



Cahier d'acteur n°127

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.

Relier Saint Etienne et Paris en 2h10, c'est donner aux entreprises une infrastructure enfin à la hauteur de leurs performances

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**CHAMBRE DE COMMERCE
ET INDUSTRIE TERRITORIALE
SAINT-ETIENNE MONTBRISON**

La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Saint-Etienne Montbrison représente 20 000 entreprises des secteurs de l'industrie, du commerce et des services.

André Mounier, Président de la CCI Territoriale de Saint-Etienne Montbrison, est clair quand on l'interroge sur la possibilité d'une ligne TGV traversant la Loire. "Un trajet Saint-Etienne-Paris en 2h10 correspondrait enfin à la norme, comme à la compétitivité de nos entreprises. Nous sommes aujourd'hui pénalisés par le déficit d'infrastructures autoroutières et ferroviaires. Il n'est pas acceptable qu'un territoire économique aussi performant que le nôtre, un territoire qui compte 20 leaders mondiaux, le pôle de compétitivité de l'industrie mécanique VIAMECA, le plus grands nombre de grappes d'entreprises de Rhône-Alpes, les sièges sociaux de groupes tels Casino, l'ère entreprise privée de la région, soit aussi mal relié à la capitale et aux principales agglomérations françaises. La réalisation de cette ligne à grande vitesse permettrait à nos entreprises et à notre territoire d'exprimer pleinement leur extraordinaire potentiel. Cet investissement est vraiment nécessaire, car l'accessibilité est la norme quand tous les territoires du monde sont en compétition."



André MOUNIER
Président de la CCI Territoriale de Saint-Etienne Montbrison

La desserte ferroviaire Saint-Etienne/Lyon-Paris ne répond pas aux exigences de la compétition économique actuelle.

Lyon et Saint-Etienne sont les 2^{ème} et 8^{ème} agglomérations de France. Distantes de seulement 50 kilomètres, elles tissent de longue date entre elles des liens de toutes natures, économiques, scientifiques, culturels, dont la structuration permettra d'exprimer pleinement leur extraordinaire potentiel.

L'Etat en a identifié tout l'enjeu avec la "Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise", signée par le Premier Ministre le 15 janvier 2007 : elle planifie son développement afin de lui donner une dimension internationale.

Dans ce contexte, force est de constater que la partie ligérienne de cette métropole d'avenir reste en marge des grands courants ferroviaires et du développement des LGV.

Le projet POCL permettra de connecter enfin Saint-Etienne et son bassin économique à la grande vitesse. Il comblera le déficit qui pénalise en la matière les chefs d'entreprises du territoire.

Actuellement, la liaison Saint-Etienne - Paris est sous-performante, avec un temps de parcours Lyon – Saint-Etienne avoisinant l'heure. Cette durée tire plus le territoire vers le XIX^{ème} siècle que vers le XXI^{ème} : en 150 ans, le temps de trajet entre Lyon et Saint Etienne n'a pas été divisé par 2, quand il était divisé par 18 entre Lyon et Paris !

De ce point de vue, le projet POCL doit combler le retard accumulé en termes d'investissements ferroviaires, provoquant un découplage entre le potentiel économique et les infrastructures de transport à sa disposition.

Connecter Saint-Etienne à la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon : Pour une infrastructure en adéquation avec le potentiel économique territorial.

- Saint-Etienne compte 20 000 entreprises. Elle abrite la 2^{ème} concentration française de PMI de la mécanique après l'Ile de France. Elle est le siège de très nombreux leaders nationaux et internationaux dans tous les secteurs d'activité. CASINO, 1^{ère} entreprise privée de Rhône-Alpes, SNF (traitement de l'eau et de l'extraction chimique de pétrole), HAULOTTE (engins d'élévation), ZANNIER (mode enfantine), ZF (composants automobiles), GMD (découpage-emboutissage), AXELTECH (essieux de camions), EUROTAB (poudres compressées), HEF (traitement de surface), THALES ANGENIEUX (optique), CLEXTRAL (extrusion), GUILLOTEAU (fromagerie), NIGAY (caramel industriel), DESJOYAUX (piscines), BADOIT (eaux de table), FOCAL (enceintes acoustiques), THUASNE, GIBAUD, GANZONI (textiles de santé), VERNEY-CARRON (armes de chasse), WEISS (chocolats), OBUT (boules de pétanque)...

- Saint-Etienne se distingue par l'excellence de ses filières. Elle est le premier territoire de Rhône-Alpes pour le nombre de grappes d'entreprises labellisées au plan national par la DATAR : NUMELINK pour l'industrie numérique, MECALOIRE pour l'industrie mécanique, POLE DES TECHNOLOGIES MEDICALES pour l'industrie médicale, POLE AGRO-ALIMENTAIRE LOIRE pour les industries agro-alimentaires, COLLECTIF DESIGNERS PLUS pour le design, SPORT/LOISIRS/MONTAGNE pour les industries du sport, LOGISTIQUE 42 pour la logistique. En outre, Saint Etienne est le siège du pôle de compétitivité national de l'industrie mécanique, VIAMECA.

