



Cahier d'acteur n°88

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.

Réaliser la LGV POCL, via ROANNE, en 2025 pour l'avenir de nos entreprises et des générations futures

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DU ROANNAIS

Chambre de Commerce
et d'Industrie du Roannais

4 rue Marengo
42334 Roanne Cedex
Tél : 04 77 44 54 64
Fax : 04 77 72 17 17
E-mail : cci@roanne.cci.fr
www.roanne.cci.fr

Porte d'entrée Ouest de la Région Rhône-Alpes, le bassin économique de ROANNE regroupe **200 000 habitants et 77 000 emplois**. La région de ROANNE est aujourd'hui engagée dans une dynamique de renouveau économique mais le manque d'infrastructures modernes vers les pôles économiques majeurs que sont Paris et Lyon est toujours aussi criant pour les décideurs économiques. C'est pourquoi le projet de LGV POCL, via ROANNE, représente une opportunité historique majeure en termes :

- **d'accessibilité** très nettement améliorée par rapport à la situation actuelle vers les centres économiques et décisionnels que sont Paris et Lyon.
- **d'attractivité** économique, résidentielle, touristique, universitaire ...
- **d'intégration** du Roannais dans un vaste pôle métropolitain et industriel Lyon/Clermont-Ferrand.

Pour les entreprises roannaises, l'impact de la LGV POCL, qui permettrait de diviser par deux les temps de parcours actuel vers Paris et Lyon, se mesurerait à plusieurs niveaux : gains de productivité très appréciables liés à l'amélioration des temps de transport, élargissement de leur clientèle et de leur marché et, de manière corrélative, accroissement de la valeur des entreprises, amélioration du fonctionnement interne des entreprises avec des recrutements facilités par une meilleure image de la région mais aussi par la proximité de Lyon et de Paris.

Au-delà des temps de parcours, il importe également que l'offre de service que la nouvelle infrastructure sera en mesure de proposer vers Paris et Lyon soit aussi de qualité en termes de fréquences, de performance, de fiabilité et de tarification.

Témoignage

Au-delà de l'opportunité incontestable que constitue tout particulièrement ce projet pour le bassin économique Roannais, la CCI du Roannais souhaite replacer ce dossier au niveau de l'Intérêt Général qui est le sien. Il apparaît en effet très clairement que si l'un des enjeux majeurs de la LGV POCL est de servir l'Aménagement du Territoire en desservant les territoires du centre de la France aujourd'hui laissés à l'écart de la Grande Vitesse, elle ne pourra atteindre cet objectif qu'à la condition d'équilibrer son exploitation. A cet effet, l'angle d'analyse que la CCI de Roanne a donc choisi de privilégier par-dessus tout, est celui de la nécessaire réalisation de la LGV POCL, via Roanne, en 2025, en soutenant un projet qui répond à trois exigences : l'exigence environnementale, l'exigence d'aménagement du territoire et l'exigence de rentabilité économique.

Nexter Systems - Armement (841 salariés)

“Le Roannais entrerait dans le jeu européen”

“Nous avons un siège à Versailles et deux établissements importants à Bourges et à Roanne. Le TGV serait un plus énorme pour le fonctionnement interne de l'entreprise. Nous sommes visités par de nombreuses délégations françaises et internationales, et il arrive fréquemment que notre responsable de la communication aille les chercher à Lyon ou au Creusot pour faciliter leur arrivée à Roanne. Plus de 50 personnes de notre entreprise montent à Paris chaque semaine. Le Roannais est aujourd'hui isolé géographiquement, et, de fait, sorti du jeu. Avec le TGV, il entrerait dans le jeu européen.”

L'exigence environnementale

Témoignage

Mado Marcel - Textile (51 salariés)

“C'est le moment de convaincre”

“Les conséquences concrètes d'une ligne Paris-Roanne-Lyon seraient considérables pour notre entreprise : facilité pour nos équipes de style et d'animation réseau magasin, de se rendre plus fréquemment sur Paris ; capacité de monter un magasin flag-ship sur Paris et d'en assurer le suivi régulièrement ; attractivité renforcée de la région et capacité accrue de recrutement de compétences externes ; organisation plus aisée et moins coûteuse des divers déplacements de nos collaborateurs. Nous allons investir dans les deux prochaines années dans de nouveaux locaux, grâce à la mise en service de l'autoroute A89. L'arrivée de la LGV va contribuer également à désenclaver toute la région roannaise et mettre en valeur ses atouts (foncier accessible, rythme de vie agréable, relations humaines de qualité...). C'est le moment de convaincre. Il faut rebondir sur la mise en service de l'autoroute et continuer d'inscrire la région comme un nouveau “barycentre” éco(lo)nomique”.

