

Cahier d'acteur n°122

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.

OUI à la LGV POCL, enjeu stratégique majeur pour les entreprises de l'Allier

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Chambre de Commerce
et d'Industrie de
MOULINS-VICHY

la **CCIT de Moulins-Vichy**
qui représente 6 000 entreprises
et 30 000 emplois

17, cours Jean Jaurès
03000 MOULINS
Tél. : 04 70 35 40 00

Dans toutes les régions françaises et européennes, les infrastructures de transport sont considérées comme des vecteurs essentiels du développement économique grâce au développement des échanges tant professionnels qu'humains qu'elles induisent.

*Parce que l'Allier connaît un retard considérable dans le développement de ses infrastructures tant routières que ferrées, la CCIT de Moulins-Vichy, dans l'exercice de sa mission de porte parole des besoins et des attentes des entreprises, en a fait une de ses **priorités majeures**.*

En effet, la LGV POCL contribuera à accroître l'attractivité de notre territoire, ouvrira de nouvelles perspectives d'échanges, de coopérations, de déplacements et d'accessibilité attendus tant par les entreprises que par la population.

*Parce qu'il constitue une **chance historique** qui ne se représentera pas, la CCIT de Moulins-Vichy soutient sans réserve le projet de LGV Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon, formidable opportunité de développement de notre territoire et des entreprises qui le composent.*

Pour combiner aménagement du territoire, réalisme économique et développement durable : le scénario qui s'impose

Par dessus tout, le souhait des entreprises est que ce projet se réalise. Aussi, la CCIT de Moulins-Vichy est convaincue que ce projet ne verra le jour que si un consensus fort arrive à se former parmi tous les acteurs, consensus qui permette aussi de placer ce projet dans la liste de ceux à lancer avant 2020. Il est donc nécessaire :

- pour **RFF**, qui ne peut investir que dans la limite de l'article 4 de ses statuts :
 - que l'investissement en kms soit le plus court possible et phasable ;
 - que les péages qu'il encaissera couvrent son investissement.
- pour **la SNCF** :
 - que le scénario retenu offre des temps de parcours inférieurs entre Paris et Lyon à ceux de la LN1 ;
 - qu'il entraîne un nombre suffisant de passagers qui viendront majoritairement du sud-est (en volume et en valeur du billet de train). C'est donc bien un projet nord-sud et en aucun cas pas un projet est-ouest.
- pour **les collectivités locales** :
 - que le scénario retenu offre des dessertes et des temps de parcours attractifs à un maximum de populations et d'entreprises capables d'alimenter le trafic, le cas échéant dans le cadre de conventionnements qui soient financièrement supportable par elles ;
 - que le cofinancement attendu de cette ligne soit

supportable par elles. A ce stade, la participation des collectivités est estimée par RFF entre 4 à 5 Milliards d'euros selon les scénarii.

- pour **l'Etat** (compte tenu de sa situation financière) :
 - que le scénario retenu draine suffisamment de voyageurs pour les opérateurs et suscite suffisamment d'intérêt pour les collectivités locales pour lui permettre de limiter d'autant sa propre contribution.
 - que le projet soit soutenu financièrement par l'Europe d'autant plus qu'il s'agit d'un maillon du réseau de LGV européennes avec des liaisons comme Londres/Turin, Bruxelles/Barcelone,...
- pour **l'environnement** :
 - que l'impact, sur un linéaire de 500 kms, soit le plus faible possible compte tenu de la complexité des zones traversées dont certaines sont quasiment « inaliénables » (ex : traversée sur 70 kms dans le scénario Ouest-Sud de la Sologne, plus grande zone Natura 2000 d'Europe, traversée du Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO et sur notre secteur les traversées de la Forêt de Tronçais, du Val d'Allier, du Bocage Bourbonnais, du vignoble St Pourçinois et de la Sologne Bourbonnaise).
 - que dans ce projet la réduction des émissions de CO₂ soit significative.
- pour **Rhône-Alpes** :
 - que le scénario retenu passe par Roanne.

■ A ce jour, le scénario **MEDIAN variante Roanne** est le plus pertinent pour notre territoire et nos entreprises car

- Il présente une économie du projet infiniment moins fragile que le tracé Ouest-Sud, à la fois parce qu'il est plus court et qu'il draine beaucoup plus de passagers ;
- Il évite entre autre le passage par la Sologne sur 70 Kms et avec lui tous les contentieux qu'il ne manquera pas d'entraîner, et qui, au mieux, retarderont fortement le projet et au pire conduiront à son abandon ;
- Il offre pour la plupart des villes reliées des temps de parcours et des fréquences tout à fait satisfaisants et très améliorés par rapport à l'existant ce qui n'est pas

le cas du tracé Ouest-Sud qui isole Nevers, Moulins et dégrade la desserte de Vichy. Ce sont ces gains de fluidité et de rapidité que les entreprises et les usagers attendent fortement.

