



Cahier d'acteur n°157

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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



PUY-DE-DÔME
CONSEIL GÉNÉRAL

CONSEIL GÉNÉRAL DU PUY-DE-DÔME

Hôtel du Département

24, rue Saint-Esprit

63033 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1

Tél. : 04 73 42 20 20

Depuis toujours, le Massif Central a été à l'écart des grandes infrastructures de transport.

La topographie en était la principale explication. Cette anomalie a été en partie réparée il y a peu, par la réalisation des autoroutes A71 et A 75 Paris - Clermont - Béziers, et A89 Lyon - Clermont - Genève.

Mais le problème demeure avec le réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse.

Ainsi, Clermont-Ferrand reste l'une des rares agglomérations de plus de 200 000 habitants à ne pas être desservie par une ligne à grande vitesse.

La saturation de la LGV Paris-Lyon et l'impérieuse nécessité de doubler cette ligne à l'horizon 2025, devraient permettre la réalisation du projet POCL, qui constitue une opportunité pour le Puy-de-Dôme.

Lors de sa séance publique du 21 décembre 2011, le Conseil général du Puy-de-Dôme a adopté une résolution en 9 points par rapport à ce projet :

UNE RÉPONSE NÉCESSAIRE MAIS PAS SUFFISANTE



Principaux projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement

1
La finalité première de la LGV POCL est le doublement de la ligne Paris-Lyon qui arrive à saturation, et non le désenclavement de l'Auvergne et du Massif Central.

Le projet répond d'abord à des impératifs commerciaux. Des objectifs d'aménagement du territoire ont été fixés par l'État à RFF, mais ils apparaissent secondaires et ne procèdent pas d'une volonté d'un véritable désenclavement ferroviaire du Massif central.

2
Quel que soit le tracé retenu, Clermont-Ferrand demeurera à terme la seule métropole régionale à ne pas être desservie directement par une ligne à grande vitesse.

En effet, quel que soit le tracé retenu, il faudra emprunter la ligne "historique" depuis Clermont-Ferrand pour rejoindre la LGV en un point de raccordement qui sera situé hors du département du Puy-de-Dôme, voire même en dehors de l'Auvergne pour les tracés autres que l'Ouest-Sud !

3
Les travaux de modernisation de la ligne historique entre Clermont-Ferrand et le raccordement à la LGV doivent être ambitieux, réalisés dès à présent et financés dans le cadre du projet POCL.

Il est en effet indispensable qu'à la mise en service de la LGV, le temps de parcours Clermont-Paris soit réellement de 2 heures.

QUATRE OBJECTIFS ESSENTIELS

4 Le projet POCL n'en constitue pas moins une opportunité historique pour le Puy-de-Dôme, dès lors que les quatre objectifs suivants sont simultanément atteints :

- ▮ un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Paris réduit à moins de 2h;
- ▮ une amélioration significative des relations entre l'agglomération clermontoise et la région lyonnaise, avec un temps de parcours inférieur à 1h15;
- ▮ une connexion entre la ligne "historique" et la LGV qui soit la plus proche possible de Clermont-Ferrand;
- ▮ une articulation avec le futur barreau Est/Ouest, qui affirme la vocation européenne du projet POCL et ouvre la perspective de financements européens;

La création d'une gare nouvelle, située au plus près du département du Puy-de-Dôme, est un élément majeur de la dimension européenne du projet. La connexion de cette gare au réseau TER faciliterait en outre l'accès au réseau LGV de la partie sud du Puy-de-Dôme et de l'Auvergne.

5 Le Conseil général soutient par conséquent sans réserve l'opportunité du projet POCL, en retenant les enjeux d'aménagement du territoire et les enjeux environnementaux comme critères déterminants pour le choix du tracé.

FACE À L'URGENCE, LA NÉCESSITÉ D'UN CONSENSUS SUR LE TRACÉ

La réalisation du projet POCL devient urgente. Au risque de perdre de leur attractivité et de leur compétitivité, le département du Puy-de-Dôme et son tissu industriel ne pourront rester plus longtemps à l'écart du réseau ferroviaire à grande vitesse.

6 Il y a urgence à réaliser ce projet. Cela passe par la recherche du consensus le plus large possible sur le choix du tracé.

Pour le département du Puy-de-Dôme, deux éléments paraissent toutefois incontournables :

▮ **L'amélioration de la liaison Clermont-Lyon**

L'amélioration des relations entre Clermont-Ferrand et Lyon est vitale pour le développement du territoire puydômois. Les variantes par Mâcon des différents scénarii proposés par RFF ne permettent pas cette amélioration.

▮ **La connexion au futur barreau Est-Ouest**

Malgré la réalisation du projet POCL, le Puy-de-Dôme ne sera pas directement desservi par une ligne à grande vitesse. Il sera cependant moins pénalisé si le

tracé retenu rapproche le futur barreau Est-Ouest du département, a fortiori si une gare nouvelle est réalisée au nord de Vichy.

7 S'agissant du tracé, le Conseil Général rejette les variantes par Mâcon des différents scénarii, qui compromettraient toute amélioration significative de la liaison Clermont-Lyon.

8 Le Conseil Général affirme sa volonté de soutenir un tracé le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible mais demande à RFF :

- ▮ de mettre à l'étude des tracés alternatifs aux scénarii proposés (à l'intérieur de la famille des scénarii Ouest), de manière à mieux prendre en compte les attentes des territoires traversés et les contraintes environnementales ;
- ▮ d'en préciser le chiffrage.

LE FINANCEMENT DU POCL

Avec un coût estimé de 13 à 14 milliards d'euros, le POCL constitue un projet "hors normes" en termes financiers pour les collectivités territoriales en général et le Conseil général du Puy-de-Dôme en particulier.

Or, sa réalisation est une impérieuse nécessité pour ces mêmes collectivités.

Il demeure que la raison d'être principale du projet POCL est la désaturation de la ligne Paris-Lyon. La mission de financement que l'État mettra en place pour rechercher une répartition la plus adaptée possible des concours financiers, devra en tenir compte.

Il s'agit d'un élément essentiel, que le Conseil Général du Puy-de-Dôme tient à souligner.

9

Le Conseil Général estime que le concours financier des collectivités territoriales ne peut être sollicité que pour la plus-value apportée par le projet en termes d'aménagement et de développement économique des territoires traversés. Les collectivités n'ont pas à supporter le coût des investissements à réaliser pour répondre à l'impérieuse nécessité de doubler la ligne Paris-Lyon, qui sera saturée à l'horizon 2025.

CONCLUSION

Bien que la finalité première de la LGV POCL soit de doubler la ligne Paris-Lyon et non de désenclaver le Massif central, le projet constitue une opportunité historique pour le Puy-de-Dôme de se connecter au réseau ferroviaire à grande vitesse et fait l'objet d'un soutien sans réserve du Conseil général.

Le tracé le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible, avec une gare nouvelle à l'intersection de l'actuelle ligne Paris/Clermont, est celui qui permettrait le mieux d'améliorer les relations avec Lyon et de donner une dimension européenne au projet. Des tracés alternatifs aux scénarii proposés (à l'intérieur de la famille des scénarii Ouest) pourraient toutefois faciliter la recherche d'un consensus indispensable pour ne pas retarder la réalisation du projet.

Il n'appartient pas aux collectivités de financer le doublement de la ligne Paris-Lyon mais la plus-value apportée en termes d'aménagement et de développement des territoires traversés.



**CONSEIL GÉNÉRAL
DU PUY-DE-DÔME**
Hôtel du Département
24, rue Saint-Esprit
63033 CLERMONT-FERRAND
CEDEX 1
Tél. : 04 73 42 20 20

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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