GRAND ROANNE AGGLOMÉRATION
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Actes du colloque
du 13 octobre 2009

La LGV
Ligne à Grande Vitesse

Paris-Orléans Clermont-Lyon

projets, attentes, enjeux

Région RhôneAlpes · AUVERGNE · Conseil général LOIRE EN RHÔNE-ALPES · PUY-DE-DÔME CONSEIL GÉNÉRAL · Conseil Général Département de l'Allier · GRANDLYON communauté urbaine · SAINT-ÉTIENNE métropole · CLERMONT COMMUNAUTÉ · Vichy Val d'Allier Communauté d'agglomération

LGV Quel projet pour quelles attentes ?

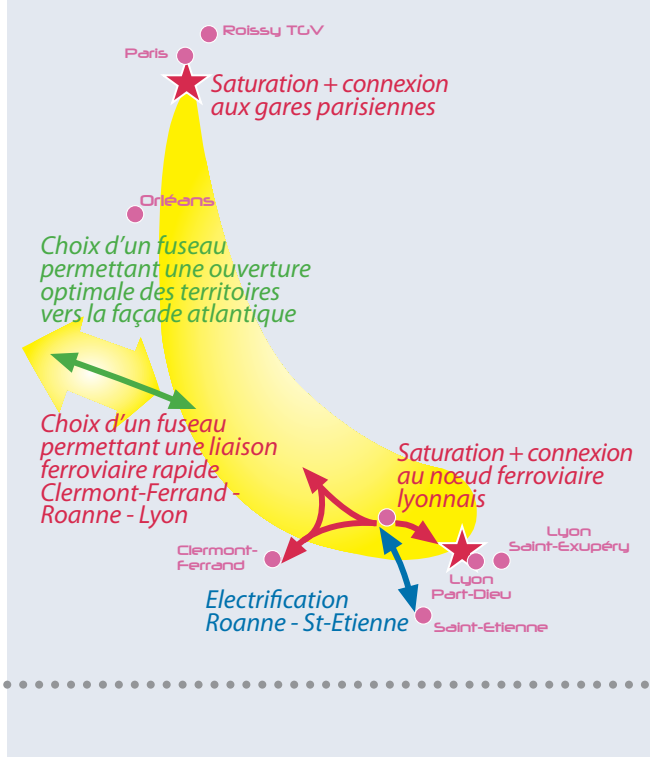
Mme Laure DEROCHE,
Maire de Roanne,
Vice-présidente de Grand Roanne Agglomération

M. Christian AVOCAT,
Président de Grand Roanne Agglomération

Venir à Roanne par la route ou le train n'est, aujourd'hui, pas chose facile. Roanne a longtemps été un carrefour, mais elle est aujourd'hui enclavée, comme d'autres villes du Massif Central, ce qui constitue un frein au développement économique et démographique. A l'heure actuelle, on met moins de temps pour relier Paris à Marseille en TGV que Paris à Roanne !

Au séminaire que la DATAR a organisé au Puy-en-Velay à l'automne 2009, Guillaume Pépy, Président de la SNCF, déclarait qu'il n'y avait "pas de droit au TGV", et que celui-ci ne desservirait pas toutes les villes. Pourtant, les élus et décideurs locaux se font un devoir de l'accueillir, tant l'enjeu est grand, notamment pour les villes moyennes.

Le projet POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon) va rapprocher deux régions, deux métropoles. Il est nécessaire que les autres agglomérations soient également desservies, dans une logique de développement durable.



Cet enjeu d'aménagement du territoire doit être traité avec la même considération que le gain de quelques minutes sur des liaisons qui ignoreraient les territoires.

Mais rien ne sera possible sans la mobilisation de tous. L'objet de ce colloque, c'est d'avancer dans la définition d'une contribution commune des collectivités représentées, en dépassant les problématiques individuelles.

> « Il nous faut aplanir nos divergences, rechercher nos convergences, contribuer à l'émergence de solutions intelligentes, pour nous hisser à la hauteur des enjeux. »

Il ne faut donc pas commencer par la fin, c'est-à-dire négocier une gare, un arrêt, un tracé , mais organiser une intelligence collective.

> « Aujourd'hui, nous réalisons un acte public fort : en signant une déclaration commune, nous signifions ainsi notre solidarité. C'est un premier engagement qui va nous conduire jusqu'au débat public national. »

La fonctionnalité majeure de ce projet est d'aller de Paris à Lyon, et au-delà de Londres à Turin ou Barcelone. C'est à la fois une révolution culturelle et une chance, puisque cette ligne ne passerait pas par les grands axes méridiens existants, habituellement privilégiés.