Néanmoins, parce que le plus important est que cette LGV se réalise, la CCIT de Moulins-Vichy accepte le scénario OUEST qui diffère du MEDIAN par les tracés au nord de Nevers, scénario plus coûteux et donc présentant une économie plus fragile. La CCIT de Moulins-Vichy exclue totalement les scénarii Ouest-Sud et Est et toute gare nouvelle entre Moulins et Vichy.

De nouvelles fonctionnalités attendues autour des scénarii MEDIAN et OUEST variante Roanne

Les fonctionnalités des scénarii MEDIAN et OUEST variante Roanne proposées au débat public doivent être améliorées selon la CCIT de Moulins-Vichy :

Pour Montluçon :

Alors qu'elle est un des principaux bassins industriels de l'Auvergne, Montluçon doit disposer de fonctionnalités renforcées par rapport à ce qui est proposé par le Maître d'Ouvrage et bénéficier d'une desserte vers Paris en 1h45 en électrifiant et en modernisant la ligne Montluçon/Bourges.

Pour Vichy :

Le choix de la variante Roanne et l'utilisation de la gare actuelle en centre ville permettent à Vichy de s'insérer sur un axe Clermont-Ferrand/Vichy/Roanne/Lyon, de profiter pleinement du rapprochement des économies des régions Auvergne et Rhône-Alpes, et d'accéder en 55' environ aux formidables hubs ferré et aérien lyonnais. **La liaison ferroviaire Clermont/Lyon/Vichy en 1h20 doit être pleinement intégrée aux objectifs du projet POCL.**

Pour Moulins :

Si les dessertes de Moulins et Vichy en direction de Paris sont considérablement améliorées par rapport à l'existant dans les scénarii MEDIAN et OUEST, ce n'est pas le cas pour les échanges entre Moulins et la région Rhône-Alpes et au-delà (pour Vichy, cela se fait via Roanne en moins d'une heure).

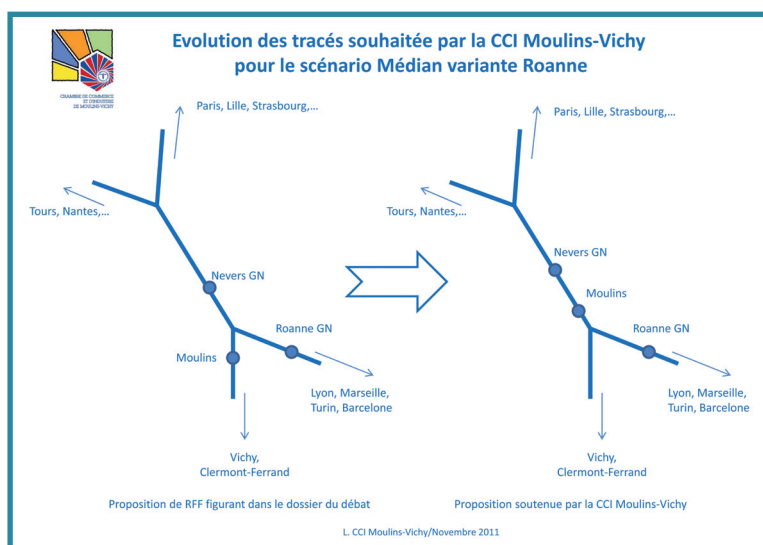
En effet, les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes sont les premières destinations des flux de voyageurs au départ de Moulins, et dans les voyageurs, il y a bien sûr l'ensemble des déplacements professionnels (**la région Rhône-Alpes est le premier partenaire économique de l'Allier**).

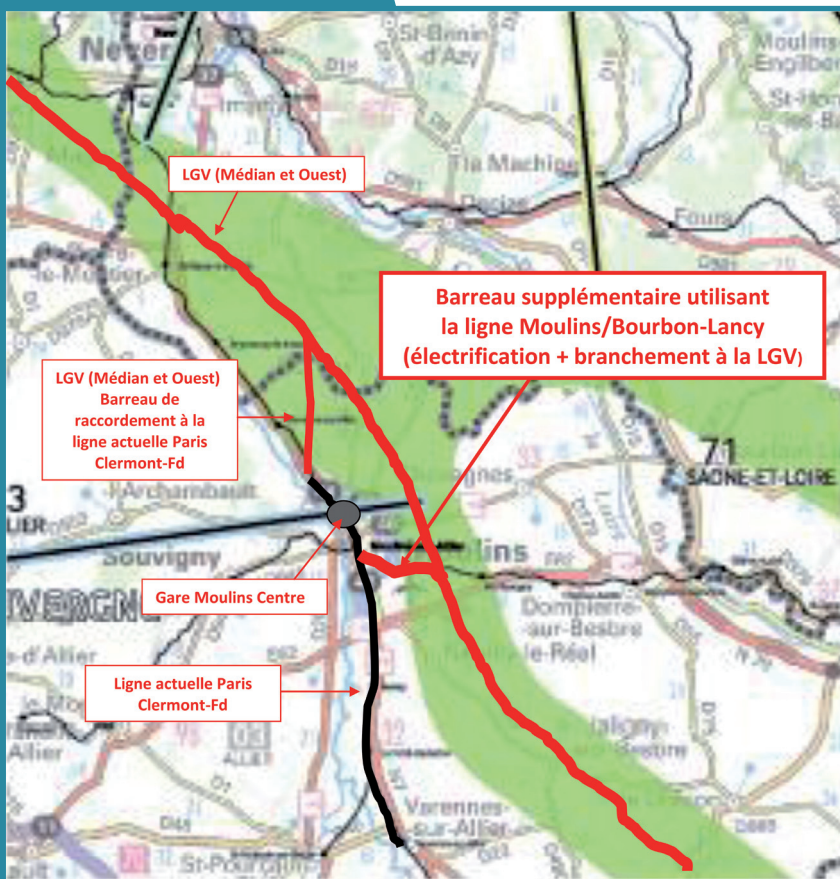
Flux de voyageurs tous modes (Source SETEC année 2008- Débat Public POCL)	vers Ile-de-France	vers Rhône-Alpes
de Moulins	527 900	407 600
de Vichy	665 000	557 900

Au départ de Moulins pour Paris, la part modale du train est de 36%, cela veut dire qu'un voyageur sur 3 qui va de Moulins à Paris prend le train. Au départ de Moulins pour Lyon, la part modale du train est 10% soit un voyageur sur 10. Cela montre très clairement que **le gain de voyageurs prenant le train au départ de Moulins en direction de Lyon est très important.**

Or lorsque l'on regarde très attentivement ce qui est proposé dans le dossier du maître d'ouvrage, on s'aperçoit que les liaisons Moulins/Lyon, Moulins/Marseille, Moulins/... en TGV se feront par une correspondance. Cela veut aussi dire que pour les scénarii MEDIAN et OUEST, un TGV au départ de Marseille à destination de Paris ne passera jamais en gare centre de Moulins.

Afin de raccorder en direct Moulins à Lyon, à Rhône-Alpes et au-delà, la CCIT de Moulins-Vichy propose un nouveau tracé autour de Moulins avec un barreau supplémentaire permettant une desserte optimum en regard des flux existants et du potentiel de gain de voyageurs vers ces destinations :





Concrètement, à partir des cartes détaillées fournies par RFF dans le cadre du débat public, le tracé pourrait être le suivant, en exploitant au maximum les lignes existantes.

CONCLUSION

En résumé, la CCIT de Moulins-Vichy fait :

- un choix de raison et de territoire en retenant le scénario MEDIAN variante Roanne.
- un choix de consensus en acceptant le scénario OUEST variante Roanne.

Cependant, la position de la CCIT de Moulins-Vichy est assortie de demandes et d'exigences complémentaires sur les fonctionnalités autour de ces deux scénarii :

- 1- Le raccordement complet de Moulins à la LGV via un barreau supplémentaire au sud pour raccorder Moulins à Lyon et au-delà ;
- 2- Une liaison Clermont/Lyon en 1h20 permettant à Vichy de pouvoir accéder au formidable hub lyonnais en 55 minutes environ ;
- 3- Une liaison Montluçon/Paris en 1h45 ;
- 4- Une infrastructure calibrée pour permettre une vitesse commerciale de 360km/h, facteur de productivité ;
- 5- Des fréquences d'arrêt en gare de Moulins et Vichy pour les dessertes vers Paris au minimum aussi nombreuses qu'actuellement et en forte amélioration vers Lyon par rapport à l'existant et permettant des A/R sur une demie journée ou une journée ;
- 6- Un raccordement de cette LGV à l'interconnexion Sud pour accéder à Roissy, à la façade Atlantique et aller vers d'autres destinations (Strasbourg,...) et une connexion aux aéroports parisiens et lyonnais ;
- 7- L'implantation d'une base travaux à proximité de Moulins et reliée au réseau ferré ;
- 8- La poursuite de la modernisation du réseau existant en parallèle de l'avancement du projet POCL.



Chambre de Commerce
et d'Industrie de
MOULINS-VICHY

la CCIT de Moulins-Vichy
17, cours Jean Jaurès
03000 MOULINS
Tél. : 04 70 35 40 00

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