Un nouveau projet d'infrastructure impacte forcément le paysage et les écosystèmes des territoires traversés mais tout aussi fortement le développement des échanges et donc le développement économique. Ces deux conceptions ne sont nullement antagonistes mais au contraire complémentaires : il s'agit de les faire vivre ensemble en mettant à profit ces nouvelles infrastructures pour progresser vers plus de performance environnementale.

Pour cela il convient aussi de veiller, en amont, à faire des choix qui préservent le plus possible les zones à fort potentiel environnemental. Or, dans ce domaine tous les scénarios proposés ne sont pas égaux. En effet l'Ouest-Sud et l'Ouest apparaissent pénalisés en raison de la trouée qu'ils occasionneraient sur un ensemble de zones extrêmement sensibles sur un plan environnemental : le site du Val de Loire classé au Patrimoine mondial de l'Humanité et de l'Unesco, la Réserve Naturelle de Saint Mesmin, les sites inscrits ou classés de la Vallée de la Loire, la forêt d'Orléans qui représente la plus vaste forêt domaniale nationale, la Sologne qui est la plus grande Zone Natura 2000 d'Europe et que les deux scénarios traversent sur près de 70 kilomètres, la Forêt de Tronçais, Zone Natura 2000 qui couvre 10 000 hectares et qui a la réputation d'être la plus belle futaie de chênes d'Europe Dans un contexte déjà très tendu dans le domaine de la protection de l'environnement, il ne nous semble donc pas opportun de faire courir au projet le risque d'une menace juridique et environnementale lourde avec les conséquences inévitables d'aboutir, dans le meilleur des cas, à son report, ou, dans le pire des cas, à son abandon.

L'exigence d'aménagement du territoire

Le projet doit répondre aux attentes des entreprises et des territoires mal ou peu desservis par la Grande Vitesse. L'espace économique constitué par les villes moyennes situées entre Clermont-Ferrand et Lyon représente 3.8 millions d'habitants, 1.7 millions d'emplois et près d'un cadre français sur 10. Le projet ne peut ignorer ce vaste espace économique à dominante industrielle et touristique.

A ce titre l'infrastructure devra impérativement :

- améliorer la liaison de Clermont-Ferrand avec Lyon autant qu'avec Paris, en visant un temps-cible de 1h20 entre les 2 capitales régionales. Une telle liaison n'est possible qu'avec les variantes Sud des différents scénarios. Par conséquent, les variantes par Macon doivent être totalement exclues.

Par ailleurs l'offre de service proposé en TAGV doit être en mesure de compléter l'offre du réseau sur ligne classique actuelle.

- améliorer la liaison avec Paris et avec Lyon de toutes les villes moyennes à forte tradition industrielle qui peuplent la plaque urbaine comprise entre Clermont et Lyon. Par conséquent, le scénario Est qui ne répond pas à cette fonctionnalité, doit être totalement exclu.

- favoriser les échanges vers les plateformes aériennes de Lyon Saint Exupéry et de Paris-Orly. Une nouvelle gare à Orly permettrait notamment la constitution d'un hub fer/air et fer/fer, ainsi qu'une connexion rapide avec les pôles économiques et scientifiques du Sud francilien.

- constituer un doublement pertinent de l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon, en proposant un temps de parcours vers Paris significativement inférieur au temps actuel. Il nous semble essentiel de garder à l'esprit que

les territoires de Lyon, Paris, et du Sud sont ceux qui "nourissent" le projet POCL. Sans ces "moteurs", ce projet aurait peu de chance de voir le jour tout simplement parce qu'il ne pourrait asseoir sa rentabilité sur les seules dessertes des villes du centre de la France.