En desservant des territoires qui ont été à l'écart de ces grandes liaisons, la SNCF constitue ainsi un bassin de chalandise nouveau pour ce projet, notamment par rapport aux relations entre agglomérations auvergnates et rhônalpines. Il peut donc y avoir une véritable coalition d'intérêts autour de ce projet.

> « En mettant en avant les 3 points cardinaux d'un lobbying efficace que sont la convergence, la cohérence et la cohésion entre nous, nous convaincrons ! »

Quels enjeux de développement économique des territoires ?

M. Olivier CHEREAU,
Directeur régional de Transcom

“ Dès que je suis arrivé à Roanne, je me suis rendu compte qu'il serait beaucoup plus simple de me déplacer en voiture : il n'existe pas de desserte directe qui permette d'atteindre Roanne facilement et rapidement. Et en cinq ans, les choses n'ont pas évolué. Or nous allons à Paris tous les mois. Chacun de nos clients vient nous voir au moins une fois par trimestre.

J'attends du projet que le déplacement de nos prospects ne soit plus un obstacle au développement de relations économiques. Aujourd'hui, nos clients parisiens considèrent qu'ils doivent pouvoir effectuer l'aller-retour dans la journée, c'est-à-dire un trajet en moins de 3 heures.

Pour nous, la proximité avec Lyon est également importante, puisqu'elle constitue notre deuxième lieu de provenance de clients et de prospects. Et cela nous permettrait également d'être plus attractifs dans notre recrutement, notamment de cadres. ”

M. André MARCON,
Chef d'établissement Nexter Roanne

“ Nos clients et nos fournisseurs sont de plus en plus diversifiés à l'international. Leurs délégations transitent souvent par Saint-Exupéry, ou par Roissy en continuant ensuite par TGV.

Chaque jour, nous recensons une vingtaine de voyageurs pour Bourges, où Nexter a un gros établissement, ainsi qu'une quarantaine de voyageurs pour Paris et l'Ile-de-France. Enfin, chaque jour une dizaine de voyageurs partent à l'international, via Saint-Exupéry.

Nos attentes vis-à-vis du projet POCL sont fortes : les principaux sites du groupe sont situés à Roanne, Bourges et Versailles. Si l'on regarde les tracés possibles, il est évident que celui desservant Orléans, Bourges et Roanne est intéressant. Le jour où le site de Roanne sera enfin plus accessible, nous pourrons y accueillir davantage d'activités.

Et au-delà de l'activité économique, n'oublions pas que c'est quand même plus rassurant de voir monter nos enfants étudiants dans le TGV qu'en voiture, pour franchir le col du Pin Bouchain ! Nos enfants seront, encore plus que nous, confrontés à cette exigence de mobilité, y compris à l'international… La LGV nous rapprochera ainsi de Lyon, de Paris, et du reste du monde ! ”

M. Pierre-Alexandre ANSTETT,
Directeur du site Michelin de Roanne

“ Aujourd'hui, une réunion d'une journée à Paris nous mobilise la veille et le lendemain, pour effectuer un trajet d'environ 5 heures. La moitié des déplacements s'effectue en train, via Lyon, et l'autre moitié en voiture, selon le nombre de personnes qui se déplacent. Sur notre site, cela représente environ 1 500 voyages programmés chaque année, dont 90% sont effectués en direction de Paris ou de Clermont-Ferrand, siège du groupe.

De ce point de vue, une ligne à grande vitesse qui nous rapprocherait à la fois de Lyon, de Clermont-Ferrand et de Paris renforcerait l'attractivité du site. En premier lieu, la mobilité interne comme le recrutement extérieur de nos collaborateurs se heurtent actuellement aux difficultés d'accessibilité du site de Roanne.

De plus, la LGV serait également un enjeu en termes de développement du tissu économique local, ce qui constitue un enjeu stratégique pour le Groupe qui cherche à s'appuyer sur un réseau de partenaires locaux les plus performants possible. Un des points de performance d'une usine comme celle de Roanne est en effet de pouvoir s'appuyer sur un tel réseau... ”

Quels enjeux de développement économique des territoires ?

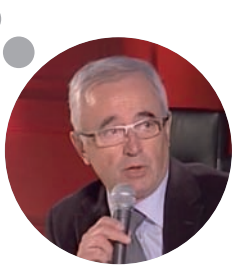
M. Jean-Bernard DEVERNOIS,
Président de la CCI de Roanne

La reconfiguration économique de la région roannaise a entrainé la reconfiguration de l'industrie et le développement de services adossés. Aujourd'hui, ce sont l'intelligence, la créativité, la valeur ajoutée qui permettent de rester compétitifs. Le nombre de cadres a augmenté, et la ville s'est renouvelée pour être plus attractive. Roanne est ainsi devenue la porte d'entrée ouest de la Région Urbaine de Lyon. L'enjeu est donc d'être bien relié à Lyon.

