



Cahier d'acteur n°2

octobre 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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

12 collectivités unies et mobilisées

Dans la continuité de leur mobilisation à Clermont-Ferrand en décembre 2008 puis à Roanne en octobre 2009, les Régions Rhône-Alpes et Auvergne, les Agglomérations du Grand Lyon,



de Saint-Etienne Métropole, de Clermont Communauté, de Vichy Val d'Allier, de Montluçon Communauté d'agglomération, de Moulines Communauté et du Grand Roanne et les Conseils généraux de la Loire, du Puy-de-Dôme et de l'Allier ont poursuivi leur réflexion commune, et présentent ici les enjeux communs qu'elles souhaitent porter à la connaissance de la commission particulière du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse "Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon" (LGV POCL).

La LGV POCL est une infrastructure attendue, soutenue et portée par l'ensemble des collectivités d'Auvergne et de Rhône-Alpes, qui ont la volonté de mettre cet outil au service de leur projet de territoire. Solidaires dans leur approche, déterminées dans la promotion des fonctionnalités qui donnent du sens à leur projet de développement territorial, les 12 collectivités réaffirment avec force leur intérêt pour un projet POCL qui sache concilier réalisme socio-économique et aménagement du territoire, au service de 3,4 millions d'habitants et des "forces vives" qui en assurent le développement.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur porté par
GRAND ROANNE AGGLOMÉRATION
au nom des collectivités suivantes :
Régions Auvergne et Rhône-Alpes,
Départements de l'Allier, de la Loire
et du Puy-de-Dôme, Grand Lyon,
Clermont Communauté,
Grand Roanne Agglomération,
Montluçon Communauté
d'Agglomération, Moulines
Communauté, Saint-Etienne
Métropole, Vichy Val d'Allier.

Grand Roanne Agglomération
63, rue Jean Jaurès
BP 70005
42311 Roanne Cedex
Tel : 04 77 44 29 50

Quatre fonctionnalités majeures qui donnent du sens au projet POCL

■ L'accès au "Grand Paris"

La LGV doit offrir un débouché dans Paris pour la clientèle issue de toutes les villes auvergnates et rhônalpines desservies (aller-retour dans la demi-journée). Elle doit également permettre un accès direct à Orly (correspondances entre TGV intersecteurs, aéroport, secteur de Rungis...), à Roissy et Marne-la-Vallée via l'interconnexion francilienne des LGV, et enfin à plusieurs pôles de développement (Saclay, la Défense, St-Denis...) au moyen de connexions au réseau de métro automatique "Grand Paris Express".

■ L'accès au centre de Lyon et à son aire métropolitaine

En desservant le centre de Lyon (Part-Dieu et éventuellement Perrache), la LGV POCL se doit de répondre aux attentes des acteurs économiques et universitaires des agglomérations auvergnates et ligériennes, qui demandent des allers-retours vers Lyon à la demi-journée. Part-Dieu doit rester la gare TGV à destination de Paris. L'infrastructure POCL devra contribuer à l'aménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais, pour bénéficier de bonnes conditions d'insertion, gages de qualité de service. La LGV pourrait également avoir pour fonction de donner accès à l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry pour la clientèle de la Loire et de l'Auvergne.

■ La connexion au réseau européen de grande vitesse ferroviaire

Le projet POCL revêt une fonctionnalité nationale et européenne majeure : répondre à l'enjeu de saturation de la LN1 Paris - Lyon à l'horizon 2025, et permettre d'accompagner la montée en puissance de liaisons à grande vitesse en direction de Nice, Turin, Montpellier, Barcelone... Il est donc nécessaire que POCL soit raccordée à la fois à la LN1 vers Lyon centre, et à la LN4 (St Exupéry - Valence).

■ L'ouverture sur la façade atlantique

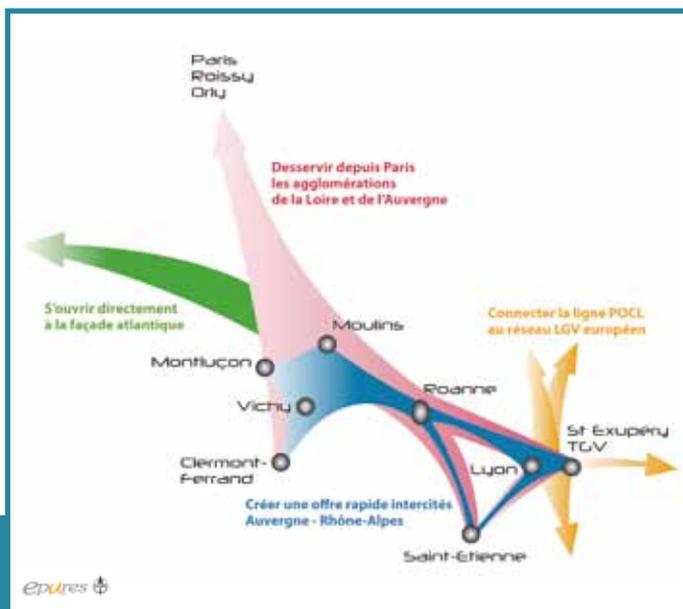
POCL constitue une première étape déterminante d'accélération des relations entre Rhône-Alpes et les régions de la façade ouest, qui sera amplifiée ultérieurement avec la réalisation du "barreau est-ouest". S'il n'existe aujourd'hui que 3 à 4 liaisons quotidiennes entre Lyon et Rennes ou Nantes via le sud de l'Île-de-France, un potentiel de clientèle bien supérieur existe et doit être pris en compte dans le projet POCL.

