



# LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon : Une gare nouvelle en Auvergne ?

Synthèse de l'atelier / débat

22 novembre 2011



# LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon : une gare nouvelle en Auvergne ?

Synthèse de l'atelier / débat du 22 novembre 2011

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) fait actuellement l'objet d'un Débat Public (4 octobre 2011 -> 25 janvier 2012), qui vise à cerner puis synthétiser les attentes autour de ce projet dont les deux enjeux principaux sont la désaturation de l'axe Paris – Lyon et la desserte du Grand Centre Auvergne.

Sur ces bases, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet POCL, devra faire connaître les suites qu'il envisage de donner au projet : l'abandonner ou le poursuivre et avec quelles fonctionnalités.

Les premières rencontres de ce débat ont notamment abordé l'enjeu d'une gare nouvelle en Auvergne (entre Moulins et Vichy), avec des positions tranchées entre des partisans, des opposants et des indécis.

Afin d'éclairer les responsables des structures adhérentes à l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, un atelier / débat a réuni une vingtaine de techniciens pour échanger de manière objective et constructive sur l'intérêt ou pas de réaliser une gare nouvelle en Auvergne sur la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Deux partenaires non adhérents ont également participé à ces travaux, au regard de leur forte implication dans ce dossier : le Conseil général de l'Allier et l'Agence d'urbanisme EPURES (St-Etienne).

Le présent dossier récapitule les éléments mis au débat, ainsi que la synthèse des propos exprimés lors de cette rencontre.

Merci à tous les participants.

## 1 Retour d'expérience sur le TGV et ses gares

Lancé en septembre 1981, le TGV a révolutionné les pratiques de déplacements entre les principales villes, grâce à sa rapidité (jusqu'à 320 km/h), son confort, ses fréquences, etc.

### 1.1 Ligne à Grande Vitesse (LGV) / Train à Grande Vitesse (TGV)

Il convient de distinguer la LGV, qui est la nouvelle ligne sur laquelle les trains peuvent circuler aux environs de 300 km/h, du TGV qui circule à grande vitesse sur ces lignes nouvelles, mais qui emprunte également les lignes classiques pour desservir les gares des centres-villes comme Bayonne, Dijon, Dunkerque, Nancy, Reims, Rennes, Montpellier ou Valenciennes.

Ainsi, avec la LGV POCL, les rames TGV emprunteront une section plus ou moins longue de la ligne nouvelle, puis circuleront sur le réseau existant pour desservir Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy sans avoir à changer de train.



Source : Wikipedia



### 1.2 Plus de 200 gares desservies par le TGV, mais un niveau d'offre très disparate

Le réseau TGV, mis en place par la SNCF, dessert de nombreux territoires, à l'exception ce ceux du Grand Centre Auvergne et de la Normandie.

Néanmoins, comme le montre la carte ci-contre, les gares les mieux desservies se trouvent le long de quelques axes au départ de Paris en direction de Lille, Strasbourg, Marseille / Montpellier, Bordeaux et Nantes / Rennes.

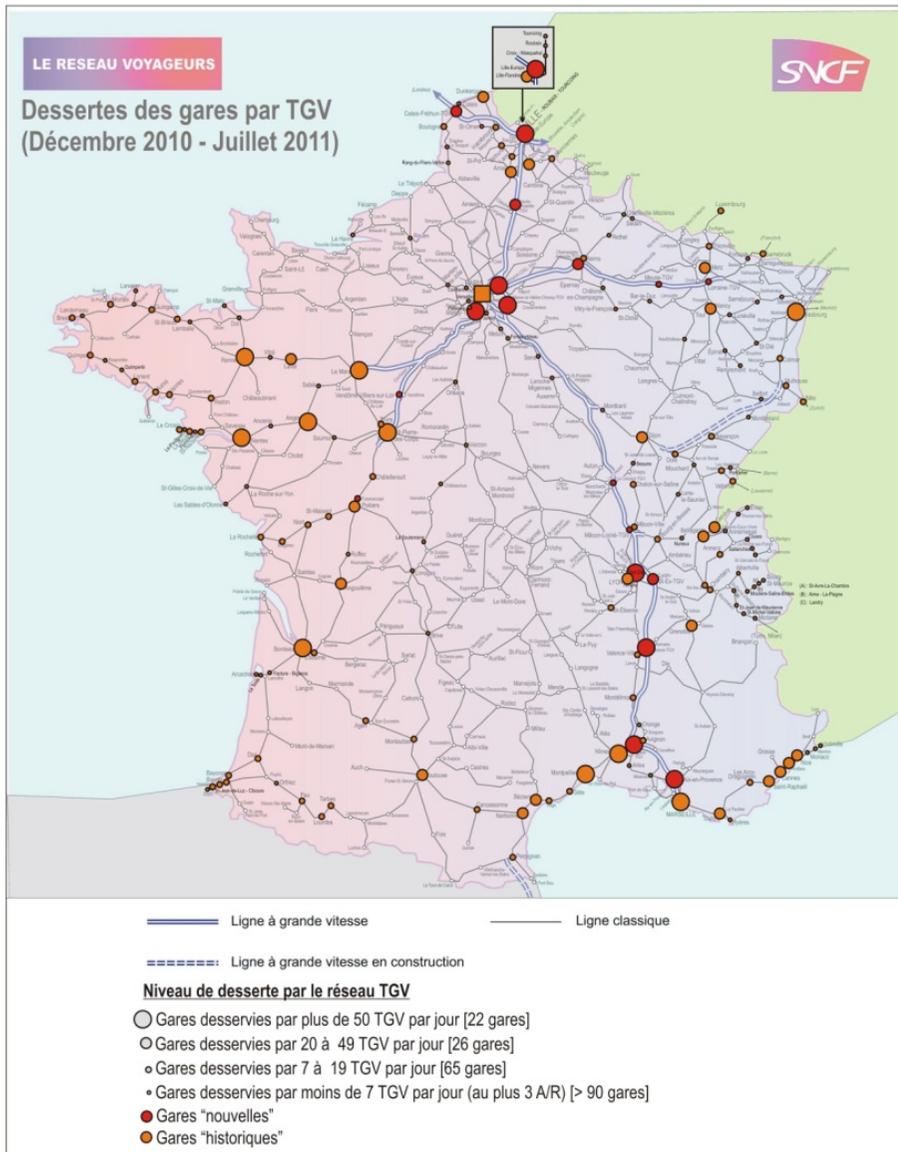
Ainsi, les grandes métropoles (Bordeaux, Lille, Lyon, Nantes...) disposent généralement d'un très bon niveau de service : à minima 1 TGV par heure vers Paris et des TGV « intersecteurs », assurant des dessertes entres grandes métropoles sans passer par Paris (ex : Lille – Bordeaux, Nantes – Lyon, Marseille – Genève...).