> « Roanne a les atouts et les structures nécessaires… le problème, c'est d'y arriver ! Nos clients, nos centres de décision viennent de Paris, de Lyon, donc l'accessibilité de notre territoire est vitale. C'est une chance à ne pas laisser passer ! »

> « La question est de savoir comment conjuguer un tracé intelligent de la nouvelle voie, quels que soient les lieux par lesquels elle passe, pour mettre Clermont-Ferrand à un temps raisonnable de Paris, tout en offrant une liaison est-ouest attractive, notamment entre Clermont et Lyon. »

Il faut donc nous battre et vous pourrez compter sur notre union sacrée. Une interconsulaire vient d'être créée, avec les chambres de Clermont, de Thiers, de Riom, et est ouverte aux autres bonnes volontés.



M. Paul CELLE,
Conseiller général délégué de la Loire

Le Conseil général de la Loire soutient les différents projets ferroviaires en cours, qui vont permettre d'améliorer l'accessibilité et donc l'attractivité de son territoire. Cela concerne bien sûr la LGV POCL, mais également l'ouverture sur la façade atlantique, avec à la fois le projet "Transline" d'Altro et l'électrification de la ligne Lyon – Nantes. Enfin, la Loire s'est investie dans les études du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et le Département se félicite que le tracé le plus intéressant pour la Loire et pour Saint-Etienne ait été retenu à l'automne 2009, par RFF et le Ministère.

Ces 3 projets vont permettre de mailler le territoire départemental, avec la nécessaire électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne à terme, tant pour le TGV que pour le fret : les marchandises en provenance d'Auvergne et du Grand Ouest pourront ainsi déboucher, via Saint-Etienne, directement à Sibelin, et donc désengorger la traversée de Lyon.

© epures

Comment construire une dynamique partenariale de projet ?

M. Thierry ZETTEL,
Secrétaire général de l'Association "TGV Rhin-Rhône-Méditerranée"

Sur le projet qui m'est cher, la LGV Rhin-Rhône, j'ai assisté à des réunions semblables à la fin des années 1980. La première phase de cette ligne sera inaugurée fin 2011 seulement... Mon premier message est qu'il faut être persévérant !

> « Attention aux effets de démobilisation… Parler longtemps, beaucoup, systématiquement du TGV, finit par produire un "message de fond" qui n'est plus écouté car le TGV n'est dans les faits toujours pas là, ce qui crée un effet de démobilisation. »

Marquée par des crises industrielles, la problématique du désenclavement du Territoire de Belfort s'est renforcée dans les années 1980 et 1990, alors que les succès des premières LGV s'affirmaient. Une association a donc été créée fin 1986, avec une approche est-ouest, renforcée à partir de 1989 par des réflexions sur l'arrimage des territoires entre Rhin et Rhône aux projets vers la vallée du Rhône et l'Espagne.

> « Il faut donc plusieurs "briques" pour constituer le projet initial et il ne faut pas, ensuite, rater les bonnes occasions de le faire avancer. »

Notre association est essentiellement constituée de collectivités territoriales et fonctionne sous un angle uniquement politique.

> « Nous ne réalisons pas vraiment d'expertise technique, mais nous avons construit un "logiciel politique", pour répondre à l'enjeu principal qui est de faire reconnaître et porter politiquement le projet de LGV. »

Les questions de financement ne viennent qu'après. Il faut d'abord rapprocher les points de vue, créer un projet, se structurer sur une cohésion. Il faut être cohérent, et il faut surtout travailler longtemps ! Tout le monde se retrouve sur ces bases, c'est relativement facile. Lorsque des contradictions apparaissent, il faut que la force des collectivités demeure, pour que ce qu'elles souhaitent puisse se réaliser un jour. Il faut donc un pacte extrêmement solide, dès le départ !

> « Ce qui est difficile, c'est de gérer le temps long : il faut continuer à vivre longtemps avant que le TGV arrive, s'il arrive un jour ! »

Les acteurs économiques sont associés à nos actions, mais pas au même niveau que les collectivités. Nous ne voulions pas être associés trop directement à un grand constructeur ferroviaire installé à Belfort ! Et les temporalités ne sont pas les mêmes… Nous avons aussi voulu rester indépendants, dans notre manière de penser, des établissements publics tels que la SNCF, RFF, ou l'Etat. En revanche, nous avons travaillé pour donner une stature internationale à l'association et au projet, avec l'Allemagne et la Suisse juste à côté de chez nous.