Les 12 collectivités solidaires sont donc attachées à concevoir la LGV POCL comme un outil d'aménagement du territoire. A ce titre, la ligne devra être réalisée en pleine **cohérence avec les réseaux TGV et TER existants et projetés**, et permettre les échanges multimodaux au sein de gares existantes ou nouvelles. Ce projet constitue en effet une **opportunité historique** de réaliser une infrastructure dont les collectivités attendent qu'elle concilie :

- affirmation d'un **réseau entre les aires métropolitaines de Clermont-Ferrand et de Lyon - Saint-Etienne**, facilitant les complémentarités socio-économiques au travers d'une offre de transport compétitive face à la mobilité motorisée individuelle ;

- **aménagement du territoire**, en desservant des territoires jusqu'alors ignorés ou mal desservis par les réseaux de transport français et européens, mais porteurs d'un important potentiel de développement économique ;

- **pertinence socio-économique**, grâce à un itinéraire compétitif entre Paris et Lyon, donnant accès aux Alpes et à la Méditerranée (en complément de la LN1 en voie de saturation et des LGV Méditerranée, Lyon - Turin et Rhin-Rhône).



Fonctionnalités attendues par les acteurs locaux
NB : ce schéma des fonctionnalités attendues ne signifie pas le choix d'un scénario en particulier

Des dessertes attendues par 3,4 millions d'habitants !

Le projet de LGV POCL pose la question de l'**amélioration des relations ferroviaires entre Auvergne et Rhône-Alpes** qui concerne directement 3,4 millions d'habitants des Départements de l'Allier, de la Loire, du Puy-de-Dôme et du Rhône.

Il est établi **que l'amélioration des dessertes intercités sur le réseau ferroviaire classique est coûteuse, peu efficace et difficilement réalisable** du fait de ses caractéristiques techniques.

Alors que la finalisation de l'A89 va réduire les temps de parcours automobiles entre Clermont-Ferrand et Lyon, la création d'alternatives ferroviaires efficaces aux déplacements mécanisés individuels observés entre ces agglomérations constitue un enjeu essentiel par rapport aux objectifs de développement durable, poursuivis par l'Etat et tous les échelons de collectivités territoriales.

C'est la raison pour laquelle les collectivités locales auvergnates et rhônalpines rappellent que **le débat public doit bien intégrer cette fonctionnalité dans le projet de LGV POCL**, au même titre que les 4 fonctions définies par la lettre de commande ministérielle des études préliminaires.

■ Créer une desserte ferroviaire attractive entre Lyon et Clermont-Ferrand

Clermont-Ferrand est l'une des dernières capitales régionales françaises à ne pas être desservie en TGV.

Des rapprochements ont été amorcés entre la "plaque urbaine" Clermont Auvergne Métropole et la Région Urbaine de Lyon depuis 2005. Aujourd'hui, le choix de se tourner vers l'aire métropolitaine lyonnaise et Rhône-Alpes est inscrit dans tous les documents d'orientation et de prospective, établis par l'Etat et tous les niveaux de collectivités territoriales auvergnates.

Cette stratégie politique est fondée sur la proximité entre les deux capitales régionales (170 km), l'intensité des échanges économiques interrégionaux et la conviction partagée par l'ensemble des acteurs du développement

local que les deux aires métropolitaines ont un destin lié, en raison de la structure de leur entreprenariat et de leur dynamisme économique et culturel.

Rhône-Alpes constitue le premier fournisseur et le premier client de l'Auvergne. De nombreuses directions régionales de grands acteurs locaux sont basées à Lyon ; à l'inverse, le siège de la multinationale **Michelin** est installé à Clermont-Ferrand. Des coopérations et des complémentarités s'exercent également au travers du pôle de compétitivité **ViaMéca**, du **cancéropôle Lyon - Auvergne - Rhône-Alpes** et de plusieurs **laboratoires de recherche**.