Les métropoles intermédiaires comme Besançon, Brest, Grenoble, Metz, Poitiers, Mulhouse ou Valenciennes sont généralement bien reliées à Paris, mais ont souvent une offre faible en TGV intersecteurs.

Les villes moyennes disposent généralement de fréquences assez réduites (Chalon/Saône, Charleville-Mézières, Epinal, La-Roche-sur-Yon, ...), mais certaines comme Arras ou Laval ont une très bonne offre car leur desserte est associée à une ville plus importante.

#### PAROLES D'ACTEURS

« Il ne faut pas oublier que le TGV est fait avant tout pour relier entre elles les grandes métropoles »



### 1.3 Retour d'expérience sur les gares nouvelles

Bien que fréquentant majoritairement, les gares existantes (au cœur des villes), les TGV desservent dans une vingtaine de cas des gares nouvelles.

Il s'agit de gares édifiées sur la LGV, qui sont souvent associées à la symbolique du TGV en raison de gestes architecturaux (Lyon-Saint-Exupéry, Avignon TGV...), de localisation hasardeuse (Haute-Picardie, Meuse...) ou de succès commerciaux (Lyon-Part-Dieu, Aix-en-Provence-TGV...).

#### 1.3.1 Benschmark sur une douzaine de gares nouvelles

Dans le tableau en page suivante, diverses données (fréquentation, offre TGV, connexion au réseau TER, localisation de la gare...) ont été analysées pour comparer les gares nouvelles des villes moyennes et des métropoles intermédiaires (les cas franciliens, lyonnais et lillois n'ont pas été retenus).



Source : Wikipedia

	Le Creusot TGV	Mâcon Loché TGV	Vendôme Villiers sur Loir	TGV Haute Picardie	Calais Fréthun	Valence TGV Rhône Alpes Sud	Avignon TGV	Aix en Provence TGV	Champagne Ardenne TGV	Meuse TGV	Lorraine TGV
Date de création	1981	1981	1990	1994	1994	2001	2001	2001	2007	2007	2007
Fréquentation (2008)	780 000 voyageurs	460 000 voyageurs	355 000 voyageurs	430 000 voyageurs	200 000 voyageurs	2,2 millions de voyageurs	3 millions de voyageurs	2,2 millions de voyageurs	550 000 voyageurs	10 000 voyageurs	450 000 voyageurs
Nombre de TGV / jour	16 TGV / jour	12 TGV / jour	12 TGV / jour	19 TGV / jour	33 TGV / jour	> 50 TGV / jour	> 50 TGV / jour	> 50 TGV / jour	22 TGV / jour	8 TGV / jour	16 TGV / jour
Type de dessertes TGV	Paris - Province Intersecteurs TER-GV International										
Autre gare TGV à proximité	Aucune	Macon Ville	Aucune	Aucune	Calais Ville	Valence Ville	Avignon Centre	Aucune	Reims	Aucune	Aucune
Connexion réseau classique	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Offre TC routier	Car TER Car CG Bus / tramway										
Grandes infrastructures routières à proximité (< 10 km)	RN 79	A6 / A40	RN 10	A1 / A29	A16 / A26	A7 / A49	A7	A7	A4 / A26 / A34	∅	A31
Capacité de stationnement	770 places	510 places	358 places	580 places	NC	935 places	1560 places	2 200 places	700 places	66 places	950 places
Bassin d'attraction (agglomérations en rabattement)	Population env. 300 000 hab	env. 150 000 hab	< 100 000 hab	env. 300 000 hab	env. 300 000 hab	env. 900 000 hab	env. 500 000 hab	env. 500 000 hab	env. 550 000 hab	< 100 000 hab	env. 1 million d'habitants
Etendue du bassin	140 km	40 km	30 km	50 km	80 km	80 km	60 km	120 km	110 km	50 km	90 km
Localisation de la gare / agglomération(s)	● gare / ■ agglomération										
Activités économiques à proximité	Zone d'activités Coriolis (78 ha) : 29 entreprises / 230 emplois Résultat bien en deçà des attentes	Zone d'activités (35 ha) : 90 entreprises / 800 emplois avec une dominante Logistique / TRM Résultat bien en deçà des attentes	Zone d'activités peu occupée Très loin des attentes Initiales : créer 5000 emplois et + 20 000 hab (extension de Vendôme jusqu'à la gare TGV)	Zone d'activités peu bâtie (110 ha) / env 250 emplois	A proximité : Terminal Eurotunnel	ZAC de 162 ha (Rovallain) avec principalement des activités tertiaire - 80 entreprises / 1 200 emplois Malgré un certain succès, le site peine à se remplir	Parc d'activités de la Courtine à proximité (bâti pour partie dès les années 1970) 300 entreprises / 4 500 emplois	Future ZAC de la gare (40 ha) qui vise à accueillir des activités technopoliaines et des activités de service liées à la présence de la gare - projet de développement de l'Europole de l'Arbois	ZAC de 172 ha dont 70 en partie commercialisés (dépôt tramway, bureaux...)	Aucune	Aucune. Les investisseurs semblent parier sur la relocalisation de la gare à Vandières

Sources diverses : RFF, SNCF, INSEE, FNAUT, Wikipedia...

### 1.3.2 Caractéristiques des gares nouvelles analysées

#### ▪ Points communs :

A l'exception de la gare Meuse, toutes les gares rencontrent un **succès commercial** : environ 500 000 passagers TGV par an dans une ville moyenne. A titre de comparaison, le trafic total (Téoz + TER) de Vichy est aux environs de 700 000 passagers.

Ces gares **rayonnent sur un large bassin** : généralement une cinquantaine de kilomètres, mais certaines rayonnent largement au-delà (Valence-TGV, Champagne-Ardenne-TGV...). Le mode d'accès est majoritairement la voiture (d'où la proximité des autoroutes et les grands parkings), mais quelques gares (Calais, Reims, Valence et demain Avignon ou Lorraine) proposent des correspondances avec les trains TER.

Ces gares périphériques ont des **difficultés à faire émerger des projets urbains**, notamment de zones d'activités, dans leurs environs.