© Jean Vernet, Montreux

Comment construire une dynamique partenariale de projet ?

© epures

> “L’important, c’est de toujours donner la vision de l’intérêt général, à partir du point de vue des collectivités territoriales.”

Il ne faut pas raisonner en termes de ligne nouvelle, mais de réseau : il faut être attentif à toutes les connexions du projet avec les lignes classiques.

> “Le génie du TGV, c’est justement qu’il a la possibilité de prolonger "l’effet TGV" sur le réseau classique. En parallèle, il faut faire attention aux gares TGV non urbaines : on s’est un peu "égaré", justement !”

Ces gares posent des problèmes, elles devraient être bannies si on veut respecter la logique et l’esprit du Grenelle de l’environnement. Il faut donc raisonner, dès aujourd’hui, aux entrées et sorties de la LGV. Et si jamais on en vient par contingence à une gare nouvelle, il faut absolument la connecter au réseau ferroviaire classique.

La question du financement du système ferroviaire français dépasse largement la question des partenariats public-privé.

> “Ni les PPP, ni les concessions ne rendront rentables des projets qui, de toutes façons, vont demander d’importants volumes de contribution publique ! Je ne pense donc pas que ça soit la solution, ni pour financer un projet, ni pour en accélérer la réalisation.”

Aujourd’hui, nous n’avons pas le bon modèle économique qui permet de financer le système ferroviaire français.

M. Jean-Marie UHLRICH,
Vice-président du Conseil général de la Meurthe-et-Moselle

Le TGV Est, on en parle depuis 30 ans. La 1e phase a été ouverte en 2007, et les appels d’offre sont lancés pour la 2e phase. Cela prend du temps ! J’ai donc du mal à croire à la réalisation de 2000 km de LGV d’ici 2020 ! C’est techniquement et financièrement impossible de réaliser 200 km par an dans les conditions actuelles.

Il y a nécessairement 3 temps, de la préparation à l’achèvement :

- La reconnaissance du projet. Relier Paris à Lyon semble acquis, il reste à approcher Clermont-Ferrand au plus près.
- La définition d’un tracé et des dessertes. Vous y êtes déjà, en commençant à y réfléchir ensemble.
- La programmation et le financement du projet. Le TGV Est est le premier qui ait fait appel aux collectivités locales. Si nous l’avons fait, ce n’est pas de gaieté de cœur, mais ça résultait d’un véritable chantage.

Comment construire une dynamique partenariale de projet ?

“On nous a dit "ou bien on fait le TGV Est, mais vous en payez une partie, ou bien on va faire un autre TGV !" Et ce ne sont pas les projets qui manquent ! Dans tous les cas, si vous voulez que votre projet soit retenu, qu'il avance, il faut être unis, même si des luttes ou des rivalités apparaissent ça ou là…”

Il faut que les plus hauts élus du territoire, c'est-à-dire les présidents de Région, de Départements, les Députés, de tous bords, la main dans la main, aillent à Matignon, au Ministère. C'est la seule chance de se montrer crédibles… Une association a été créée. On a vu des élus de gauche et de droite manifester ensemble, prendre le train ensemble, faire des discours ensemble. C'est comme ça que les dessertes des vallées vosgiennes ont été électrifiées et desservies par le TGV ! C'est ça le lobbying ! L'union a fait la force !

Pour préparer l'arrivée du TGV, il faut faire des études sur les quartiers des gares, définir un projet urbain. Il faut également connecter TGV et TER sur les dessertes terminales, mais aussi les cars départementaux et les réseaux urbains.

“Aller vite et loin en TGV ne sert à rien si au départ et à l'arrivée, les connexions aux réseaux locaux sont mal organisées !”

M. Christian AVOCAT,
Président de Grand Roanne Agglomération

Les expériences des LGV Est et Rhin-Rhône renforcent ma conviction que, quelles que soient la force et la légitimité d'une attente locale, il faut dépasser le localisme, sinon notre lobbying n'ira pas loin.

“Il faut rechercher le fil conducteur qui permet à plusieurs territoires de mettre en avant la convergence de leurs attentes, la cohérence de leurs projets, et leur propre cohésion interne. Je crois que c'est autour de ces 3 vertus cardinales que nous devons nous mobiliser.”

Parce que, en effet, nous sommes en compétition : il ne faut pas dire que nous avons besoin du TGV, mais que nous en avons besoin plus que les autres.

“Il y a des raisons objectives pour montrer qu'un tracé proche de Roanne est à la fois d'intérêt local, régional, interrégional, et également national.”