Par ailleurs, l'opportunité d'augmenter la vitesse à 360 km/h, devra faire partie de la réflexion future du maître d'ouvrage, pour élargir l'attractivité de cette ligne vers une clientèle des territoires méridionaux.

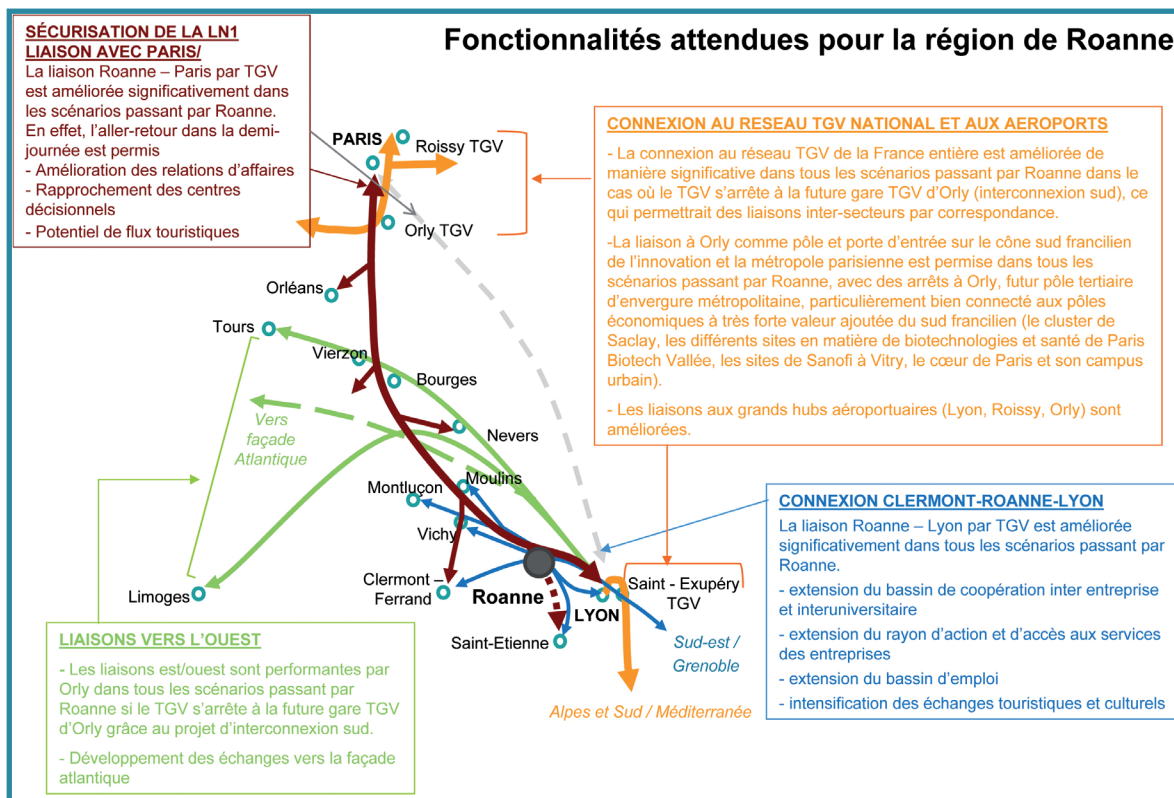
- veiller à ce que, dans le cadre d'une intégration future de Saint-Etienne au projet, les dessertes de Roanne vers Paris et vers Lyon ne soient pénalisées.

Témoignage

**Valentin Traiteur - Agroalimentaire
(200 salariés)**

"Le TGV nous ferait gagner des emplois"

"Aujourd'hui, tous les donneurs d'ordres de Valentin Traiteur sont à Paris, comme Carrefour, Leclerc... Les clients ne viennent jamais nous voir. Ils se déplacent plus facilement en Bretagne ou au nord de la France mais passent à Roanne ou mieux une fois tous les deux ou trois ans, car ils ne peuvent quasiment pas faire l'aller-retour dans la journée. C'est un frein. On ne peut pas leur montrer la qualité de notre travail, ce qui apporterait une plus-value au groupe. Il nous arrive d'ailleurs fréquemment de louer des cuisines sur Paris pour montrer notre savoir-faire, peut-être l'un des meilleurs de France. Le TGV nous permettrait de gagner des parts de marché, de créer des emplois".



