



Cahier d'acteur n°

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.

LGV POCL : facteur de développement et de dynamisme d'une Auvergne des entreprises et des territoires

La CCIR Auvergne est très attachée à la réalisation du projet de Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, réel vecteur d'aménagement du territoire, d'attractivité et de développement économique pour les régions du cœur de France non encore desservies par la grande vitesse ferroviaire.

Etre connecté au réseau grande vitesse est un élément d'attractivité indispensable pour un territoire. C'est aujourd'hui la norme d'être desservi par le TGV. Ne pas l'avoir devient un handicap pour une région, une ville et par conséquent pour leur développement économique et leurs entreprises.

Aujourd'hui, l'Auvergne et le Massif Central sont contournés par les axes ferroviaires et pourtant la région compte bon nombre de leaders industriels mondiaux, de PME innovantes et de TPE qui maillent le territoire et lui donnent sa vitalité.

A-t-on le droit de laisser ces entreprises, poumon de l'économie, sans un accès décent aux réseaux de communication modernes, sans liaisons rapides leur permettant d'être à des distances temps clients et fournisseurs raisonnables et surtout comparables à celles de leurs concurrentes des autres régions, au risque de créer un véritable désavantage concurrentiel ?

Simplement non. Il serait irresponsable de laisser passer l'opportunité qui s'offre à l'Auvergne de pouvoir se rapprocher de Paris et de Lyon et, de là, d'accéder aux réseaux européens et mondiaux.

L'Auvergne mérite mieux et une LGV POCL, alliant bonnes dessertes, aménagement du territoire et rapidité de réalisation, est un enjeu capital pour la région, mais aussi pour les deux extrémités de la ligne qui pâtissent d'une surpopulation et d'un manque d'espaces et d'immobiliers croissants.

Bernard SCHOUMACHER
Président de la CCIR Auvergne

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CCIR Auvergne

BP 25

63510 AULNAT

tél : 04 73 60 46 46

fax : 04 73 90 89 22

accueil@auvergne.cci.fr

www.auvergne.cci.fr

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Auvergne est un organisme public qui a pour vocation l'appui au développement économique régional. Elle représente et défend les intérêts de plus de 48 000 entreprises du commerce, de l'industrie et des services en Auvergne.

LGV POCL : un moyen de faciliter la coopération interentreprises et les relations des établissements d'Auvergne avec leurs sièges sociaux

➤ Pour la coopération interentreprises

Rapprocher les centres de production des sièges, des fournisseurs, des clients, c'est **pérenniser et développer les emplois, du fait que de nombreuses entreprises situées sur le tracé relèvent des mêmes secteurs ou d'activités complémentaires**, générant ainsi des mouvements de cadres, d'ingénieurs, de techniciens, de commerciaux.

Ainsi il existe **trois pôles de compétitivité** en Auvergne qui sont organisés en partenariat avec des entreprises et universités de villes concernées par la future LGV :

- ViaMéca (siège en Rhône-Alpes),
- Elastopôle (siège dans le Centre),
- Céréales Vallée (siège en Auvergne).

La **filière caoutchouc / pneumatiques** est présente tout le long de la future LGV avec le pôle de compétitivité Elastopôle basé à Orléans et l'industrie pneumatique implantée à Bourges, Montluçon, Clermont-Ferrand et Roanne. Avec Michelin à Clermont-Ferrand, c'est un cas unique de siège social français, européen et mondial situé dans une ville de province.

➤ Pour les relations avec les sièges sociaux

4 500 établissements d'Auvergne (source RCS) ont leur siège social hors de la région. Ces établissements, de taille importante (123 emplois en moyenne contre 6 pour l'ensemble des établissements de la région), **représentent 71 500 emplois, soit 1 emploi régional sur 4.**

Leurs sièges sont basés pour moitié sur 2 régions : **Ile-de-France** (33%) et **Rhône-Alpes** (24%), d'où l'importance pour ces établissements d'une connexion rapide non seulement avec Paris mais aussi avec Lyon.