■ Desservir les agglomérations de taille moyenne de Montluçon, Moulins, Roanne et Vichy

Agglomération en reconversion industrielle, Roanne se dote en 2011 d'un SCOT et d'un schéma d'agglomération qui ont pour objectifs communs de définir un projet de territoire redonnant une vitalité démographique et économique forte dans le cœur de l'agglomération, avec l'objectif de s'intégrer fonctionnellement à l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le passage de la LGV POCL au plus près de la centralité roannaise constituera un levier fort et un accélérateur pour la réussite de ce projet de territoire, attendu par de nombreux acteurs du développement roannais : **Nexter, Michelin, centre universitaire, écoles d'ingénieurs, IUT, hôpital régional...**

Structuré autour des trois bassins de vie de Montluçon, de Moulins et de Vichy, le Département de l'Allier est un territoire à dominante rurale riche d'activités

économiques et sociales complémentaires. L'ensemble des acteurs de ce territoire considère le projet de LGV POCL comme un atout indispensable à son attractivité, par son désenclavement ferroviaire et l'amélioration des liaisons vers les centres de décisions et leurs partenaires socio-économiques nationaux et internationaux. L'arrivée de la LGV en Allier contribuera au renforcement et au développement des **pôles industriels et d'expertise**, existants ou émergents, structurés autour de filières d'activité fortes (**agroalimentaire, mécanique avancée, nutrition-santé, transport-logistique**), d'un **tissu industriel** diversifié et dynamique, d'un environnement favorable à l'innovation (**pôles de compétitivité**), d'atouts touristiques certains, d'un appareil universitaire, **sportif et hospitalier** performant, ainsi que de tissus culturels denses et dynamiques.

Accélérer et améliorer la desserte ferroviaire à grande vitesse de Saint-Etienne

Saint-Etienne et son agglomération sont elles aussi engagées dans une démarche de reconversion urbaine et industrielle. Cofondatrice de la coopération métropolitaine lyonnaise avec le Grand Lyon, les Portes de l'Isère et ViennAgglo, Saint-Etienne Métropole a défini une "communauté de destin" avec l'agglomération lyonnaise. L'attractivité et la fiabilité de l'accessibilité ferroviaire à grande vitesse de Saint-Etienne est un enjeu reconnu par l'ensemble des "forces vives" de l'agglomération : siège mondial du **groupe Casino**, **Ecole Nationale Supérieure des Mines**, **université** et **écoles d'ingénieurs**, etc.

La LGV POCL doit permettre de desservir Saint-Etienne via Roanne et concourir à améliorer sa fréquence de desserte directe vers Paris ainsi que son ouverture vers l'ouest de la France.

A terme, cette desserte appelle l'électrification dans le cadre du projet POCL de la voie ferrée entre Roanne et Saint-Etienne et évitera d'ajouter à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Douze collectivités unies pour un aménagement durable du territoire !

Les 12 collectivités territoriales de Rhône-Alpes et d'Auvergne travaillent ensemble depuis 2008 à faire converger leurs réflexions, leurs espoirs, leurs projets, en considérant le projet POCL comme un formidable catalyseur pour assurer, demain, une mobilité et un développement plus durables. Ces douze territoires sont en effet marqués par des activités résidentielles, économiques, universitaires, touristiques majeures et ouvertes sur l'extérieur.

Le Rhône, la Loire, le Puy-de-Dôme et l'Allier représentent 3,4 millions d'habitants, 1,5 millions d'emplois, 276 000 établissements économiques. Leur PIB cumulé est égal à environ 97 milliards d'euros, soit 5,6% du PIB national (INSEE 2005).

Les agglomérations de la Loire et d'Auvergne ont besoin de liaisons ferroviaires rapides avec la métropole lyonnaise ; celle-ci a besoin de rééquilibrer son développement à l'ouest, en y développant les partenariats économiques, d'enseignement et recherche, de tourisme, etc. Face à ces enjeux communs, "l'union fait la force !"

Ce besoin de dessertes performantes est d'autant plus fort que l'accessibilité ferroviaire de nombreuses autres agglomérations françaises va se trouver considérablement améliorée à la suite de la mise en œuvre d'autres projets de LGV en France. Les territoires du "cœur de France" et du Massif central ne doivent plus être laissés de côté par le réseau français de la grande vitesse.

CONCLUSION

Il est donc nécessaire que l'Etat fasse le choix d'une infrastructure efficiente, qui réponde aux quatre fonctionnalités énoncées, et qui permette l'amplification de dynamiques socio-économiques locales positives dans chacun des territoires. Le débat public sur le projet POCL doit donc intégrer pleinement l'aménagement et le développement des territoires comme des critères déterminants d'analyse des scénarii.

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