Source :
MENSIA/CCI
du Roannais

L'exigence de rentabilité économique

Tout aussi essentiel est de défendre un scénario "vertueux" qui a le plus de chance d'aboutir. En effet, et avant toute autre considération, ce projet ne verra le jour que si le maître d'ouvrage, les investisseurs privés et les opérateurs de la future ligne, trouvent un intérêt économique à la réalisation de cette future LGV.

Même si à ce stade d'avancement du projet il n'est pas possible de définir quel sera son montage financier, il n'est pas non plus possible d'ignorer les contraintes financières réelles qui pèsent sur ce projet de plus de 12 milliards d'euros. Si, collectivement, nous voulons donner une chance à la LGV POCL de se réaliser, les considérations économiques et budgétaires doivent être prises en compte le plus en amont possible. De fait, en dehors des contributions publiques, l'apport des recettes lié aux ventes de billets va donc représenter un critère capital pour assurer l'équilibre financier du projet ... donc ses chances de réalisation.

Il est impératif que ce projet dégage une rentabilité suffisante :

- pour le maître d'ouvrage : que l'investissement en km

soit optimisé et que la demande de sillons soit suffisante pour couvrir ses péages,

- pour les futurs opérateurs : que cette nouvelle ligne soit suffisamment attractive pour un maximum de voyageurs de la région Parisienne, des régions nouvellement desservies par la LGV, de la Région Lyonnaise, et au-delà du Sud de la France, en leur proposant des temps de parcours significativement inférieurs à ceux de la LN1. A cet effet l'aménagement de la partie centrale de la ligne en voie sur dalles pour une circulation à 360 km/h, conforterait le report de trafic ferroviaire et aérien et générerait ainsi de nouvelles recettes qui permettraient de baisser d'autant la part du financement public,
- pour les Collectivités Territoriales : qu'elles voient l'intérêt de contribuer au co-financement qui leur sera demandé, en offrant à leurs populations et à leurs entreprises des temps de parcours significativement meilleurs qu'aujourd'hui en direction de Paris, de Lyon et de Clermont-Ferrand,
- pour l'Etat, soumis à de très fortes contraintes budgétaires : qu'il puisse limiter au maximum sa contribution.

Témoignage

Continew - Informatique (5 salariés) "Faire venir les clients chez nous"

"La LGV représente pour nous une opportunité formidable, pour se connecter à tout le bassin d'activités lyonnais, mais aussi à la région parisienne et ses aéroports. Cela nous permettra d'aller voir nos clients ou de les faire venir. Cela nous aidera aussi à aller chercher les compétences humaines nécessaires : certains cadres accepteraient plus facilement de venir ici s'il y a le TGV. La question de l'intérêt de l'arrivée du TGV à Roanne ne se pose pas. La question, c'est de savoir quand il sera là. Je suis très optimiste. C'est une vraie bataille, mais tout le monde a quelque chose à gagner. Ce n'est pas un territoire contre un autre. On se bat ensemble sur une zone comptant 17 millions d'habitants."

CONCLUSION

Considérant :

- que le projet de LGV POCL doit correspondre à une démarche réfléchie et volontaire d'investissement à long terme qui ne doit pas être remise en cause, y compris pendant la période de crise et d'incertitude que nous traversons actuellement,
- que la LGV POCL est un projet économiquement pertinent, à condition que le choix du scénario permette d'assurer son équilibre financier,
- qu'il est nécessaire de privilégier le tracé qui offre le meilleur équilibre entre performance, attractivité, rentabilité et aménagement du territoire,

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Roannais :

- > juge plus qu'opportune la réalisation de la LGV POCL dans les délais les plus proches,
- > soutient le tracé Médiann, Variante Sud, seul scénario qui réponde au triple enjeu d'exigence environnementale, d'aménagement du territoire et de rentabilité économique.



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DU ROANNAIS

Chambre de Commerce
et d'Industrie du Roannais
4 rue Marengo
42334 Roanne Cedex
Tél : 04 77 44 54 64
Fax : 04 77 72 17 17
E-mail : cci@roanne.cci.fr
www.roanne.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