

# Cahier d'acteur n°54

décembre 2011

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.

## La LGV POCL Un enjeu vital grâce au tracé médian

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Chambre de Commerce et  
d'Industrie de Région Bourgogne**  
Place des Nations Unies - BP 87009  
21070 DIJON CEDEX  
Tél. : 03 80 60 40 20  
Télécopie : 03 80 60 40 21  
courriel : [ccir@bourgogne.cci.fr](mailto:ccir@bourgogne.cci.fr)

*La Chambre de Commerce et d'Industrie de Région (CCIR) Bourgogne tient à exprimer un avis favorable, sans réserve, à la réalisation de la Liaison à Grande Vitesse POCL. Ce projet répond à l'amélioration nécessaire des dessertes ferroviaires des régions Centre, Bourgogne et Auvergne. Offrant un itinéraire alternatif entre Paris et Lyon, il doit être considéré comme un projet structurant du territoire, un véritable outil de développement économique pour cette partie centrale de notre région. Le département de la Nièvre, comme l'Est du Berry ou le Nord du Bourbonnais, et l'ouest de la Saône-et-Loire sont encore à l'écart des grands projets d'infrastructures. Grâce à ce futur équipement qui les raccordera au réseau national des Lignes à Grande Vitesse, l'ouest et le sud de la Bourgogne pourront disposer d'un véritable outil de développement économique de premier ordre. Pour cette partie du territoire, la LGV POCL réduira significativement les temps de trajet. Ainsi, pour la Nièvre, la réduction sera de moitié avec Paris et divisera par trois les temps des liaisons avec Lyon ou avec un aéroport international.*

# Le développement des entreprises

Ce ne sont pas moins de 7.500 entreprises nivernaises et 19.000 en Saône-et-Loire qui sont concernées. Le potentiel économique de ces deux départements, leur tissu industriel existant (pôle de performance, industrie de la métallurgie, etc.), le 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.

De grands groupes sont implantés dans ce territoire et la LGV leur permettra de se rapprocher des espaces européens de décision. A titre d'exemple, FPT situé à Bourbon-Lancy, pourra être relié à son siège de Turin en Italie en près de 2 heures au lieu de 6 heures actuellement.

## NIÈVRE

- Aisan Industry France
- Anvis
- Aperam Alloys
- Armatis
- Aubert & Duval
- Cephalon
- Faurécia
- Gates
- Look Cycle
- Look Fixations
- Moore Response Marketing
- Panification Jacquet
- Philips
- Textilot
- Valéo

## SAÔNE-ET-LOIRE

- Alstom Transport
- Aperam Stainless France
- Eckes Granini
- Fiat Powertrain Technologies France
- Industeel Creusot
- Itron France
- Michelin
- Rhovyl
- Schneider Electric Energy France
- Snecma
- Terex Cranes
- Thermodyn

En dehors du fait que la LGV contribue à modifier l'image de la Bourgogne tout en renforçant son attractivité, la réalisation de cette infrastructure permettra, notamment, de

### ■ Conforter Magny-Cours

300 jours par an, le circuit est utilisé (Grand Prix moto, Superbike, concentration de grandes marques automobiles, opérations de marketing, essais...). Les utilisateurs ou les spectateurs viennent de l'Europe entière. Le Pôle de Performance de Magny-Cours (400 emplois) regroupe les 25 entreprises du parc technologique tournées vers l'automobile de compétition et le développement de véhicules du futur. Pour la recherche (Welience), le Pôle Automobile de Bourgogne et l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports (600 étudiants BAC+5), la LGV est une opportunité formidable.

### ■ Développer les réseaux de Villes

Les villes majeures que sont Nevers, Bourges et Moulins constituent depuis des années un réseau de villes. Mâcon et Roanne ont un potentiel «réseau» à exploiter. Ce phénomène s'en trouvera renforcé par le TGV qui valorisera leurs atouts communs et l'attractivité des territoires concernés.

### ■ Accroître l'attractivité par le tourisme

Par une meilleure accessibilité du territoire, l'impact des

flux touristiques ne peut être que bénéfique à l'économie locale de la Nièvre (600.000 visiteurs) et de la Saône-et-Loire (exemple : Paray-le-Monial, Charolles, ...).

### ■ Augmenter la part de l'économie résidentielle

Le développement de la mobilité par l'arrivée de nouvelles populations résidentielles est une des conséquences attendues. Elle constituera une composante loin d'être négligeable pour le développement territorial local d'où un accroissement de la consommation, des services à la population et une meilleure utilisation des équipements publics. De même, les liaisons du Bourbonnais et du Charolais vers Paris et Lyon pourront développer une économie résidentielle ou pré-sentielle.

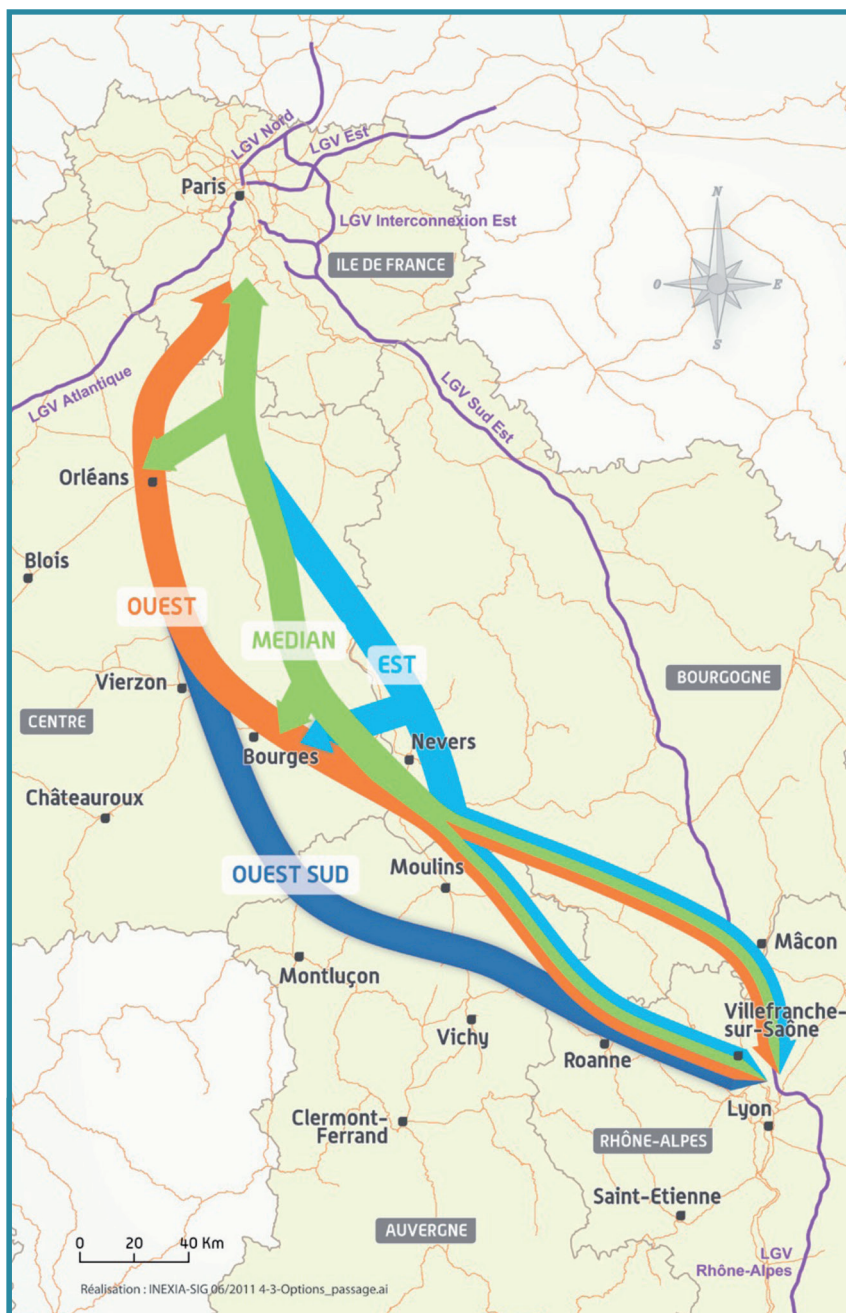
### ■ Favoriser les échanges ferroviaires fret

En dégageant des sillons sur les axes Est/Ouest (Tours/Lyon), Nord/Sud (Paris/Clermont), l'activité ferroviaire liée au fret pourra être renforcée avec la modernisation de la liaison Nevers/Chagny (ceinture Sud de l'Île-de-France). Le Technocentre de Nevers s'en trouvera conforté pour la maintenance des équipements TER.

# Le scénario médian retenu

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région (CCIR) Bourgogne, le tracé prioritaire est le tracé Médian. Il est incontestablement le tracé qui répond le mieux aux différentes problématiques et objectifs : c'est celui qui porte le meilleur potentiel de développement économique.

- C'est le moins onéreux pour la SNCF et RFF, ce qui, dans le contexte actuel, est un atout majeur (12,2 milliards €).
- C'est celui qui implique, en conséquence, une moindre contribution financière des Collectivités Locales.
- C'est le plus rapide (avec le tracé Est), mettant Nevers à 55 mn de Paris ou de Lyon, les grands aéroports à moins d'une heure et 15 mn ; c'est évidemment le plus court (450 km).
- C'est le tracé le plus respectueux de l'environnement.
- C'est enfin le tracé le plus rentable (avec le tracé Est) car les perspectives de trafic supplémentaire liées aux nouveaux voyageurs seront accrues de manière substantielle (6,1 millions de voyageurs), soit 20 % de plus que les autres tracés.



Les autres tracés ne peuvent présenter de tels arguments porteurs d'économie et de développement. C'est notamment le cas du scénario Ouest/Sud qui, outre des critères objectivement moins favorables en terme global de la rentabilité en ne desservant aucune collectivité de Bourgogne, priverait toute probabilité de financement par les collectivités locales bourguignonnes.

Les Quatre Scénarios  
Source : RFF

# La LGV POCL est un objectif vital pour la Bourgogne grâce au Tracé Médian



Le projet de LGV POCL par son tracé Médian est pour la CCIR Bourgogne l'opportunité d'approfondir la desserte globale de l'ensemble du territoire bourguignon par le réseau ferroviaire au regard des échanges entre le Bassin Parisien, le Grand-Est et le Sillon Rhodanien.

Ainsi, la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Région (CCIR) Bourgogne se prononce pour la réalisation de la LGV POCL par le scénario Médian, à l'exclusion du scénario Ouest/Sud**, avec une desserte au mieux des intérêts de la Bourgogne par :

- la desserte de l'agglomération de Nevers,
- et une meilleure desserte de la Saône-et-Loire soit par une voie nouvelle et une gare dans la région roannaise, soit par un raccordement à la voie TGV Paris-Lyon via Mâcon.

Elle demande que ce scénario constitue un élément acquis d'une réflexion sur l'ensemble des dessertes existantes (grande vitesse, régionale ou nationale type PLM) sur le territoire bourguignon et qu'il n'obère pas l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône dans toutes ses composantes.

Ce projet doit donc s'inscrire, selon la CCIR Bourgogne, dans une gestion régionale globale et complémentaire des dessertes et projets ferroviaires qui touchent la région Bourgogne.



**Chambre de Commerce et  
d'Industrie de Région Bourgogne**  
Place des Nations Unies - BP 87009  
21070 DIJON CEDEX  
Tél. : 03 80 60 40 20  
Télécopie : 03 80 60 40 21  
courriel : [ccir@bourgogne.cci.fr](mailto:ccir@bourgogne.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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL