

Cahier d'acteur n°64

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.

VICHY VAL D'ALLIER 78 000 habitants, 5 000 entreprises

Inscrire l'espace central français dans la Grande Vitesse ferroviaire : un impératif de connexion avec le 21^{ème} siècle.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Abrest, Bellerive-sur-Allier, Billy, Bost,
Brugheas, Buset, Charmeil, Cognat-
Lyonne, Creuzier-le-Neuf, Creuzier-
le-Vieux, Cusset, Espinasse-Vozelle,
Hauterive, Magnet, Mariol,
St Germain-des-Fossés,
St Remy-en-Rollat, St Yorre,
Serbannes, Seuillet, Vendat,
le Vernet et Vichy

VICHY VAL D'ALLIER

9, place Charles-de-Gaulle
BP 2956 - 03209 Vichy Cedex
Tél. : 04 70 96 57 00
Fax. : 04 70 96 57 10
www.agglo-vichyvaldallier.fr

Le projet POCL constitue une chance historique de connexion au réseau LGV que Vichy Val d'Allier soutient sans réserve.

La politique nationale d'aménagement du territoire a, jusqu'à présent, négligé l'accessibilité du Massif Central par la grande vitesse lui imputant un retard préjudiciable de développement et de rayonnement.

La commande gouvernementale confiant à Réseau Ferré de France le soin de relier Paris à Lyon par une nouvelle Ligne à Grande Vitesse desservant au plus près possible les métropoles orléanaise et clermontoise offre un intérêt majeur pour les régions Centre et Auvergne.

Face à l'enjeu qui se profile, la Communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier est à la fois lucide et ambitieuse :

- lucide car la LGV, formidable outil au service de la stratégie de développement des territoires, ne produira ses effets qu'à la condition d'être précédée d'une stratégie publique d'accueil concertée.
- ambitieuse car bien avant l'entrée en gare de TGV sur notre territoire, la force symbolique d'une décision de connexion servira sans attendre son attractivité et le savoir faire de ses entreprises.

L'outil LGV propose la perspective d'une "*nouvelle forme de mobilité*", offrant à notre territoire une ouverture essentielle sur l'extérieur grâce aux fonctionnalités inhérentes à la **Grande Vitesse**.

Une garantie de fonctionnalités nouvelles

■ Rapprocher Vichy Val d'Allier, l'Allier et l'Auvergne de l'Ile de France et Rhône-Alpes

L'accessibilité ferroviaire optimale vers l'Ile de France et Rhône-Alpes répond à un enjeu fort en termes de développement économique et d'aménagement de notre territoire. A ce titre, nos échanges avec Rhône-Alpes étant aussi fondamentaux qu'avec l'Ile-de-France, les attentes de Vichy Val d'Allier concernent les deux "antennes" du projet POCL que sont Paris et Lyon.

Vers Paris

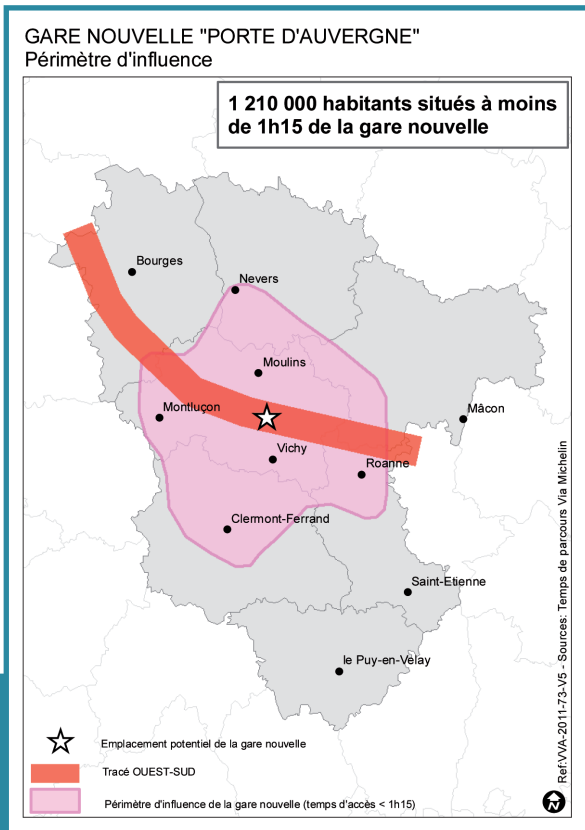
Le projet POCL permettra à Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy de se connecter confortablement à Paris, avec des gains de temps significatifs (supérieur à l'heure).