#### ▪ Points divergents :

L'**intermodalité avec les trains classiques** (TER) a été **peu prise en compte**. Néanmoins, les réalisations les plus récentes ou les futures gares nouvelles intègrent généralement une articulation avec le réseau existant.

**La localisation de la gare est variable**. Certes, dans certains cas (Haute-Picardie ou Meuse en particulier), elles se trouvent au « milieu de nulle part », mais dans les autres cas, elles sont en proche périphérie d'une agglomération (Calais, Mâcon, Reims...) ou dans un lieu stratégique pour l'accès depuis plusieurs agglomérations (Le-Creusot, Valence...).

Enfin, la gare nouvelle est dans certains cas un **point d'entrée unique au réseau TGV** (Le-Creusot, Vendôme...), **mais dans d'autres cas des TGV desservent aussi la gare centre** (ex : Reims-TGV = TGV intersecteurs / Reims-Ville = TGV Paris).

### PAROLES D'ACTEURS

« Le rapport Keller estime prioritaire la revitalisation des gares de centre-ville »

« L'atout du train, c'est d'arriver en centre-ville »

« Dans le meilleur des cas – Valence TGV – seulement 25 à 30% des clients des TGV de cette gare se rabattent en TER ou en autocar / autobus. Ainsi, l'accès à la gare nouvelle se fait majoritairement en voiture. Mais, cette forte proportion d'accès en voiture est-elle réellement différente des pratiques actuelles des clients du Téoz Clermont-Ferrand – Paris ? »

« Les utilisateurs potentiels du TGV ne vivent pas tous au centre des villes. Le report sur la gare nouvelle se fera en voiture ; c'est pourquoi il est nécessaire de disposer de grands parkings »

« Les gares nouvelles ont leur pertinence pour les déplacements longues distances ; en revanche, elles sont mal commodes aux déplacements intercités (100 / 200 km), car on perd du temps dans les rabattements et les correspondances »

« Selon l'exemple de Reims, Vichy centre serait desservie par les TGV Paris, alors que la gare nouvelle accueillerait des TGV intersecteurs »

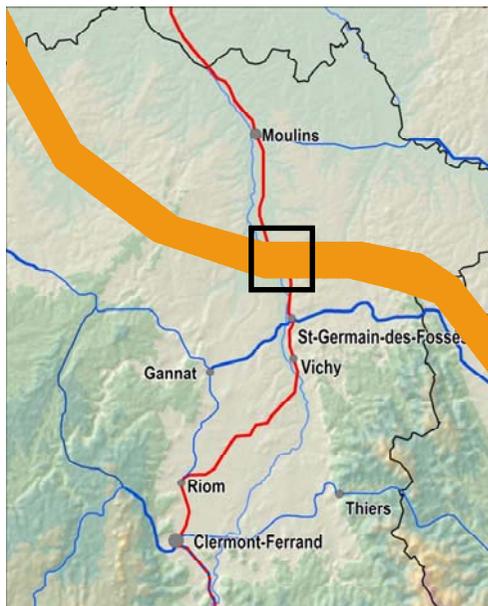
## 2 Principes évoqués par RFF pour la gare nouvelle Auvergne entre Moulins et Vichy

### 2.1 Principe de localisation

Le principe d'une gare nouvelle en Auvergne est retenu uniquement dans le scénario **Ouest-Sud**. Elle se trouve entre Moulins et Vichy à **proximité de Varennes-sur-Allier**.

Au regard des contraintes de relief, ce site est **probablement le plus au Sud possible**.

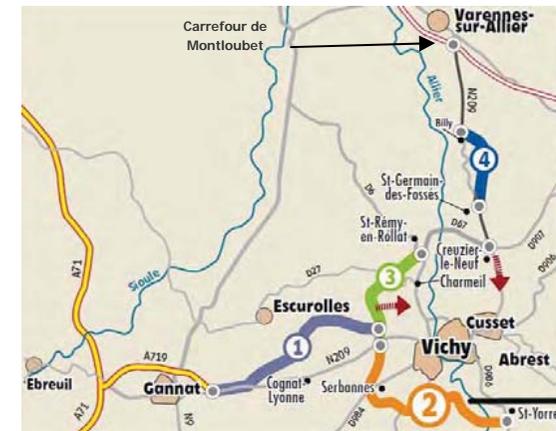
Il jouit potentiellement d'une **bonne accessibilité routière** (RN7 à proximité) et **ferroviaire** (gare à l'intersection de la ligne Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand).



Sources : IGN Bd Alti, RFF

### PAROLES D'ACTEURS

« Le meilleur emplacement pour la gare nouvelle serait au carrefour de Montloubet (jonction RN7 / RN209) au nord du contournement de Vichy »



Source : La Montagne

- ① Desserte ouest : A719 *Echéance 2015*
- ② Contournement sud-ouest *Echéance fin 2013*
- ③ Contournement nord-ouest : fuseau envisagé *Echéance 2015 ?*
- ④ Desserte nord : fuseau envisagé *Echéance non fixée*
- ▬▶ Projet de pénétrante sur Vichy
- Carrefour giratoire
- Autoroute
- ▬▶ Projet de déviation de la RN 7 en 2 x 2 voies

## 2.2 Schéma fonctionnel de la gare

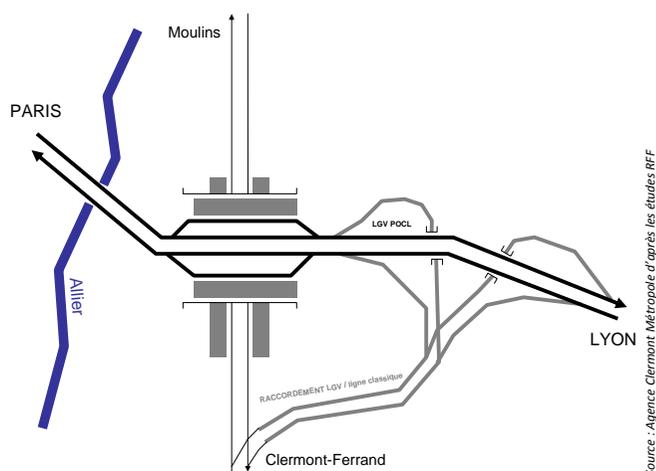


Source : Wikipedia

A l’instar de la gare de Valence-TGV (cf. Photo), les TGV et les TER ne circuleraient pas au même niveau.

Au sein de la gare des escaliers permettraient de passer du TGV au TER dans des conditions optimales.

Par ailleurs, des raccordements au réseau classique permettraient la sortie de TGV sur le réseau classique pour la desserte de Vichy et Clermont-Ferrand (cf. schéma ci-dessous).



Source : Agence Clermont Métropole d'après les études RFF

Au regard des schémas esquissés par RFF, le raccordement depuis Paris vers Clermont-Ferrand permettrait au passage la desserte de la gare nouvelle. En revanche, les TGV Clermont-Ferrand – Lyon éviteraient cette gare.

### PAROLES D'ACTEURS

« On pourrait imaginer un raccordement vers Lyon rendant possible la desserte de la gare nouvelle par les trains Clermont-Ferrand - Lyon »

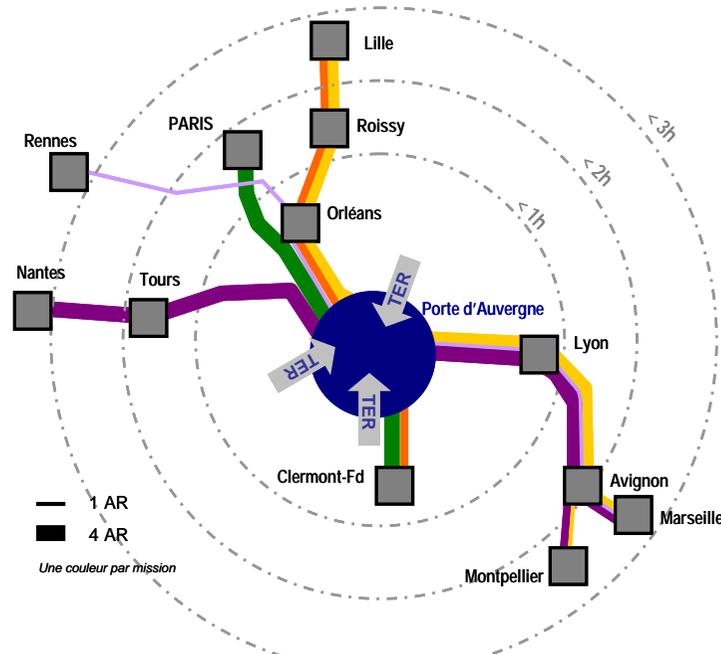
« Quelle conséquence sur le temps de parcours de bout en bout qui doit rester concurrentiel par rapport à A89 ? »

## 2.3 Dessertes TGV et rabattement TER

Selon les projections de RFF, **26 TGV s’y arrêteraient** (sur plus de 150 empruntant la LGV POCL). Il s’agirait **principalement de TGV intersecteurs**, car les gares centres (Clermont-Ferrand, Vichy) disposent d’une offre substantielle avec Paris. En termes de fonctionnalités et de nombre de desserte, cette gare est proche de celle de Champagne-Ardenne-TGV (en périphérie de Reims).

Le nombre d’arrêt pourrait augmenter à terme avec la réalisation de la LGV « barreau Est-Ouest ».

En TER, Moulins et Vichy sont à environ un quart d’heure de cette gare. Ce temps s’élève à environ 45 minutes pour Clermont-Ferrand ou Nevers. En revanche, l’accès depuis Montluçon est plus long (environ 1h10) et s’effectue en car.



Source : Agence Clermont Métropole d'après RFF - missions desservant la gare nouvelle Moulins - Vichy (« Porte d'Auvergne ») d'après l'étude « LGV POCL prévisions de trafic des scénarios de projet » réalisée par SETEC - 2011

## PAROLES D'ACTEURS

« Il existe des incertitudes sur les intersecteurs desservant cette gare : certains sont des nouveaux trains (Clermont-Ferrand – Lille), d'autres des reports (Nantes – Lyon). Cependant, la qualité des reports n'est pas optimisée car RFF ne prévoit pas de raccordement direct entre la LGV d'interconnexion sud et la POCL, d'où un seul Rennes – Lyon et aucun Normandie – Lyon [NDLR : la LGV Paris – Normandie devrait être opérationnelle à l'horizon 2025] »

« Quel est le coût de ce type d'équipement ? – Une centaine de millions d'euros »

« Au travers de cette gare, on sent bien la crainte de ne pas revivre l'histoire de St-Germain-des-Fossés. La question, c'est de savoir si Vichy a besoin seulement de TGV vers Paris – alors la gare nouvelle ne présente aucun intérêt – mais si l'ambition est de se connecter à d'autres métropoles, la gare nouvelle à tout son sens »

« Cette gare a environ ¼ d'heure de Moulins donne des atouts certains pour ce territoire »

« A 15 minutes de TER, mais combien en voiture ? - Actuellement près de 30 minutes, mais l'aménagement probable de la RN7 en 2x2 voies permettraient d'abaisser ce temps entre 20 et 25 »

### 3 Interrogations sur le principe d'une gare nouvelle Auvergne entre Moulins et Vichy

#### 3.1 La meilleure desserte de l'Auvergne ?

Selon les projections de RFF, le **scénario Ouest-Sud** (avec gare nouvelle en Auvergne) induit une **moindre desserte des gares centres de Clermont-Ferrand, Moulins et Vichy.**

Pour autant, la présence de la **gare nouvelle** permet un **plus grand nombre de desserte de l'Auvergne** avec une **plus grande diversité de destinations** (cf. tableau). Les dessertes en gare nouvelle visent à compléter l'offre proposée dans les gares de centre-ville.

Nbre d'arrêts TGV en Auvergne (par sens)	Ouest-Sud	Ouest (Roanne)	Médian (Roanne)	Est (Roanne)
Clermont-Ferrand	Paris 10 Lyon 8 Nord 2 <b>20</b>	Paris 13 Lyon 8 Nord 2 <b>23</b>	Paris 12 Lyon 8 Nord 1 <b>21</b>	Paris 12 Lyon 8 Nord 1 <b>21</b>
Montluçon	Paris 3 <b>3</b>	Paris 3 <b>3</b>	Paris 3 <b>3</b>	Paris 3 <b>3</b>
Moulins	Paris 2 <b>2</b>	Paris 7 Nord 2 <b>9</b>	Paris 7 <b>7</b>	Paris 7 <b>7</b>
Vichy	Paris 6 Lyon 8 Nord 2 <b>16</b>	Paris 13 Lyon 8 Nord 2 <b>23</b>	Paris 12 Lyon 8 Nord 1 <b>21</b>	Paris 12 Lyon 8 Nord 1 <b>21</b>
GN	Paris 4 Sud-Est* 7 Nord 4 Ouest 5 <b>20</b>			
Nbre total arrêt TGV en Auvergne	Paris 25 Lyon 16 Sud-Est* 7 Nord 8 Ouest 5 <b>61</b>	Paris 36 Lyon 16 Nord 6 <b>58</b>	Paris 34 Lyon 16 Nord 2 <b>52</b>	Paris 34 Lyon 16 Nord 2 <b>52</b>