Dans le temps qui est devant nous jusqu'au débat national, il nous faut construire une "doctrine" qui nous amène à être convaincants et pédagogues.

“On ne demande pas le passage d'un tuyau, mais d'une infrastructure connectée aux réseaux locaux.”

Le lobbying sera efficient si nous savons faire tenir ensemble tous les aspects de ces réflexions.

Comment construire une dynamique partenariale de projet ?

M. Marc PETIT,
Vice-président de Saint-Etienne Métropole

Saint-Etienne Métropole est déjà desservie par le TGV, mais pas de manière satisfaisante. Nous nous battons pour avoir des TGV vers le nord et vers l'ouest. Nous travaillons ensemble avec le Département et de nombreuses associations pour que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise permette la connexion directe entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry et nous défendons le prolongement de TGV jusqu'à Firminy.

“ Nous soutenons aussi Roanne dans la promotion d'un tracé de LGV qui permette à la fois la desserte locale et l'ouverture sur la façade atlantique et sur Clermont-Ferrand, avec laquelle nous avons d'importants échanges. ”

M. Claude BOILON,
Vice-président du Conseil général du Puy-de-Dôme

Le Puy-de-Dôme est très concerné par ce projet, même si l'infrastructure n'y passe pas.

“ Nous n'avons pas le TGV aujourd'hui, et c'est une lacune. Le centre de la France, le Massif Central ont besoin d'une telle desserte, qui ne doit pas être un tuyau mais une irrigation de tous nos territoires. ”

Le projet commence à être reconnu au niveau national. Le Département du Puy-de-Dôme prendra toute sa part pour expliquer et convaincre que le futur tracé devra s'incurver le plus possible au sud-ouest.

M. Jean-Michel GUERRE,
Président de Vichy Val d'Allier

Nous avons besoin d'améliorer nos échanges avec Rhône-Alpes et avec l'Ile-de-France, sans oublier la façade atlantique.

“ Vichy, ce n'est pas que le thermalisme : l'industrie est le principal pourvoyeur d'emploi. Tant sur le plan touristique qu'économique, ce projet est donc capital. ”

Comment structurer notre action, fédérer nos énergies ? Il y a un risque que les approches commerciales de gain de temps pour l'accès au grand Sud-Est prennent l'ascendant sur les fonctionnalités d'aménagement des territoires desservis par le projet. Nous devons ainsi agréger l'idée d'une liaison Paris – Lyon qui puisse également desservir l'Auvergne, mais aussi d'une liaison est-ouest, comme le propose Transline. La jonction entre ces 2 fonctionnalités crée un tronçon commun, qui permet à la fois d'aménager durablement les territoires et de faciliter le financement du projet. N'oublions pas en effet que nous sommes en concurrence avec d'autres projets !

LGV quelles opportunités pour des dessertes ferroviaires rapides entre Rhône-Alpes et Auvergne ?

M. Bernard SOULAGE,
Vice-président du Conseil régional Rhône-Alpes ; Président de l'Association "Villes et Régions européennes de la grande vitesse"

Peut-on envisager aujourd'hui une desserte intercités rapide entre nos agglomérations, qui emprunterait la LGV ?

Les "TERGV" (Transports Express Régionaux à Grande Vitesse) sont des projets que je suis depuis très longtemps et que nous continuons à approfondir. On peut d'ailleurs s'interroger sur la dénomination de ce type de matériel, car elle n'est pas neutre. Est-ce un TERGV ou un ICGV (Train Intercités à Grande Vitesse) ? Le TERGV existe dans le Nord-Pas-de-Calais et l'Alsace : ce sont les Régions qui organisent, avec les mêmes règles de financement et de fonctionnement que le TER. L'ICGV est un concept auquel commence à s'intéresser la SNCF : c'est un train mis sur les rails par la SNCF, en dehors du contexte régional, dans une logique différente. Il faut donc un cadre juridique, et savoir qui paie, qui organise, comment ça marche, etc…

Peut-on alors réfléchir à un modèle comme l'ICE allemand, qui ressemble à l'ICGV, c'est-à-dire aller confortablement dans des trains qui vont raisonnablement vite ? C'est très différent de la très haute vitesse ferroviaire française : un ICE s'arrête tous les 60 km ! C'est un modèle intéressant, mais qui est incompatible avec l'idée de doubler Paris – Lyon et de gagner des minutes sur des trajets entre Paris et le grand Sud-Est…

Les TERGV du Nord-Pas-de-Calais ont été faisables, à coût marginal, parce que la SNCF avait quelques rames disponibles à certaines heures. Mais pour une expérimentation de plus grande ampleur, il faudra du matériel nouveau, avec des coûts beaucoup plus élevés. Alstom a un produit sur étagère, l'AGV, qui est modulable. Il pourrait en exister une version régionale, avec moins de capacité.