S'inscrivant sans complexe dans la compétition mondialisée, conduisant avec un Etablissement Public d'Aménagement une démarche de très ample renouvellement urbain, Saint-Etienne a besoin, avec le POCL, de l'infrastructure répondant à sa politique d'attractivité.

Le POCL doit permettre d'améliorer les liaisons de Saint Etienne avec les grandes agglomérations françaises.

La LGV POCL permettra une meilleure accessibilité ferroviaire de Saint-Etienne avec les grands aéroports parisiens, à travers notamment la création de la gare d'Orly et son interconnexion Sud. Cela constitue un atout décisif pour la compétitivité des 700 entreprises exportatrices de notre territoire.

- A l'heure actuelle, il est nécessaire de prendre une, voire deux correspondances pour se rendre de Saint-Etienne à Roissy, de Saint -Etienne à Montpellier, ou à Nice, à Nantes, à Lille, à Toulouse
- L'agglomération stéphanoise a un niveau de desserte nationale qui ne correspond pas à son rang de 8ème communauté d'agglomération de France.
- La part modale moyenne du fer pour les déplacements nationaux y est faible comparée à celle des agglomérations françaises, 24% sur un potentiel de 13 millions de déplacements annuels.
- Il est donc nécessaire de créer de nouvelles dessertes TGV attractives au départ de Saint-Etienne.

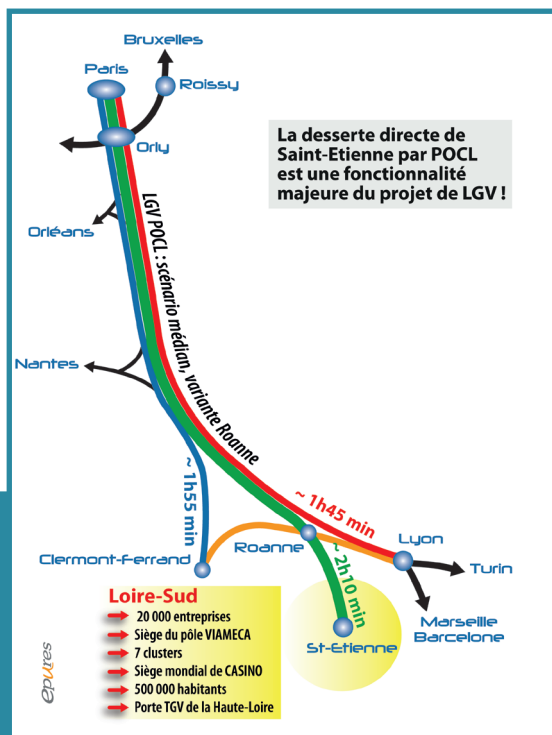
■ Pour une meilleure liaison ferroviaire avec l'Auvergne et Rhône-Alpes

Le projet de LGV POCL pose la question de l'amélioration des déplacements entre l'Auvergne et Rhône-Alpes, notamment entre Clermont, Roanne, Saint-Etienne et Lyon.

Une meilleure connexion Clermont/Roanne/Saint-Etienne permettra d'intensifier le recours au transport ferré entre les entreprises de la Loire et leurs grands donneurs d'ordre implantés en Auvergne comme les groupes Michelin ou Aubert et Duval...

Le projet de LGV POCL servira ainsi le développement d'un bassin de coopération inter-entreprises et inter-universitaire entre Lyon, Saint-Etienne, Roanne et Clermont-Ferrand.

Le choix de la performance économique territoriale : la CCIT de Saint-Etienne Montbrison opte pour le scénario "médian variante Roanne, avec desserte de Saint-Etienne".



La CCIT de Saint-Etienne Montbrison s'est prononcée à l'unanimité lors de son assemblée générale du 28 novembre 2011 en faveur du POCL, scénario "médian variante Roanne".

Seul le passage par Roanne permet d'afficher un temps de parcours entre Saint-Etienne et Paris d'environ 2h10, alors que via Lyon, il serait au mieux de 2h30.

Le tracé médian variante Roanne est le plus court et le plus attractif en termes de voyageurs (+6,5 millions de voyageurs), garantissant une meilleure rentabilité de l'investissement.

Source : EPURES,
Agence d'urbanisme de
l'agglomération stéphanoise

Intégrer la desserte de Saint-Etienne dans le projet POCL.

La CCIT de Saint-Etienne Montbrison demande une intégration au projet POCL de la desserte de Saint-Etienne, nécessitant l'électrification de la ligne actuelle Saint-Etienne-Roanne, et le passage de la future LGV en gare centrale de Roanne.

Cette électrification ne représente que 1% du coût total de la future ligne LGV, à mettre en rapport avec la desserte d'une agglomération de 500 000 habitants et d'une zone de chalandise intégrant la Haute-Loire et le Nord Ardèche, évaluée à 700 000 habitants.



CHAMBRE DE COMMERCE
ET INDUSTRIE TERRITORIALE
SAINT-ETIENNE MONTBRISON

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