Source : schémas de desserte modélisés dans l'étude Setec « prévision de trafic des scénarios de projet » - février 2011

\* les 7 TGV à destinations du Sud-Est desservent au passage Lyon, offrant ainsi une offre en plus des TGV Clermont-Ferrand – Lyon prévus dans tous les scénarios

#### PAROLES D'ACTEURS

« La crainte des élus, c'est qu'avec la gare nouvelle moins de TGV ne desservent les gares centres. Mais les entreprises ont besoin de maximiser leur connectivité »

« Pour les déplacements d'affaires, toute rupture de charge est rédhibitoire. C'est moins vrai pour les déplacements de loisirs »

### 3.2 Le meilleur rapprochement Auvergne – Rhône-Alpes ?

Le scénario Ouest-Sud assure le **meilleur temps** Clermont-Ferrand – Lyon (1h13 / 1h20 soit une économie de 10%).

La **gare nouvelle en Auvergne** assure à **Montluçon et Moulins** les temps de trajet globaux les plus courts pour se rendre à Lyon. De plus, elle permet à **Clermont-Ferrand et Vichy** un **complément de desserte vers Lyon**.

Par ailleurs, **au regard des incertitudes sur l'exploitation commerciale** (cf. ci-dessous) de la liaison Clermont-Ferrand – Lyon, la **gare nouvelle offre une alternative à la desserte directe**.

RFF – Dossier du Débat Public – p141

- « L'équilibre économique d'une telle desserte repose sur un matériel et une politique tarifaire adaptés et sur la confirmation du potentiel de trafic à Roanne »
- « L'équilibre économique pourrait être facilité par la possibilité d'envisager une desserte conventionnée, c'est-à-dire financée par la puissance publique »

#### Exemples de rames affectées aux relations régionales grande vitesse



Source : Wikipedia

#### PAROLES D'ACTEURS

« RFF ne communique pas sur les coûts d'exploitation. Quelle part pourra être supportée par les passagers pour que le coût du billet reste raisonnable (concurrentiel par rapport à l'A89) ? Par conséquent quel sera le montant de la subvention publique ? »

« Clermont-Ferrand – Lyon, n'est pas une fonctionnalité initiale du projet. Le lobby auvergnat s'est fait entendre : le passage par Roanne est consensuel. Maintenant, il reste à trouver le modèle d'exploitation qui diffère des pratiques actuelles de la SNCF »

« Est-ce qu'une gare nouvelle en Auvergne est indispensable si on est assuré d'avoir un service direct Clermont-Ferrand – Lyon ? »

« Les questions que nous nous posons sur le Clermont-Ferrand – Lyon, sont un peu les mêmes que sur Grenoble – Marseille. En effet, depuis la mise en service de la LGV Med, les grenoblois attrapent les TGV vers Marseille et Montpellier à Valence-TGV. Pour autant, ils ambitionnent pour 2013 / 2014 des TGV directs Grenoble – Marseille / Montpellier, mais leur exploitation commerciale ne sera pas équilibrée »

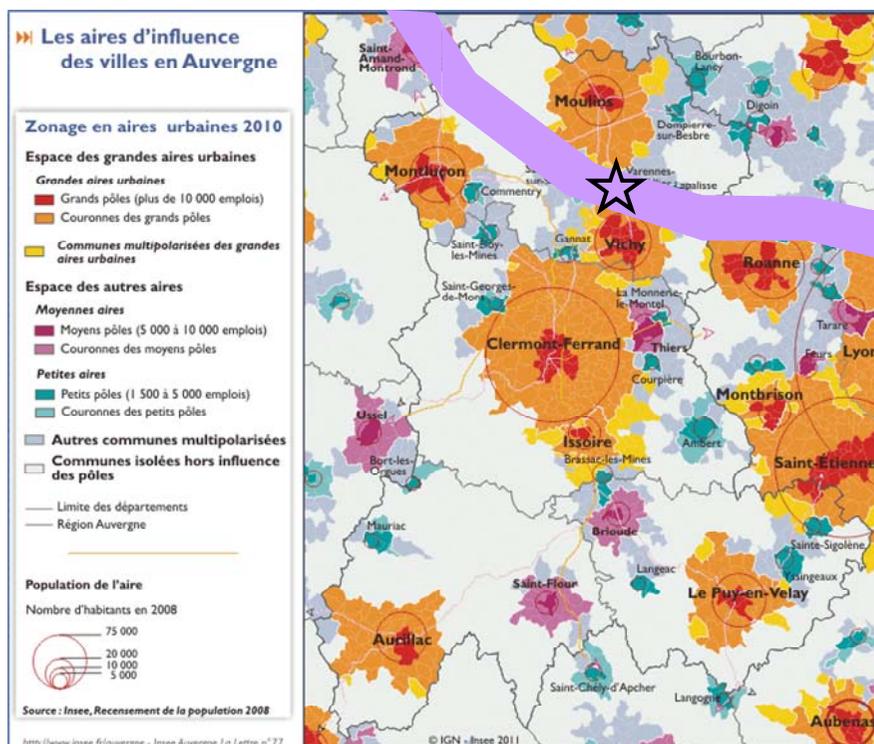
« Pour augmenter la rentabilité de la liaison Clermont-Ferrand - Lyon ne faudrait-il pas prolonger la ligne vers Grenoble ? »

### 3.3 Une gare nouvelle pour quelle zone de chalandise ?

Selon le découpage des aires urbaines de l'INSEE, le site de la gare nouvelle d'Auvergne se trouve **au sein d'un couloir sous l'influence de plusieurs villes** allant de Moulins à Brioude.

D'après les estimations du cabinet CODE, **1 million d'habitants et 23 000 cadres des fonctions métropolitaines** sont potentiellement dans la zone d'attraction de cette gare.

Cependant, bien que pouvant rayonner sur un large territoire, cette gare se situe à **mi-distance de Moulins et Vichy et reste éloignée du principal bassin** qu'est Clermont-Ferrand.