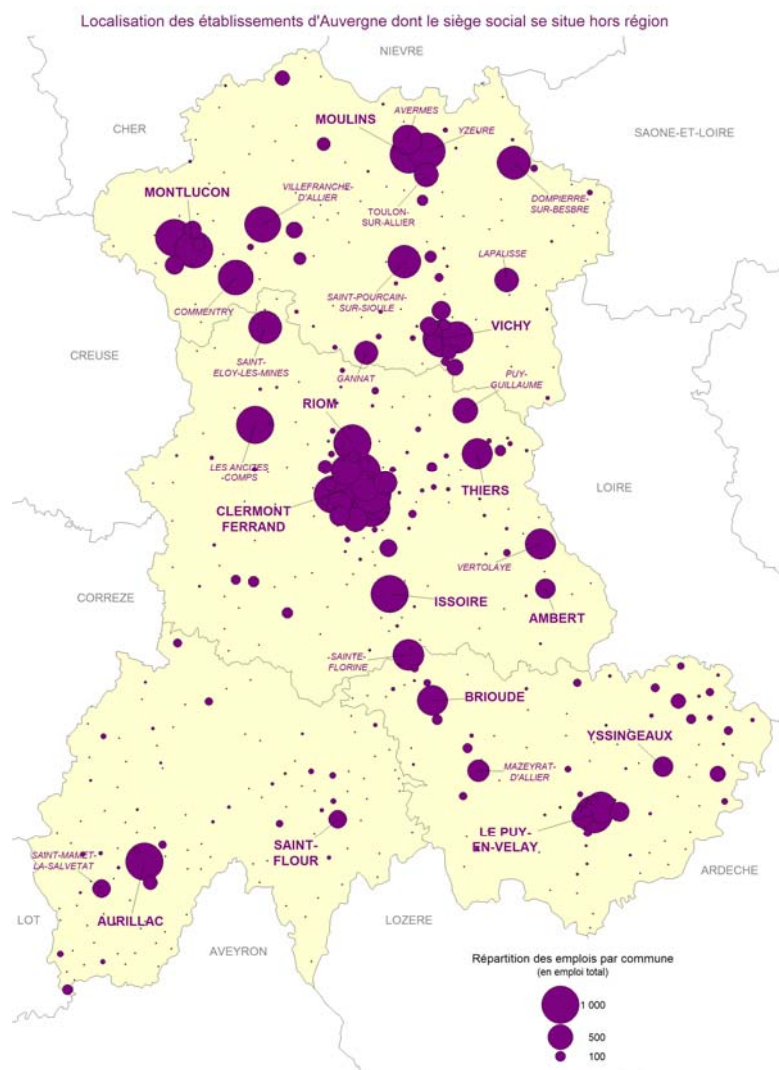
Ces établissements sont principalement situés à Clermont-Ferrand, Montluçon, Vichy, ... (cf. carte).

Principales communes d'implantation des établissements dépendant d'un siège social basé dans les régions concernées par la LGV POCL

	nb étabs	emploi total
Clermont-Ferrand	653	13 106
Montluçon	167	2 745
Vichy	141	1 507
Moulins	120	1 495
Thiers	67	640

Source : CCIR Auvergne

En améliorant l'accessibilité de nos territoires à ces grandes entreprises sièges, celles-ci pourront rester, se développer, en attirer d'autres et c'est ainsi sur toute l'économie de la région que les bénéfices de ce projet rejailliront.



Source : CCIRA

LGV POCL : une opportunité d'accélérer la métropolisation des plaques clermontoise et lyonnaise

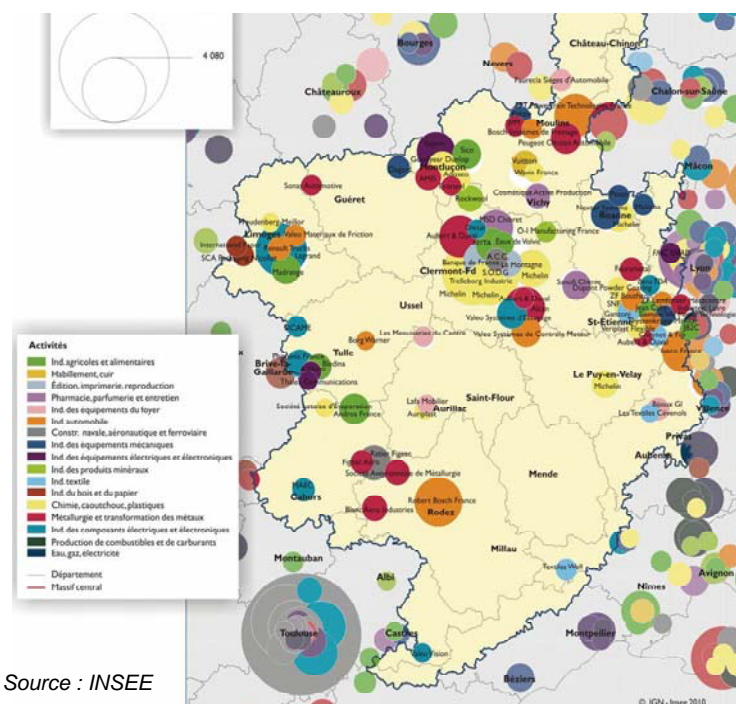
La métropole clermontoise s'articule autour d'une plaque urbaine allant de Vichy à Brioude. Accoler l'infrastructure LGV à une métropole en développement solidifierait le maillage et renforcerait la coopération entre les différentes villes qui la composent.

