy de Dôme :

L'arrivée de la LGV POCL favorisera la mobilité. L'augmentation de la mobilité sera bénéfique aux échanges commerciaux, aux échanges privés, à la mobilité professionnelle, à la facilité pour exercer une activité professionnelle sur plusieurs sites, à organiser des événements, rencontres, visites, réunions de façon beaucoup plus réactive.

Les quatre scénarios présentés par RFF améliorent tous l'accessibilité vers Paris, la relation avec Lyon et

l'ouverture des entreprises du Puy de Dôme vers un réseau ferroviaire européen.

La ligne à grande vitesse permettra aux entreprises et aux autres acteurs du territoire (tourisme, enseignement, santé) de récupérer le niveau de connexion nécessaire avec les autres pôles

L'image du Puy de Dôme, des départements, des villes et des entreprises sera dynamisée.

La relation entre le Puy de Dôme et les destinations favorites seront grandement améliorées.

Le fait que les villes ne soient pas situées directement sur la ligne à grande vitesse n'est pas un obstacle en soi (actuellement seules 14 villes en France sont situées sur une ligne à grande vitesse, alors que plus de deux cents villes sont desservies par le TGV). Cependant, il faudra être vigilant sur les temps de parcours et d'accès depuis une ville centre jusqu'à la ligne nouvelle ainsi que les conditions d'accès : TGV systématiquement, TGV +

TER... Attention également à l'équilibre des temps de parcours/desserte entre les différentes villes. Il est nécessaire de réfléchir dès maintenant aux conditions nécessaires pour accélérer la liaison Clermont-Ferrand, Vichy vers Lyon : fréquence et tracé, utilisation de la ligne ferroviaire classique actuelle jusqu'à la LGV : amélioration de la voie ferrée entre Clermont-Ferrand et la LGV pour porter les circulations à 200 km/h, liaison en matériel automoteur à grande vitesse.

■ La position du Medef 63 est basée sur l'évaluation des quatre critères qui permettront de déterminer si le projet est finançable :

- Le coût de construction mais aussi d'exploitation
- Le gain de voyageurs
- Les temps de parcours et la vitesse
- Le bilan économique prévu par le maître d'ouvrage

■ Le coût :

Les coûts de construction affichés s'étalent de 12,9 milliards d'€ pour les scénarios ouest et médian à 14 milliards d'€ pour le scénario ouest-sud.

Le Medef souhaite que le maître d'ouvrage apporte des éléments complémentaires en ce qui concerne les coûts complémentaires : entretien de la voie, maintenance du matériel et des installations

■ Le gain de voyageurs :

Les gains de voyageurs sont estimés entre 5,1 millions de voyageurs par an pour le scénario ouest-sud et 6,5 millions de voyageurs par an pour les scénarios Est et médian.

■ La rentabilité prévue par le maître d'ouvrage :

Le coût par voyageur gagné s'étale de 1,88 E par voyageur (scénario médian) à 2,74 E par voyageur (scénario Ouest-Sud).

En ce qui concerne la « rentabilité » (TRI), les scénarios Médian et Est semblent nettement plus avantageux.

En ce qui concerne la valeur actualisée nette, elle va de 1,1 mDE pour le scénario Ouest-Sud à 10 mDE pour les scénarios Est et médian ce qui conduirait à privilégier ces derniers.

CONCLUSION

Compte tenu de l'ensemble des critères économiques, des capacités de mobilisation de financements, et de la desserte des territoires du Puy de Dôme, le souhait exprimé par le Medef du Puy de Dôme est de privilégier la solution réalisable dans les meilleurs délais.

Si l'on considère les critères présentés par le maître d'ouvrage, la logique économique ainsi que les temps de parcours et le nombre de voyageurs concernés orientent la position du Medef du Puy de Dôme en faveur du scénario Médian (variante sud par Roanne) et à exclure le scénario Est.

Toutefois, le Medef Puy-de-Dôme approuverait toute variante qui améliorerait la desserte des agglomérations situées au nord de l'Auvergne (tracé intermédiaire entre les tracés médian et ouest-sud, notamment dans la partie au sud de Bourges) dès lors que cette variante obtiendrait un plus large consensus pour son financement et qu'elle ne retarderait pas la décision ni la date de mise en service.

Par ailleurs le Medef du Puy de Dôme souhaite que les sujets suivants soient éclairés :

- La fréquence de desserte point à point Clermont-Paris et Clermont-Lyon
- Le portage financier et les hypothèses de répartition entre les différents financeurs
- L'éventualité d'un phasage de la réalisation pour favoriser le financement du projet.
- La desserte de Montluçon dans le cas du scénario médian



MEDEF Puy-de-Dôme
14, rue Louis Rosier
La Pardieu
63000 CLERMONT-FERRAND

Téléphone : 04 73 34 85 96

Fax : 04 73 34 07 01

Mail : MEDEF63@wanadoo.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

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL