



Cahier d'acteur n°192

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.

Un projet utile pour le système de transport durable, l'aménagement du territoire et la compétitivité des entreprises

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



ASSEMBLÉE DES CHAMBRES FRANÇAISES
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

**L'Assemblée des Chambres françaises
de Commerce et d'Industrie**

46, avenue de la Grande Armée
75858 Paris cedex 17
Tél. : 01 40 69 37 00
www.cci.fr

L'Assemblée des Chambres françaises
de Commerce et d'Industrie est
l'établissement national fédérateur
et animateur des 127 Chambres de
Commerce et d'Industrie territo-
riales (y compris Outre-mer) et des
26 Chambres de Commerce et
d'Industrie de région de France.

Pour contribuer au débat public actuel sur le projet de nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), l'Assemblée des Chambres françaises de Commerce et d'Industrie représentante du monde économique en général et du réseau consulaire en particulier a souhaité rendre un avis sur ce projet.

*Ce projet dont la réalisation serait envisagée à l'horizon 2025 doit répondre à **quatre objectifs majeurs** assignés par l'Etat au maître d'ouvrage :*

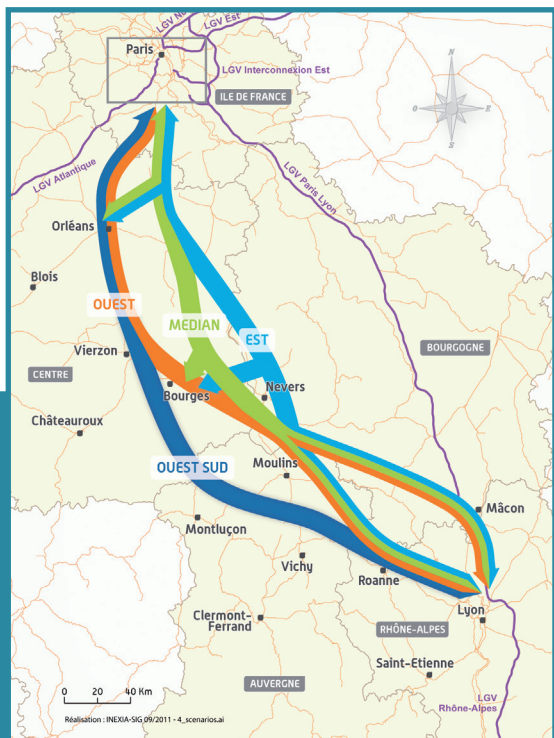
- assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures
- relier Orléans au réseau des TGV
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand Centre
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuel Paris-Lyon.

Outre ces objectifs, la présente contribution rappelle les attentes des milieux économiques des territoires desservis, attentes en termes de fonctionnalités et de complémentarités, de façon à donner au projet une valeur ajoutée importante pour le système de transport français, le système ferroviaire en particulier.

Cette contribution insiste sur l'utilité du projet POCL pour l'amélioration de l'accessibilité des territoires d'accueil qui par leurs projets valoriseront ce nouvel atout. Ce cahier d'acteurs a été rédigé en concertation avec les CCI concernées par ce projet ferroviaire.

André MARCON,
Président de l'ACFCI

LGV POCL : de grands enjeux partagés par l'ensemble des CCI



Représentation schématique des 4 scénarios
Source : RFF

Au stade du projet et alors que différents scénarios sont présentés, ainsi qu'à la vue :

- Des éléments actuels du dossier fournis par le maître d'ouvrage sur le projet ;
- De la politique de l'Etat contenue dans la loi du Grenelle de l'environnement ;
- Du projet de schéma national des infrastructures de transport traduisant cette politique dans ce domaine ;
- De la politique européenne des transports et en particulier de la nouvelle approche en matière de réseau-transeuropéen de transport ;
- Des analyses partagées dans le cadre des Assises du ferroviaire ;
- De la situation économique et financière actuelle ;
- Enfin, des avis des différentes CCI représentant les besoins des entreprises de leur territoire.

Les CCI concernées et l'ACFCI s'accordent sur les grands enjeux du projet :

- › Satisfaction des besoins de transport à moyenne et longue distances ;
- › Nécessité d'une rentabilité globale suffisante du projet pour les opérateurs comme pour la collectivité ;
- › Satisfaction des besoins d'aménagement et d'attractivité des territoires desservis ;
- › Satisfaction des besoins d'accessibilité aux pôles d'échanges majeurs, régionaux et nationaux via la grande vitesse, mais aussi européens et internationaux, via la connexion de cette LGV aux grandes aéroports franciliennes et lyonnaises ;
- › Respect des impératifs environnementaux.

Un projet de LGV avec un enjeu : le doublement de la LN1 et une priorité : l'aménagement du territoire

Les CCI partagent le grand enjeu du doublement de la LN1 qui devrait sécuriser la colonne vertébrale du système ferroviaire à Grande Vitesse français. Le projet POCL constitue l'opportunité d'apporter une solution susceptible de désaturer et sécuriser la LN1. En permettant de capter une nouvelle clientèle et donc de générer de nouvelles recettes commerciales, ce volet fondamental du projet assure non seulement sa rentabilité mais renforce aussi la faisabilité du volet « aménagement du territoire ».

Elles mettent en exergue le fait que le tracé choisi in fine renforcera l'ouverture des territoires traversés, vers Paris (les pays du Nord) et Lyon (l'Italie et la Méditerranée) et inscrira **l'aménagement du territoire au cœur du projet**. Ainsi, la nouvelle ligne sera l'occasion de relier les bassins d'activités régionaux et de désenclaver les villes moyennes du Grand Centre. Son intérêt économique pour ces territoires est fort. Les entreprises interrogées par les CCI en amont du débat public ont clairement exprimé leur attachement à ce projet vital pour leur développement.

- Région industrielle et logistique importante, le **Centre**, tirant avantage de sa proximité avec l'Île-de-France, doit bénéficier **via Orléans, Bourges, Châteauroux**, d'une amélioration notable de ces liens déjà étroits et s'ouvrir sur le Sud-Est.

- **Nevers**, ville porte Ouest de la Bourgogne, doit pouvoir tirer parti de POCL. Le potentiel économique de la Nièvre, son développement touristique et l'ensemble de l'économie résidentielle du bassin versant ligérien sont dans l'attente de meilleures dessertes vers Paris d'une part et le sillon rhodanien d'autre part.
- **Montluçon, Moulins, Vichy**, villes moyennes de la région Auvergne aux bassins économiques fragiles, doivent trouver leur pérennité et leurs potentialités de développement confortées par l'ouverture de nouveaux débouchés en accédant à la LGV avec un minimum de ruptures de charge ;
- **Clermont-Ferrand**, capitale du Massif central, doit pouvoir accéder à **Lyon** et à **Paris** avec un temps de parcours performant. Déjà nombreux,

les échanges de l'agglomération clermontoise avec celle de l'agglomération lyonnaise s'en trouveraient notablement renforcés, créant une dynamique nouvelle interrégionale ;

- **Roanne**, ville porte Nord-Ouest de Rhône Alpes, doit avoir la possibilité de s'ouvrir vers Paris et Lyon et devenir une interconnexion avec le bassin stéphanois ;

- Enfin, le **sud-Francilien**, ses pôles économiques et scientifiques majeurs, ainsi que son bassin de population important, trouvera avec l'interconnexion Sud-TGV, les projets à venir du Grand Paris et une nouvelle connexion vers le Sud-Est de la France et de l'Europe, des infrastructures susceptibles d'accompagner ses ambitions.

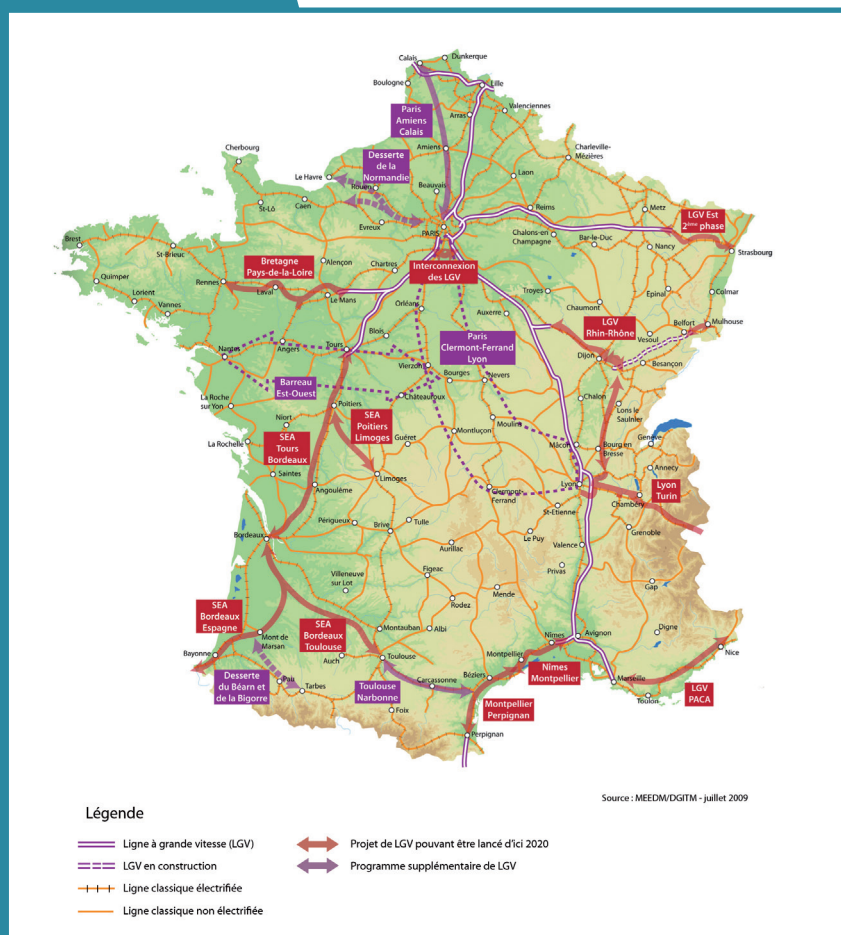
Les fonctionnalités clés d'un projet utile et pertinent

Les fonctionnalités principales.

- La première motivation de la nouvelle ligne est de permettre **un doublement efficace de l'axe Paris-Lyon**, en voie de saturation, d'accompagner la croissance de la fréquentation des trains à plus long terme et de préserver le niveau de service de la ligne existante. Il s'agit :
 - pour l'agglomération lyonnaise, d'améliorer les gares d'arrivée des TGV, en décongestionnant la gare de Lyon-Part-Dieu, en développant la desserte de la gare Lyon-St Exupéry et ouvrant le centre de la France, à la méditerranée, à l'Italie, à l'Espagne.
 - pour l'Ile-de-France, d'aménager la gare d'Austerlitz voire de créer une gare terminus à Paris-Austerlitz et de créer une gare TGV à Orly, véritable point nodal d'avenir des flux de voyageurs.

- La conception de la ligne dans son tracé doit également, c'est un aspect fondamental du cahier des charges, offrir aux territoires exclus jusqu'à présent de la grande vitesse ferroviaire **une accessibilité ferroviaire nouvelle et performante** ;
- La capacité supplémentaire offerte trouvera en effet sa rentabilité si les points de desserte choisis permettent de drainer une clientèle importante. Le choix du tracé, le temps de parcours sur chaque destination possible, les fréquences, les connexions des grands bassins de population et d'activités, sont des facteurs clés de succès de la nouvelle infrastructure et des services qui s'y déploieront ;
- Pour augmenter le taux de remplissage des trains, condition incontournable pour la performance économique des TGV, les arrêts doivent permettre d'accéder aux zones de chalandise les plus importantes, y compris vers le Sud-Est ou le Nord, sans dégrader la vitesse commerciale pour des destinations plus éloignées.
- Aussi, pour **autoriser une desserte adaptée des territoires du Centre, de la Bourgogne et de l'Auvergne en partie centrale**, la LGV doit pouvoir offrir de meilleures performances. La voie sur dalle pourrait être une solution à envisager pour porter la vitesse de circulation à 360 km/h. Cette offre de service améliorera considérablement la rentabilité du projet en permettant de capter plus de nouveaux voyageurs du Nord et du Sud de la France et d'organiser des arrêts de TGV longue distance sur la plateforme de Lyon-St Exupéry.
- **L'amélioration des liaisons entre l'Auvergne et Rhône-Alpes, entre Clermont-Ferrand et Lyon**, est une fonctionnalité primordiale pour :
 - renforcer les réseaux de coopération des plaques lyonnaise et clermontoise en matière de recherche, d'enseignement, de filières structurantes,
 - générer un effet d'entraînement significatif sur l'ensemble des villes moyennes situées entre Clermont et Lyon : Montluçon, Moulins, Vichy, Roanne, St Etienne, dont les spécialités industrielles et/ou touristiques pourraient être puissamment redynamisées,
 - offrir à Roanne un positionnement équilibré au sein de la métropole Lyonnaise par l'accélération de la métropolisation engagée entre Roanne, Lyon et Saint-Etienne.