Vers Lyon et plus globalement vers Rhône-Alpes : seules les variantes Sud, avec un passage au droit de Roanne, garantiront l'amélioration de la liaison entre Vichy et Lyon (gain de temps estimé à 60 min) permettant un report modal significatif de la route vers le rail.

A contrario, les variantes Nord (via Mâcon) n'offrent aucune perspective d'amélioration significative de temps de parcours et ne sont, par conséquent, pas acceptables pour notre territoire.

■ S'ouvrir à la Façade Atlantique et à l'Est de l'Europe : la "Gare Nouvelle", une opportunité !

La perspective de création d'une "gare nouvelle Porte d'Auvergne" située entre Moulins et Vichy, à l'intersection de l'actuelle ligne Paris/Clermont et de la future LGV tel que prévu par le seul tracé Ouest/Sud constitue une opportunité unique pour connecter notre territoire aux grandes métropoles nationales et européennes.



Source : VVA 2011

En capacité de rayonner sur un vaste bassin d'environ 1 200 000 habitants à moins d'1h15, la gare nouvelle offre des fonctionnalités inaccessibles aux gares de centre-ville :

■ **dès le lancement de POCL**, cette gare, plateforme de connexion multimodale, permettra à Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy de se connecter à de nouvelles destinations grâce au passage de TGV intersecteurs (trains ne passant pas par Paris) que les gares de centre-ville ne peuvent prétendre accueillir : tant vers le Nord (Lille/Bruxelles), que vers l'Ouest (Nantes/Rennes), et vers le Grand Sud (Marseille/Montpellier/Nice, Genève/Milan/ Grenoble).

Cette "gare nouvelle" permettra également de cumuler des liaisons directes entre Vichy (gare de centre-ville) et Lyon en 1h15 et des liaisons avec correspondance avec un temps de parcours total de moins d'1h30, enrichissant ainsi le nombre de connexions entre notre territoire et la capitale Rhône-alpine.

Dans ce contexte, la gare historique de Saint-Germain-des-Fossés pourrait opportunément être utilisée pour des opérations de maintenance.

■ **A plus long terme**, la gare nouvelle offre la perspective de "préparer l'avenir" dans le cadre de liaison *Transline* "Est/Ouest" inscrites dans le Grenelle de l'Environnement. Ce projet également appelé "*Transversale Alpes Auvergne Atlantique*" prévoit une liaison ferroviaire performante reliant Lyon à l'Arc Atlantique (Nantes et Bordeaux) via le centre de la France. La création d'une "gare nouvelle Porte d'Auvergne" offre une opportunité de parfaite connexion des deux projets POCL et TRANSLINE. Notre territoire et l'ensemble de l'espace central deviendraient, grâce à cette "gare nouvelle" une plaque tournante nationale et européenne incontournable. Cette croix ferroviaire induirait, de plus, un accès confortable aux grandes plateformes aéroportuaires internationales que sont Lyon Saint-Exupéry, Orly ou Roissy Charles-de-Gaulle.

Une connexion interrégionale au service d'une coopération déjà incontournable

■ La coopération interrégionale s'inscrit dans un processus de partage et de création de valeur ajoutée

La proximité géographique entre l'Auvergne et Rhône-Alpes a engendré une longue tradition d'échanges de personnes et de biens. Ces relations optimales entre les deux régions sont essentielles au désenclavement et au développement économique de l'Auvergne mais

constituent également pour Rhône-Alpes un levier d'opportunité pour améliorer sa masse critique dans la dynamique européenne en lui offrant un bassin d'expansion économique à l'ouest afin de relayer l'essor qui tend à la saturer à l'est.

■ Dans cette nouvelle configuration, Vichy Val d'Allier a, d'ores et déjà, trouvé sa place

L'action économique, s'appuyant sur un tissu d'entreprises performantes et innovantes recensées sur le territoire de VVA, la recherche et l'enseignement supérieur font déjà l'objet de coopérations avérées, coopérations qui seront démultipliées sous l'effet de la LGV et d'une connectivité renforcée.

Caractérisés par une intense activité industrielle, les territoires auvergnats sont portés par des entreprises leaders fortement tournées vers l'innovation et vers l'exportation. Michelin, Limagrain, Volvic, L'Oréal Vichy, Ligier, CTL-Packaging, Valmont..., sont autant de moteurs de l'économie productive locale. Leur implication dans les pôles de compétitivité et les nombreuses grappes

d'entreprises témoignent d'une place privilégiée des fonctions de recherche et développement pour le territoire.

L'enseignement supérieur et ses liens avec les centres de recherche publics et privés devront servir de "fondement" et faciliter les interactions. Les exemples déjà mis en place (cancéropôle, pôle agro véto sup) entre les deux régions concrétisent cette dynamique de savoirs, avec des échanges nombreux entre enseignants chercheurs et étudiants.

La Ligne à Grande Vitesse rapprochera ainsi les savoirs et les jeunes de deux régions, créant un seul et unique bassin d'emploi d'envergure inter-régionale.



*Ligne de montage des automobiles Ligier
Source : VVA 2011*

Affirmation du rôle structurant de la plaque urbaine Clermont-Vichy



Le Stade aquatique communautaire
Source : VVA 2011

La plaque urbaine telle que définie au Schéma Régional de Développement Durable du Territoire, composée autour des agglomérations de Clermont-Ferrand, Riom et Vichy, constitue une "métropole" intermédiaire.

Elle assure un rôle de locomotive au sein de l'espace régional à travers la présence de services et d'équipements d'envergure (tertiaire supérieur, université/recherche, culture, santé, tourisme et grandes infrastructures).

De taille insuffisante pour disposer en interne des ressorts d'une croissance auto-entretenue, la plaque urbaine doit permettre à ses acteurs locaux de se connecter à des réseaux d'échange qui contribuent à l'efficacité productive du territoire. La non-connexion au réseau LGV lui fait aujourd'hui courir le risque d'une exclusion de la dynamique des territoires qui bénéficient déjà d'une bonne connectivité.

Au-delà de l'image de Vichy et de son domaine thermal reconnue au niveau international, Vichy Val d'Allier s'engage pleinement dans la synergie "plaque urbaine", et

participe, au regard de ses atouts, à son développement.

L'économie du sport (1^{er} plateau européen d'équipements sportifs, présence d'un CREPS formant les sportifs de haut niveau, une filière équine intégrée, élevage, formation, hippisme, projet de création d'un pôle d'excellence équin), une destination touristique et notamment d'affaires reconnue de par la concentration de ses équipements de congrès et d'hébergement en cœur urbain, inscrivent notre territoire dans un cadre de vie exceptionnel marqué par la rivière Allier.

Ces potentialités seront renforcées par l'arrivée de la Grande Vitesse sur notre territoire, point intermodal septentrional de l'ensemble de la plaque urbaine.

■ La nécessaire prise en compte de l'impact économique et financier

Notons enfin que la plus-value en matière de développement économique est incontestable. D'après RFF, le "gain moyen par actif" dans le cadre du scénario Ouest-Sud serait de 613 euros pour Vichy contre 306 euros dans le cadre du scénario Médian Sud soit deux fois plus. Pour Moulins, ce "gain moyen par actif" est évalué à 198 euros pour le Ouest-Sud contre 53 euros pour le Médian Sud soit quatre fois plus !

Les études Mensia, à l'initiative de l'inter-consulaire Rhône-Alpes-Auvergne, et Code, commandée par la Région Auvergne et les Départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme, aboutissent toutes les deux aux mêmes conclusions et corroborent ces données.

CONCLUSION

En l'état des connaissances et des informations fournies par RFF, maître d'ouvrage du projet POCL. Au vu des hypothèses de tracés, telles qu'elles sont présentées au commencement du Débat Public, et conformément à la délibération adoptée à l'unanimité lors du conseil communautaire du 29 septembre 2011 :

- VVA se projette dans une logique de développement durable favorisant le report modal de la voiture vers le rail.
- VVA, après avoir rejeté les variantes Nord (via Macon) pénalisant trop fortement les relations avec Rhône-Alpes, privilégie en l'état actuel le tracé Ouest-Sud permettant grâce à sa fonctionnalité "gare nouvelle Porte d'Auvergne" de relier efficacement son territoire à la Capitale, à Lyon ainsi qu'aux autres grandes métropoles françaises et européennes.



VICHY VAL D'ALLIER
9, place Charles-de-Gaulle
BP 2956 - 03209 Vichy Cedex
Tél. : 04 70 96 57 00
Fax. : 04 70 96 57 10
www.agglo-vichyvaldallier.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