> « Mais la question du financement reste primordiale : le coût à la place reste très élevé, à la fois en investissement et en fonctionnement… »

Au final, peut-on faire rouler des TERGV ou des ICGV sur une LGV ? La preuve n'en est pas faite, sauf en Nord-Pas-de-Calais. La question est du même ordre que celle de la mixité entre fret et voyageurs sur ligne nouvelle : un TGV lancé à 360km/h impacte beaucoup le graphique de circulation, et laisse peu de place aux autres trains.

> « Si le projet POCL est conçu pour 360km/h, ça ne laissera pas les mêmes possibilités que s'il est conçu pour 320 ou 300km/h. »

Tout le monde imagine des ICGV à 250km/h, qui seraient compatibles avec des TGV à 300 ou 320km/h, mais ça serait très compliqué avec des TGV à 360km/h…

N'oublions pas que le projet qu'on nomme aujourd'hui « POCL » sommeille dans les cartons de la SNCF depuis longtemps. Il faut en connaître les origines, pour bien préparer l'avenir.

> « Ce projet est une chance historique, mais il faut la manier avec intelligence. »

1. Le projet POCL est d'abord lié à la volonté de la SNCF d'aller encore plus vite vers le Sud de la France. Il ne faut pas l'oublier et c'est pour cela qu'il faut s'interroger sur la vitesse à laquelle rouleront les trains sur cette ligne. C'est très important pour l'équilibre économique de ce projet. Il y aura nécessairement un compromis sur la vitesse et il faut aussi qu'il y ait de la clientèle au passage…
2. Dans cette logique là, il faut réfléchir à l'optimisation du tracé par rapport aux

objectifs généraux de RFF et de la SNCF, avec nos objectifs d'aménagement du territoire.

> « Si ces 2 points de vue ne se croisent pas, il n'y aura pas de réalisation de POCL, disons-le franchement ! »

3. Même si ce projet est parti tard, il n'y a pas de raison qu'il arrive le dernier. L'histoire du TGV en France montre que les calendriers initiaux ont toujours été modifiés, soit grâce au travail des élus locaux, soit grâce à des bouclages financiers réalisés plus rapidement que d'autres.

> « Soyons clairs : la Région Rhône-Alpes soutient pleinement ce projet, qui est extrêmement important et que nous voulons optimiser au maximum. Il n'aurait pas de sens pour nous si l'Ouest Rhône-Alpes, et notamment Roanne, n'était pas concerné directement par des origines – destinations de TGV. De même, la liaison Clermont-Ferrand – Lyon est très importante. »

Comment se situe Saint-Etienne dans tout cela ? C'est une question importante, et je voudrais préciser qu'une électrification, en France, ne se justifie à l'heure actuelle que si des TGV ou du fret empruntent l'axe. C'est le conseil d'administration de RFF qui décide de lancer une électrification…

> « Pour le débat public de 2011, il faudra avoir réuni 2 conditions : démontrer à RFF que ce dossier est essentiel pour le réseau français à horizon de 20 ou 30 ans – ce sera déjà un vrai débat – et que ce projet a une grande vocation d'aménagement des territoires et des fonctionnalités interrégionales. »

M. Jacques-Bernard MAGNER,
Vice-président du Conseil régional d'Auvergne

Le Conseil régional d'Auvergne est très favorable à une ligne nouvelle entre Paris et Lyon, qui passe le plus près possible de Clermont-Ferrand. Mais il se préoccupe au moins autant des relations ferroviaires entre Auvergne et Rhône-Alpes. Il y a 3 ans, nous avons accéléré les TER grâce au shunt de Saint-Germain-des-Fossés, qui nous a permis de gagner plusieurs minutes. Mais cela n'est pas suffisant et nous sommes à la recherche d'une véritable accélération entre nos 2 capitales régionales.

Cette opportunité de ligne nouvelle, nous la défendons certes par rapport à notre liaison avec Paris et Lyon, mais nous la défendons également avec la troisième branche, celle du projet Altro – Transline pour aller vers l'Ouest. C'est donc une chance de défendre ce projet en cumulant les avantages de doubler la ligne Paris – Lyon et ceux de la desserte de nos territoires.

Par rapport aux TERGV ou aux ICGV, on n'en est pas encore à débattre de la solution, mais c'est un enjeu majeur, avec des coûts élevés, dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

TERGV Nord - Pas-de-Calais

© epures

LGV quelles opportunités pour des dessertes ferroviaires rapides entre Rhône-Alpes et Auvergne ?

