



Cahier d'acteur n°96

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.

L'association TCEAC a pour but de favoriser l'Emploi en assurant l'ensemble des acteurs de la vie économique (artisans, commerçants, professions libérales, entreprises industrielles et agricoles ainsi que leurs cadres et salariés) de sa vigilance pour maintenir à l'Agglomération Clermontoise son nécessaire dynamisme et concourir à son développement notamment en matière de transport.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

A.T.E.A.C.

ASSOCIATION TRANSPORT EN COMMUN
ET EMPLOI DE L'AGGLOMÉRATION
CLERMontoISE

5, avenue Joseph CLAUSSAT
63400 CHAMALIERES
Tél. : 04 73 53 18 09
jean.barrat@wanadoo.fr

L'avis exprimé ci-dessous a été adopté par le Comité Directeur de l'association.

S'agissant du grand équipement ferroviaire P.O.C.L. reliant Clermont-Ferrand à Paris et à Lyon par une Ligne à Grande Vitesse LGV, nous soulignons sa pertinence, son urgence et sa nécessité que nous appelons de nos vœux depuis de nombreuses années.

Fortes de la diversité de nos membres par la taille de leurs entreprises, le champ économique recouvert, et leur appartenance syndicale, nos propositions, liées à la nécessaire obligation de créer de l'emploi et plus largement de concourir à tout ce qui participe au développement de l'économie des territoires, se situent volontairement hors du champ politique dont nous déplorons les petits jeux.

Conformément à la proposition du Président de RFF nous ne sommes pas restés enfermés dans un choix entre 4 solutions prédéterminées, mais voulons qu'émerge "LA SOLUTION" ne devant prendre en compte que des critères majeurs ne soutenant que l'intérêt général.

Retenons que la construction de cette LGV a plusieurs objectifs, dont 3 sont fondamentaux :

- doubler la ligne LNI Paris Lyon
- relier Clermont-Ferrand et Orléans à Lyon et Paris
- réaliser cet ouvrage dans les meilleurs délais

D'une façon générale, nous devons souligner que La Solution émergera à partir d'une proposition répondant au maximum de contraintes et découlant de diverses améliorations.

Quatre constats apparaissent préalablement :

■ la saturation de la ligne LGV Paris-Lyon existante est une réalité qui sera définitivement constatée à brève échéance. Son doublement relève d'une absolue nécessité à court terme,

■ les échanges Paris-Clermont-Ferrand ont un potentiel de développement très important. Pour diverses raisons dont la mauvaise tenue de la ligne (temps de transport, aménagement des horaires, confort, etc.) près de 70% des voyageurs n'empruntent pas le train pour se rendre à Paris.

■ les échanges Lyon-Clermont Ferrand sont majeurs, le transport ferroviaire augmentera considérablement si l'on sait prendre en compte le "facteur temps" qui sera de 1h.30 par la route avec l'ouverture du barreau autoroutier de Balbigny.

■ Contrairement à certains qui dissocient les liaisons Clermont-Ferrand à Paris et Clermont-Ferrand à Lyon, et parfois les opposent, nous affirmons que les deux sont absolument nécessaires et même complémentaires.

Elles doivent donc être réalisées concomitamment dans un même projet qui devra passer au plus près de Clermont-Ferrand.

■ Comparaison financière des tracés

La charge financière des tracés, soumise par RFF à notre réflexion, a été établie en tenant compte du coût d'investissement corrigé des variations des recettes qui seraient fonction du temps de parcours spécifique à chaque tracé.

Ces recettes sont liées à l'usager. Pour apprécier convenablement cette variable nous devons chercher à comprendre son comportement.

Si la 1^{ère} ligne actuelle reliant LYON à PARIS est saturée, et si l'on admet par ailleurs que la fréquence des trains soit réduite à ½ heure au lieu d'1 heure, (ce qui n'est pas évident sur le plan sécurité), c'est elle que le client "captif" va intégrer par son choix qui sera :

■ soit d'emprunter le train de la 2^{ème} ligne qui le mènera à destination au minimum ¼ d'heure plus tôt ;

■ soit d'attendre le train suivant de la 1^{ère} ligne susceptible d'être complet.

Cette remarque essentielle fait apparaître que les calculs actuels ne prennent pas en compte le paramètre lié à ce choix. En abondant certaines hypothèses de tracé au détriment d'autres, ils sont entachés de partialité et ne sont donc pas acceptables.

Ainsi, contrairement aux affirmations faites, le tracé Ouest Sud est au même prix que les autres et de plus amorce une liaison avec l'Arc Atlantique

■ Vitesse des trains

A l'horizon de la mise en exploitation du projet, tous les déplacements interurbains auront gagné en volume mais aussi en vitesse. Pour ne pas mettre en

service un équipement, qui pourrait être obsolète le jour de son inauguration, **il est indispensable de faire le choix initial de V 360.**

■ Les objectifs de temps

Lyon – Paris : 2 heures avec 2 arrêts dont Orléans

Clermont-Ferrand – Paris : 2 heures avec 2 arrêts

Clermont-Ferrand – Lyon : 1 heure avec 1 arrêt

Des liaisons directes paraissent néanmoins souhaitables, mais celles avec arrêts, qui pourront varier suivant les trains en circulation, et qui seront permis par le V360, assureront un bilan commercial positif de la ligne qui pourrait être compromis par des trains qui ne seraient que directs.

De plus, ces objectifs de temps sont indissociables

d'aménagements indispensables qui garantissent **le temps total du voyage**. Relevons notamment : les accès aux gares, les moyens de stationnement liés à des tarifs appropriés, l'inter modalité des moyens de transport, une possibilité de tarification intégrée évitant les queues pour utiliser à l'arrivée d'autres types de transport.