Le phénomène de métropolisation est en marche, Clermont-Ferrand est en passe de devenir une métropole nationale de 500 000 habitants.

Les métropoles clermontoise et lyonnaise doivent être rapprochées et bien reliées pour assurer la cohésion des projets qui les unissent. Car au-delà du doublement de la LN 1, la LGV POCL contribuera, grâce à une connexion rapide entre Clermont-Ferrand et Lyon, à l'avènement d'un **grand système métropolitain d'envergure européenne** appuqué sur une économie productive puissante et diversifiée :

- avec des atouts de Clermont-Ferrand suffisants (Michelin, Limagrain, enseignement supérieur et recherche, ...) pour prétendre entrer dans une relation de complémentarité avec la métropole lyonnaise, fondée sur des affinités, notamment dans les champs de l'industrie, de l'enseignement, de la recherche, de la santé ;
- avec un intérêt pour Lyon d'ouvrir un bassin d'expansion économique à l'ouest de son aire urbaine afin de relayer l'essor qui tend à la saturer à l'est.

Elle permettra aussi la mise en relation du potentiel collectif d'un système métropolitain et industriel d'envergure européenne. Lyon et Clermont-Ferrand représentent 7,8% et 10,4% de la population, et 11,3% et 19% des emplois de leur région respective. Leur mise en commun constitue un potentiel collectif de 4,9% de la population française, 5,5% des emplois français et près de 8% des emplois métropolitains. Ce système métropolitain commande un territoire bi-régional de 7,4 millions d'habitants et représente 15% de la valeur ajoutée brute industrielle française.



Pour ce faire, la **variante sud par Roanne** est à envisager, car elle est la seule à pouvoir assurer une liaison rapide entre Clermont-Ferrand, Lyon et l'aéroport de Saint-Exupéry.

LGV POCL : un atout pour le maillage des territoires

De l'importance d'une gare TGV Auvergne ...

➤ en termes d'image

Une gare TGV à vocation régionale située en Auvergne apparaît comme un équipement "**vitrine**" et "**porte d'entrée**" pour un large territoire. Qu'elle soit nouvelle ou dans une gare existante, elle assurerait une **visibilité** non seulement pour les agglomérations de l'Allier, mais aussi pour Clermont-Ferrand et l'Auvergne tout entière.

➤ en termes de couverture du territoire et des populations

Cette gare placerait la quasi-totalité des territoires de l'Allier et du Puy-de-Dôme dans un rayon d'au maximum 100 km et constituerait un **hub inter-secteurs** des bassins de vie et d'emplois de Moulins, Vichy, Montluçon et Clermont-Ferrand. Elle constituerait un **pôle majeur**

d'échanges, de diffusion et de maillage ferroviaire en irriguant toute l'Auvergne grâce au réseau TER, dans une optique d'aménagement, d'équilibre et de désenclavement du territoire régional et interrégional.

Elle serait ainsi un outil essentiel de développement de la **grande plaque urbaine et de l'espace métropolitain clermontois** et placerait, grâce aux correspondances régionales, 800 000 Auvergnats (soit plus de la moitié des habitants de la région) à moins d'une heure du TGV.

Les aménagements routiers (barreau Balbigny et contournement nord-ouest de Vichy) vont créer une vraie concurrence entre le fer et la route au profit de celle-ci. **Le lieu d'implantation de cette gare TGV doit être choisi de sorte à favoriser au maximum le report modal, soit au nord de Vichy.**

➤ en termes de maillage des territoires

Cette gare bénéficierait d'un statut européen, convoité par les opérateurs. Ce serait, de toutes les gares TGV prévues sur le projet, celle qui offrirait le plus grand nombre de dessertes (61 arrêts en Auvergne) et la plus grande diversité de régions directement accessibles (nord, sud-est, ouest en plus de Paris et Lyon).