Mme Michèle VULLIEN,
Vice-présidente du Grand Lyon

“Le Grand Lyon soutient ce projet et est très heureux de s’ouvrir sur ces territoires de l’Ouest. Dans le contexte de la mondialisation, Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand forment un seul et même ensemble ! Nos destins sont liés.”

Nous travaillons sur les Scot et l’Inter-Scot et la Directive Territoriale d’Aménagement nous concerne tous.

Le train a un bilan environnemental nettement plus favorable que l’avion et que la voiture individuelle.

“Offrir une alternative rapide, attractive, crédible pour relier nos territoires en liaisons intercités est donc très important pour nous tous, de même que développer un réseau maillé dans nos agglomérations.”

M. Serge GODARD,
Président de Clermont Communauté, Maire de Clermont-Ferrand

Nous faisons partie de l’association Altro. C’est une ouverture sur la façade atlantique, jusqu’à Nantes, puisqu’un vrai réseau TGV se dessine aussi dans l’Ouest de la France. Ce serait une grande première d’avoir enfin une vraie transversale, qui ne passe pas par Paris !

“Notre positionnement est très clair : sans parler de tracé, il faut que la courbe du trajet passe le plus au sud possible, c’est l’intérêt de tous en matière d’aménagement de nos territoires : Clermont-Ferrand, Vichy, Roanne…”

Avec cette ligne, nous pourrions atteindre Paris en 2 heures, et Lyon en 1 heure !

Dans ces conditions, nous serions à même « distance – temps » de Lyon que Grenoble, et nous pourrions devenir le "Grenoble de l’ouest" par rapport à Lyon. C’est une belle ambition, mais nous avons déjà 35 000 étudiants et 6 000 chercheurs !

“Nous savons que Clermont-Ferrand n’aura pas de ligne à grande vitesse qui passe sur son territoire, mais là n’est pas l’enjeu. C’est une desserte pertinente de Clermont en TGV qui nous intéresse, et nous l’attendons depuis longtemps.”

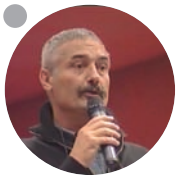
Nous ne voulons pas de gare TGV située quelque part au nord de Clermont-Ferrand, sur la ligne TGV, sorte de cathédrale au milieu des champs qui ne serve à rien ; nous souhaitons une desserte directe, dans la gare centrale, en desservant au passage Vichy et peut-être Riom, à partir d’un raccordement bien positionné sur la ligne nouvelle. Celle-ci recoupera la ligne classique qui est justement en cours de modernisation entre Nevers et Clermont-Ferrand. Sur certaines sections, on y roule déjà à 200km/h en Corail TEOZ et potentiellement à 220km/h avec des rames TGV. Sans attendre, nous avons engagé le réaménagement de la gare et de son quartier, pour préparer l’arrivée du TGV en 2020 ou 2025.

Un débat avec l'auditoire du colloque

M. Michel CANIAUX,
Délégué général de l'Association "ALTRO"

Dès 2005, nous avons travaillé sur l'articulation entre le projet Transline et un doublement de Paris – Lyon. La convergence, la cohésion et la cohérence se traduisent bien dans notre slogan "3 branches, 1 projet". Nous nous sommes inspirés de l'expérience du projet Rhin-Rhône, avec un point nodal quelque part dans l'Allier.

> « Aujourd'hui cette association existe, c'est Altro. Elle constitue un moyen d'anticipation de ce projet, en ce sens qu'elle permet de faire se rencontrer des collectivités locales qui, avant, ne se parlaient pas. Elle peut contribuer à fédérer les initiatives locales. Il faut faire attention à ne pas se disperser. Plus on aura de structures, plus on va penser qu'il y a différents projets, et plus on va collectivement s'affaiblir… »



M. Didier PERICHON,
Union locale CGT de Roanne

On parle de TGV, de connexion avec les TER.

> « C'est important, mais il nous semble qu'il manque un maillon, c'est le transport de marchandises. Il ne faut pas se limiter au transport des cadres des entreprises ! »

Il faut profiter du projet de TGV pour électrifier les lignes autour de Roanne, et en faire bénéficier le fret.

M. Bernard JAYOL,
Président du Syndicat Mixte du SCOT Roannais

Comment prend-on en compte la stratégie d'Altro qui, avec son projet "Transline", cherche à cumuler une fonctionnalité Lyon – Clermont-Ferrand – Paris avec une liaison transversale est-ouest ?