#### PAROLES D'ACTEURS

« Le temps de trajet avec Clermont-Ferrand, 45 minutes de TER / plus d'une heure en voiture est trop long pour attirer des clermontois »

« Pour assurer un rôle régional de cette gare, il peut être pertinent de prolonger les TER du sud de l'Auvergne jusqu'à cette gare et donc de reporter le point de rupture de charge en gare nouvelle, au lieu de gare de Clermont-Ferrand »

### 3.4 Une opportunité ou un risque dans le cadre de la future ouverture à la concurrence ?

De nombreuses inconnues planent sur les modèles d'exploitation liés à la mise à concurrence de la SNCF.

Dès lors, la gare nouvelle pourrait constituer une opportunité d'arrêter un plus grand nombre de trains passant sur la LGV POCL, mais pourrait inciter les opérateurs à peu desservir les gares centres.

#### PAROLES D'ACTEURS

« Compte tenu des incertitudes sur les modèles d'exploitation à l'horizon du projet et notamment avec l'ouverture à la concurrence, il paraît opportun d'élargir le "champ des possibles" en ménageant la possibilité de créer cette gare nouvelle en Auvergne »

### 3.5 Une gare nouvelle, une opportunité pour revaloriser l'image de l'Auvergne ?

Ces gares nouvelles à vocation régionale ou sub-régionale (Champagne-Ardenne-TGV, Valence-TGV-Rhône-Alpes-Sud, Besançon-Franche-Comté-TGV...) apparaissent aujourd'hui comme **des équipements « vitrine / porte d'entrée » pour un large territoire.**

Toutefois, conserveront-elles ce rôle à l'avenir dans la perspective d'une France maillée par le TGV ?

#### PAROLES D'ACTEURS

« L'enjeu d'image nous apparaît important, mais il jouera seulement si la gare est bien fréquentée en nombre de trains s'y arrêtant et de passagers »

« La valeur ajoutée en termes d'image n'est pas évidente à démontrer »

« L'important pour l'Auvergne, c'est la photo du TGV à Clermont-Ferrand. Pour autant, s'il y a une gare nouvelle, il faut s'en servir pour l'image »



Source : Wikipedia

### 3.6 Une gare nouvelle, un pôle de transports ? un pôle de développement économique ?

Au regard du retour d'expérience qui met en évidence les difficultés à faire émerger des pôles économiques aux abords de ces nouvelles gares, ne faut-il pas limiter leurs fonctions à un **pôle complet de transport ?**



Sources : Rovaltain et office du tourisme d'Aix-en-Provence

## 4 Comparaisons des fonctionnalités des gares nouvelles d’Auvergne et de Nevers

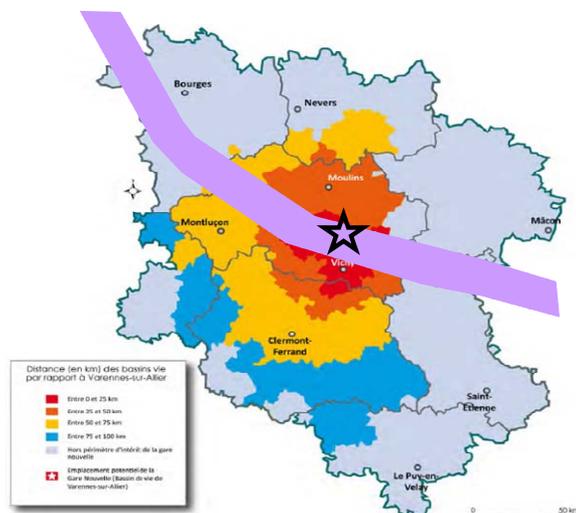
### 4.1 Des localisations, des fonctionnalités et des bassins de chalandise différents

Dans le scénario Ouest-Sud, la gare nouvelle d’Auvergne apparaît comme **une gare complémentaire à plusieurs gares centres** (Moulins, Vichy voire Clermont-Ferrand et Montluçon).

Elle a pour vocation principale la desserte par des **TGV intersecteurs**, puisque les gares centres disposeront à minima d’une desserte TGV avec Paris.

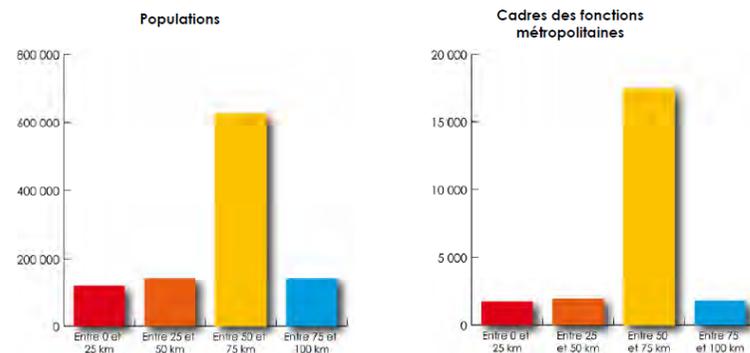
Cette gare **rayonne sur un vaste bassin** (>1 million d’habitants / 23 000 cadres des fonctions métropolitaines selon CODE), mais les principales villes restent éloignées.

#### Bassin d’attraction de la gare nouvelle d’Auvergne



Source : Etude CODE – sept 2011

#### Populations dans la zone d’attraction de la gare nouvelle d’Auvergne



Source : Etude CODE – sept 2011

#### PAROLES D’ACTEURS

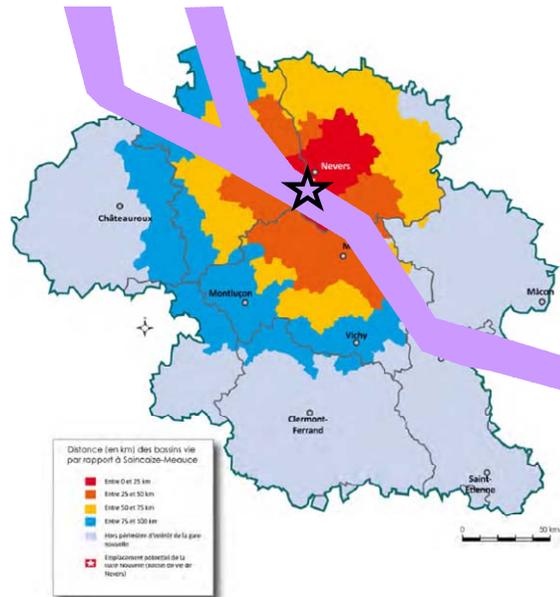
« L’accès en TER en moins de 45 minutes de la gare nouvelle d’Auvergne ou de Nevers montre plus clairement le potentiel plus important de la gare nouvelle entre Moulins et Vichy, notamment au regard du nombre de cadres des fonctions métropolitaines »