Le financement

Nous touchons ici au point capital de la réalisation du projet *POCL*.

Nous connaissons les difficultés financières traversées par la France et l'Europe appelées "Crise de la dette". Il convient donc :

- d'être particulièrement innovant et attractif dans le montage financier de ce projet afin de pouvoir attirer des **capitaux européens et mondiaux de natures publiques et privées**,
- et non de ne compter que sur les Etats pour assurer son financement.

Afin d'y parvenir, il faut notamment :

- abandonner l'idée que ce projet ne puisse se réaliser qu'avec des apports massifs de l'Etat Français et sortir de la facilité ;
- rechercher et attirer des **Fonds** : il est donc indispensable de **changer ce projet d'échelle**, pour qu'il soit l'expression d'une réelle et grande ambition, et ainsi suffisamment attractif auprès des grands financiers internationaux ;
- construire une ingénierie financière spécifique en constituant des sociétés de financement public-privé bénéficiant d'une fiscalité adaptée et intégrant par étapes successifs le Fonds d'Investissement porteur du projet ;
- **inscrire ce projet dans un ensemble plus vaste sans en changer sa vocation**. Celui-ci, bien que déjà important, devra sortir de sa nature trop étroite d'équipement national, affirmer son Caractère Européen et prendre pied dans le XXI^{ème} siècle.

La matérialisation de cette ambition se traduit par la mise en liaison de 3 capitales LONDRES BERLIN PARIS avec 4 Pôles Européens l'Arc Atlantique (Bordeaux Nantes) - Lyon - Barcelone - Milan dont le **projet POCL est au cœur et dont il devient la 1^{ère} étape**.

Aménagement des Pôles

Sur le parcours du *POCL*, les villes ou gares desservies doivent pouvoir jouer le rôle attractif et rayonnant qui leur est dévolu. Concernant l'Auvergne, les liaisons régionales reliant Clermont à Aurillac Le Puy Brioude

Capitales et Pôles Européens trouveront alors à leur disposition une artère circulante et unificatrice. Celle-ci agira alors comme un véritable moteur de croissance nécessaire à la sortie de crise et suscitera de réelles ambitions économiques et entrepreneuriales à l'échelle européenne voire mondiale.

C'est à RFF qu'il appartient de donner l'ampleur suffisante à ce projet pour permettre son financement où se rejoindront **capitaux privés** (particuliers, entreprises, institutions, Fonds d'investissements) et **capitaux publics** (collectivités, FSI, Sem, etc.), l'ensemble atteignant le haut niveau de financement nécessaire à la nouvelle dimension du projet.

De plus, sans entrer dans les détails, il convient de préciser quelques mesures :

- Faire payer à la SNCF les coûts des travaux qu'elle n'a pas réalisés pendant 50 ans sur les lignes reliant Clermont-Ferrand avec respectivement Paris et Lyon ;
- Faire un Appel d'offres d'Opérateurs qui achèteront le **droit de circuler** comme l'on achète des droits d'évènements (850 Millions € pour le football !) et mettre un terme au monopole SNCF.

Nous savons que l'ensemble de ces propositions sont dérangeantes et dérogent au moule frileux d'une partie souvent conservatrice de "l'establishment". Si elles sont abordées avec courage et détermination, elles quitteront définitivement leurs habits, que certains auraient malheureusement plaisir à qualifier d'utopiques, pour devenir réalité.

et au Nord Moulins, devront être performantes en qualité, confort et temps de connexion avec le fuseau majeur et seront assurées d'une parfaite coordination avec celui-ci.

CONCLUSION

En conformité avec les observations précédentes, il est clair que, de tous les tracés, le POCL Ouest-Sud est le seul à répondre aux critères qualitatifs nécessaires, que nous avons formulés. Il est respectueux de l'intérêt général notamment sur le plan économique, donc de l'emploi, car il apporte une réponse cohérente aux 4 pôles économiques Paris, Lyon Orléans Clermont-Ferrand et le Grand Clermont et ouvre ses portes à l'Arc Atlantique.

Il doit être néanmoins amélioré.

Venant de Lyon et passant par Roanne cette ligne doit gagner une gare de connexion, qui à défaut d'être Clermont-Ferrand doit en être la plus proche possible afin de répondre au potentiel économique du Grand Clermont, qui sera de l'ordre de 500000 habitants.

Par ailleurs de trop nombreux handicaps semblent avoir été accumulés, volontairement et injustement, sur le tracé Ouest-Sud et doivent être réparés. Nous avons précédemment mis en lumière la méthode erronée d'établissement des coûts qui a été retenue, mais il y en a d'autres notamment l'amélioration de son tracé qui doit :

- être plus attractif pour les villes de Montluçon, Châteauroux et Orléans, en aménageant des crochets les reliant à l'axe majeur ;
- améliorer la ligne le reliant à Bourges
- écarter l'accumulation de dégâts écologiques notamment : forêt de Tronçais, vignoble de Saint-Pourçain-sur-Sioule, Val d'allier, traversée de la Loire, Sologne et forêt d'Orléans, pour lesquels, comme pour l'autoroute, des solutions intelligentes pourront être trouvées sans grever le budget d'une façon significative.

De telles améliorations apporteront la créativité nécessaire à la multiplication des partenariats territoriaux et locaux.

A.T.E.A.C.

ASSOCIATION TRANSPORT
EN COMMUN ET EMPLOI
DE L'AGGLOMÉRATION
CLERMontoISE

5, avenue Joseph CLAUSSAT
63400 CHAMALIERES
Tél. : 04 73 53 18 09
jean.barrat@wanadoo.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