En attendant les études et les validations du projet de LGV, comment améliore-t-on la liaison Clermont-Ferrand – Lyon à court et moyen termes ? L'idée d'un TERGV est intéressante, mais elle est encore un concept très flou… Peut-on attendre 10 ou 20 ans sans améliorer la liaison TER actuelle ? Et sans avancer sur la poursuite de l'électrification de l'axe Nantes – Lyon ? Il existe une ligne d'étude, dans l'actuel Contrat de Projets, sur la finalisation de l'électrification, entre Saint-Germain-des-Fossés et Lyon. Mais où en est-on ?

M. Bernard SOULAGE

Le projet global défendu par Altro constitue un argument vis-à-vis du projet POCL, mais je pense que c'est un argument secondaire. Ce n'est pas l'argument principal du projet qui, ne l'oublions pas, a été initié par la SNCF pour aller très vite dans le Sud de la France, et parce que Paris – gare de Lyon est totalement saturée…

> « Nous avons la chance que ce projet ait aujourd'hui évolué en intégrant une approche "aménagement du territoire", mais ce dossier tient à 1 ou 2 fils et il faut donc encore se battre pour qu'il existe ! Et après, qu'il permette des fonctionnalités encore meilleures… La vision d'Altro peut permettre de renforcer le dossier, ça n'est pas contradictoire. Mais faisons d'abord qu'une coalition porte le projet. »

Il ne faut pas oublier non plus que Languedoc-Roussillon et PACA seront bénéficiaires de ce projet, au moins autant que nos territoires ! Mais il faudra tout de même trouver 9 milliards d'euros…

L'étude sur l'électrification de Saint-Germain-des-Fossés – Lyon ne se lance pas parce que l'Etat l'a biaisée, en noyant cette question dans l'étude Massenet, la grande étude sur la desserte du Massif Central. Et on nous a dit qu'il fallait attendre pour savoir ce qu'il fallait électrifier et quand… Il y a 4 itinéraires possibles, dont 2 qui débouchent en Bourgogne. L'association RACO poursuit son travail sur cette question, mais fondamentalement ce dossier n'a pas encore débouché…

Déclaration commune - 13 octobre 2009

Aujourd'hui à Roanne, les signataires unanimes :

1. confirment la nécessité du projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, et soutiennent les objectifs généraux définis par l'Etat, notamment :

- parvenir à un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand à terme ;
- relier les agglomérations de l'aire d'attraction du projet, au réseau ferroviaire à grande vitesse ;

2. affirment leur volonté de développer harmonieusement les territoires concernés par l'optimisation des dessertes ferroviaires, sur la base d'un projet mettant en valeur les synergies et complémentarités au sein de l'espace interrégional Rhône-Alpes – Auvergne ;

3. demandent au Maître d'Ouvrage des études et à l'Etat de mener les études dans les meilleurs délais possibles, afin d'engager la réalisation du projet à l'horizon 2020, compte tenu de son caractère stratégique et de ses enjeux d'aménagement durable des territoires ;

4. rappellent que le projet de LGV pose de fait la question de l'amélioration des déplacements en Auvergne et en Rhône-Alpes, et notamment entre leurs agglomérations principales : Clermont-Ferrand, Vichy, Roanne, Saint-Etienne et Lyon, dans une logique de développement durable. Les études en cours devront apporter rapidement des premiers éclairages sur ce point ;

5. précisent que le projet concerne directement l'aménagement du territoire, et que par conséquent les investissements sur les lignes ferroviaires classiques devront être réalisés en pleine cohérence avec le projet de LGV, afin de garantir la complémentarité entre dessertes ferroviaires à grande vitesse et régionales, en lien avec les projets urbains et de développement des territoires desservis ;

6. conditionnent leur soutien au projet à une pleine prise en compte de la dimension territoriale, pour une réponse ambitieuse conciliant développement, compétitivité et équilibre des territoires.

A côté des Régions qui participent au financement et à la gouvernance des études en cours, les signataires renouvellent ainsi leur solidarité pour que le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont Ferrand – Lyon aboutisse le plus rapidement possible et dans les conditions précisées dans cette déclaration commune. Ils prennent également l'engagement de poursuivre ensemble la réflexion et être forces de proposition, en vue du débat public national sur le projet.

GRAND ROANNE AGGLOMÉRATION
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Retrouvez
les vidéos du colloque
sur le site de Grand Roanne Agglomération,
rubrique :
Actions de l'agglo / Voies de communication

www.agglo-grandroanne.fr

RhôneAlpes Région

Roannais PAYS DE RHÔNE-ALPES

édité par Grand Roanne Agglomération
contact : service transports 04 77 44 29 50

epures l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

IMPRIM'VERT®

Papier recyclé