Dans les scénarios Ouest / Médian / Est, la **gare nouvelle de Nevers est indispensable à la desserte de cette ville.**

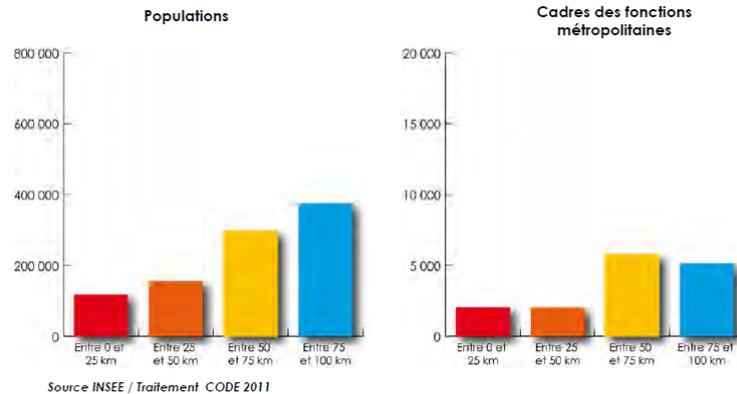
Elle vise à accueillir à la fois des TGV vers Paris et les TGV intersecteurs.

Sa zone d’attraction est plus septentrionale, moins peuplée (950 000 habitants / 15 000 cadres des fonctions métropolitaines selon CODE), mais cette gare est très proche de Nevers.

### Bassin d'attraction de la gare nouvelle de Nevers



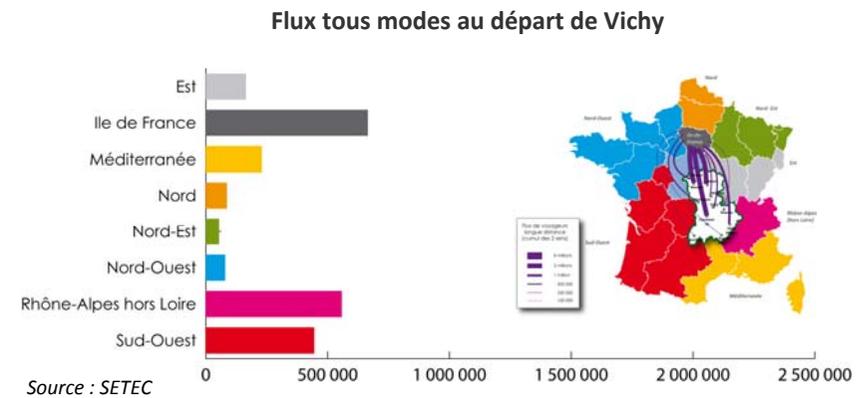
Source : Etude CODE – sept 2011



## 4.2 La principale valeur ajoutée de la gare Auvergne : un accès facilité pour les villes d'Auvergne à Lyon et au Sud-Est

### 4.2.1 Des relations facilitées vers Lyon et le Sud-Est

Les villes de Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy entretiennent des échanges aussi significatifs vers l'Ile-de-France qu'avec la région Rhône-Alpes (hors Loire) – cf. exemple de Vichy.



Or, la présence d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy permet :

- de **réduire les temps d'accès à Lyon** de 20 à 30 minutes pour **Moulins et Montluçon** par rapport à un rabattement sur Nevers ou Bourges ;
- de **doubler les fréquences au départ de Clermont-Ferrand et Vichy** : 8 TGV directs + 7 combinaisons TER + TGV. A contrario, le passage par une gare au sud de Nevers ne permet pas de compléter l'offre directe, car les temps de trajets sont dissuasifs (2h30 environ) ;
- de **disposer de TGV directs** au départ de l'Auvergne **vers Marseille / Montpellier et Nice**.

## 4.2.2 Un meilleur accès vers l'Ouest

L'emprunt des TGV vers Nantes à partir de la gare nouvelle d'Auvergne est plus pertinent (gain d'environ 30 min), car elle permet de rouler à grande vitesse sur une section allant de Moulins / Vichy à Bourges / Vierzon, alors qu'emprunter le TGV vers Nantes à Nevers revient à ne l'utiliser que sur la portion sur voies classiques.

## 4.2.3 Un accès indifférent pour le Nord

L'accès à Lille se fait dans des conditions assez semblables que la gare nouvelle se trouve vers Vichy ou vers Nevers.

## 4.2.4 Une liaison Moulins – Paris dégradée

La réalisation d'une gare nouvelle au sud de Moulins, conduit à allonger le parcours entre Moulins gare de centre-ville et Paris (en distance et en temps) par rapport à un passage par Nevers.

### Les apports de la gare nouvelle Auvergne pour Clermont-Ferrand, Montluçon, Moulins et Vichy par rapport au site de Nevers

	Meilleur rapprochement vers Lyon et le Sud-Est	Ouvrir l'Auvergne vers l'Ouest	Proposer des dessertes complémentaires vers le Nord	Assurer un complément de desserte pour PARIS
<b>Clermont-Ferrand (460 000 hab.)</b>	(doublement de l'offre : 8 TGV directs / 7 TGV en correspondance)	(gain de plus de 30 min pour Nantes, de 10 min pour Rennes)	(accès à Lille dans des conditions quasi-identiques)	(Offre directe substantielle)
<b>Montluçon (80 000 hab.)</b>	(gain de plus de 30 min)	(via Bourges pour cette fonctionnalité)	(via Bourges pour cette fonctionnalité)	(via Bourges pour cette fonctionnalité)
<b>Moulins (60 000 hab.)</b>	(gain d'environ 20 min sur un trajet d'environ 1h / 1h30)	(accès à Nantes identique, en retrait pour Rennes)	(accès à Lille un peu moins rapide – 20 min)	(perte réelle d'accessibilité)
<b>Vichy (80 000 hab.)</b>	doublement de l'offre : 8 TGV directs / 7 TGV en correspondance)	(gain de plus de 30 min pour Nantes, de 10 min pour Rennes)	(accès à Lille dans des conditions quasi-identiques)	(Offre directe substantielle)

très favorable
  favorable
  indifférent
  défavorable
  Non concerné

### PAROLES D'ACTEURS

« L'avantage de la gare nouvelle en Auvergne, c'est de pouvoir prendre au plus près de chez soi des TGV intersecteurs. De plus, c'est un complément de desserte vers Lyon »

« Dans le scénario Ouest, on ne peut pas multiplier les gares nouvelles sur POCL : Pour l'Auvergne, ne faut-il pas conforter celle de Nevers, plutôt que celle de Bourges, qui est encore plus éloignée ? »

« Quelle est la gare qui profite le plus au pôle clermontois ? Est-ce que la gare de Nevers a du sens, au regard de sa force économique nettement en retrait par rapport à celle de Clermont-Ferrand ? »

## 5 Conclusion

Cet atelier débat a permis de croiser les intérêts mais aussi les limites de la gare nouvelle entre Moulins et Vichy.

Au stade des études, il apparaît important de ménager l'avenir, car cette gare est en capacité à élargir le champ des possibles, si :

- certaines dessertes directes ne peuvent être exploitées dans des conditions économiques satisfaisantes (Clermont-Ferrand – Lyon, Clermont-Ferrand – Lille) ;
- le trafic des TGV intersecteurs Ouest – Sud-Est (Bretagne / Normandie – Lyon) ou Est – Ouest (Bordeaux – Lyon) se développe plus fortement que prévu, notamment grâce à la réalisation de la LGV « barreau Est – Ouest » (inscrit également au Grenelle de l'Environnement) ;
- l'ouverture à la concurrence conduit à une maximisation des dessertes sur les axes importants (dont POCL) au détriment de dessertes « en antenne ».

Ainsi, il apparaît important que le choix du scénario soit compatible avec la possibilité de réaliser une gare nouvelle, au plus près de la métropole clermontoise, connectée à l'axe majeur du TER auvergnat et proche de grands axes routiers. Au regard des 4 scénarios en débat, seul Ouest-Sud peut y répondre. De plus, comme le laisse entendre RFF, si un scénario de synthèse est construit à l'issue du Débat Public, il semble opportun d'y inscrire la fonctionnalité gare nouvelle d'Auvergne.

Au-delà des questionnements autour de l'opportunité de la gare nouvelle d'Auvergne, d'autres sujets en lien avec la LGV POCL ont notamment été débattu :

- Le site d'implantation de la gare de Roanne : les acteurs locaux étant favorables à une desserte de la gare centre, seule hypothèse recevable pour des échanges rapides avec Lyon. Cependant, il existe sur ce point une divergence d'intérêt avec Clermont-Ferrand, qui recherche le trajet le plus rapide (car forte concurrence A89), donc une desserte en ligne par une gare nouvelle.
- Le constat que certains acteurs s'expriment lors des débats publics pour un abandon du barreau à grande vitesse Poitiers – Limoges, au profit d'un raccordement du Limousin au projet POCL.
- La raréfaction des crédits disponible pour les LGV. Il est probable que les Assises du Ferroviaire (qui se tiennent actuellement) remettent en cause le modèle TGV.
- L'absence dans le débat des territoires au sud de Lyon (PACA, Languedoc-Roussillon) alors que le projet est susceptible de les impacter.
- La nécessité du projet POCL d'affirmer sa dimension européenne, pour espérer bénéficier des crédits européens. Il convient notamment de mettre en avant les enjeux européens visant à améliorer les relations entre le réseau TGV Nord Européen (Paris, Bruxelles, Londres) et le réseau TGV s'articulant le long de la Méditerranée.

## Glossaire

**Aire urbaine** : Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

**Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM)** : Cadres et chefs d'entreprises de plus de 10 salariés exerçant en conception – recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion, culture - loisirs, activités plus particulièrement présentes dans les métropoles et les grandes agglomérations.

**LGV** : Ligne à Grande Vitesse – ligne nouvelle apte à des vitesses > 250 km/h.

**TER** : Transports Express Régionaux (généralement par train, mais pouvant être des autocars)

**TGV intersecteurs** : TGV assurant des dessertes entre grandes métropoles sans passer par les gares de Paris intra-muros (ex : Lille – Bordeaux, Nantes – Lyon, Marseille – Genève...).

## Liste des participants

<b>Région Auvergne</b>	Marie-Pierre BEL
	Damien DEROUET
	Philippe ROLAND
<b>DREAL Auvergne</b>	Gilles LAMBERT
<b>Clermont Communauté</b>	Christine FOURNIOUX
	Corinne REYNAUD
<b>Ville de Clermont-Ferrand</b>	François LERAY
<b>Chambre de Commerce et d'Industrie</b>	Julien NORE
<b>Conseil général de l'Allier</b>	Jean-Paul LUMINET
	Olivier PRADEILLES
<b>Grand Clermont</b>	Jérôme PROUHEZE
<b>Riom Communauté</b>	Régis ROQUEFEUIL
	Valérie KARR
<b>Vichy Val d'Allier</b>	Sandro CARLETTI
<b>Ville de Vichy</b>	Joël HERBACH
<b>Agence d'Urbanisme EPURES (St-Etienne)</b>	Guillaume ARSAC
<b>Agence d'Urbanisme Clermont Métropole</b>	Valérie FRESNEDA
	Rachid KANDER
	Sébastien REILLES
	Valérie SOL



Document d'étude réalisé par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

---

Directeur de la publication : Rachid Kander

Rédaction : Sébastien Reilles

*Novembre 2011*

Monsieur Michel GAILLARD  
Président  
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

Clermont-Ferrand, le 17 janvier 2012

**Objet : LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon**

Monsieur le Président,

La Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) fait actuellement l'objet d'un débat public animé par la Commission Particulière du Débat Public que vous présidez.

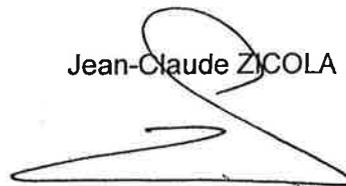
Parmi les enjeux pour notre région et sa capitale, figure la perspective d'une gare nouvelle en Auvergne entre Moulins et Vichy, en articulation avec le réseau TER.

Afin d'éclairer les responsables des structures adhérentes à l'Agence d'urbanisme sur cet enjeu, nous avons organisé un atelier - débat le 22 novembre dernier, pour approfondir de manière objective les intérêts et les questionnements autour de ce concept de gare nouvelle.

Le document ci-joint récapitule les éléments présentés en séance ainsi que les réactions et échanges de la vingtaine de participants.

Je vous en souhaite une bonne lecture et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Claude ZICOLA



Président Délégué