Elle constituerait une opportunité unique de "ménager l'avenir" dans le cadre d'une liaison transverse est-ouest (projet Transline), faisant du **Nord Auvergne un nœud et un carrefour ferroviaire du futur, au plan national et européen.**

Ce Barreau Est-Ouest (BEO) est en effet cité dans la version révisée du projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) d'octobre 2011, qui se réfère lui-même à la loi Grenelle I. A ce titre, **il convient d'intégrer le BEO dans la réflexion globale du projet POCL.**

➤ en termes d'accès aux financements européens

Le projet POCL (de 12 et 14 Md€ selon les scénarios) nécessitera des financements conséquents. Une participation de l'Union Européenne pourrait être envisagée. En effet, le 19/10/2011, dans le cadre de la politique des réseaux transeuropéens, la **Commission Européenne** a proposé au Conseil des Ministres et au Parlement Européens une enveloppe spéciale de 50 Md€ sur la période 2014-2020, dont **31,7 Md€ dévolus aux transports**. Ce fonds soutiendrait les efforts des pays investissant dans des projets d'infrastructure facilitant l'interconnexion entre l'est et l'ouest de l'UE et privilégiant les modes de transports durables et peu polluants. Une gare TGV Auvergne, point d'intersection à terme du BEO, rendrait le projet POCL d'autant plus éligible à ces financements.

... et la nécessaire articulation TER / TGV

La **performance du réseau classique**, en particulier l'axe Paris – Clermont-Ferrand, sur lequel le trafic serait rabattu entre la gare TGV et Clermont-Ferrand, doit être améliorée via la poursuite des travaux de relèvement de vitesse, la suppression de passages à niveau et une nouvelle signalisation, afin de maintenir une vitesse élevée constante entre cette gare TGV et la capitale régionale.

La **modernisation du réseau régional** (électrification, régénération) doit être également poursuivie au-delà du Plan Rail Auvergne pour permettre des **liaisons plus rapides en TER vers la gare TGV, la capitale régionale et entre les principales villes** (Montluçon, Moulins, Vichy, Aurillac, Brioude, Le Puy-en-Velay, Saint-Flour). Les horaires de correspondance, notamment avec les TER, devront être optimisés, coordonnés et adaptés aux déplacements professionnels (aller-retour dans la journée, voire la demi-journée).

L'électrification et la modernisation de la ligne Montluçon – Bourges, permettant un relèvement significatif de vitesse, sont indispensables pour permettre au 2^{ème} bassin économique de la région de pouvoir rejoindre Paris et Lyon en moins de 2 heures.

CONCLUSION

Les scénarios proposés actuellement au débat public ne remplissent que partiellement les objectifs définis par la CCIR Auvergne au nom des entreprises.

La CCIR Auvergne partage le consensus qui se dessine sur les extrémités de la ligne :

- au nord avec l'Interconnexion Sud Orly TGV et le passage par Orléans,
- au sud avec le raccordement à Lyon permettant d'accéder à la fois à Part Dieu, Perrache et Saint-Exupéry, et le passage par Roanne.

Pour la partie centrale du projet, au regard des éléments précédents, la CCIR Auvergne souhaite que soit étudiée toute possibilité de traiter le territoire Nord Auvergne / Puy-de-Dôme avec une attention particulière et en intégrant les caractéristiques suivantes :

- une gare TGV Auvergne,
- un tracé n'impactant pas des zones sensibles écologiquement et économiquement (forêt de Tronçais, vignoble saint-pourcinois, ...),
- des parcours réduits sur ligne classique (car source de dysfonctionnements pour les TGV),
- des dessertes optimales pour Clermont-Ferrand et les grandes agglomérations d'Auvergne permettant d'accéder à de nombreuses régions.

En permettant de rejoindre rapidement Paris et Lyon et leurs plates-formes aéroportuaires, en renforçant les échanges et coopérations avec Rhône-Alpes et Ile-de-France, sièges économiques et administratifs de la France et portes d'accès à l'Europe et au monde, cette LGV bénéficiera à l'ensemble des entreprises et territoires de toute l'Auvergne.



CCIR Auvergne
BP 25
63510 AULNAT
tél : 04 73 60 46 46
fax : 04 73 90 89 22
accueil@auvergne.cci.fr
www.auvergne.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