Grenelle - Carte réseau LGV
Source : MEEDM/DGITM - Juillet 2009



Les fonctionnalités complémentaires.

■ La connexion aux grandes plateformes aéroportuaires

› L'inter modalité air/fer doit trouver avec une bonne desserte par train des aéroports d'Orly et de Lyon-St Exupéry un potentiel de développement important, l'avion étant le mode de transport le plus adapté pour la longue distance, européenne et à l'international.

› La performance de POCL, en libérant des sillons sur la LN1, permettra d'offrir des sillons adaptés pour le service de fret à grande vitesse Eurocarex entre les terminaux européens, Paris et Lyon.

■ La connexion au réseau ferroviaire régional (TER)

› La desserte directe par TGV est plébiscitée par les clients. Cependant, le système à grande vitesse pour donner tout son rendement doit offrir des liaisons "très rapides" ce qui demande un nombre d'arrêts restreint et sans détours. Cela exige la construction de gares nouvelles, en périphérie des agglomérations. La connexion de ces gares au réseau de transport urbain et à celui du transport ferroviaire régional est primordiale pour en faire dès l'origine des plateformes

multimodales pour développer une mobilité durable ; il est important aussi de prévoir une accessibilité routière des gares et des facilités de stationnement permettant une meilleure intermodalité. Ainsi, l'ensemble du système de transport collectif pourra bénéficier de l'effet vitesse, réduire l'inconfort des correspondances et limiter le recours systématique à la voiture particulière comme cela s'est vu par le passé.

■ La **desserte renforcée du sud de l'Île de France** et de ses pôles de développement économique et scientifique, par la mise en cohérence du projet avec la LGV Rhin-Rhône, notamment en Bourgogne.

■ La perspective d'un maillage du réseau à grande vitesse européen

› Le réseau à grande vitesse français s'inscrit comme un élément central et de cohésion de l'espace européen. **A ce titre, POCL doit pouvoir recourir aux financements ouverts dans le cadre de la politique RTE-T** (réseau transeuropéen de transport) dont le prochain budget sera voté en 2012 pour la période 2013-2020.

CONCLUSION

Pour le réseau consulaire, ce projet s'intègre dans la perspective d'un développement durable et équilibré du territoire, dont les implications locales, régionales, interrégionales, nationales et européennes sont nombreuses.

Pour les entreprises de nos territoires, l'enjeu prioritaire est LA REALISATION DE LA LGV POCL DANS LES DELAIS LES PLUS COURTS. Il est ainsi nécessaire de tout mettre en œuvre pour que le calendrier du POCL soit avancé, parmi les projets du Grenelle de l'Environnement.

Quel que soit le tracé retenu, les raccordements et leurs cadencements avec les villes du Grand Centre doivent être améliorés.

Enfin, la nécessité est d'assurer la rentabilité socio-économique du projet tout en respectant au maximum l'environnement, en améliorant l'accessibilité des territoires centraux et en renforçant la capacité de ces derniers à tirer avantage des pôles économiques puissants, franciliens, Rhône-alpins et européens.



ASSEMBLEE DES CHAMBRES FRANÇAISES
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

L'Assemblée des Chambres
françaises de Commerce
et d'Industrie

46, avenue de la Grande Armée
75858 Paris cedex 17
Tél. : 01 40 69 37 00
www.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

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL