

CONTRIBUTION

DE L'AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT CLERMONT METROPOLE, EN FAVEUR DE L'OPTION SUD DE LA LGV POITIERS - LIMOGES

1 – PRESENTATION DE L'AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT CLERMONT METROPOLE :

L'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, regroupant plusieurs collectivités (Communauté d'Agglomération « Clermont Communauté », Conseil général du Puy-de-Dôme...) et institutions (Chambre de Commerce et d'Industrie Clermont / Issoire...). Elle est présidée par Serge GODARD, maire et président de l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Cet organisme, sans but lucratif, appui ses membres dans des projets de développement urbain, économique, social et de territoire. Par ailleurs, l'Agence constitue un centre interdisciplinaire de ressources en matière d'aménagement et de développement urbain et régional.

Enfin, l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole appartient au réseau de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (www.fnau.org) qui regroupe une cinquantaine d'organismes similaires, présents dans les grandes agglomérations françaises.

Coordonnées de l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole :

15 mail d'Allagnat

63 000 CLERMONT-FERRAND

Tél : 04.73.17.48.00

Fax : 04.73.17.48.10

Site web : www.clermontmetropole.org

Mail : agence@clermontmetropole.org

2 – POURQUOI INTERVENIR DANS UN PROJET QUI NE DESSERT PAS LE BASSIN DE CLERMONT-FERRAND ?

L'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole souhaite **participer aux débats de la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, dans la perspective où cette infrastructure pourrait, à long terme, se prolonger vers Clermont-Ferrand et Lyon** pour constituer une liaison Ouest – Est entre les lignes à grande vitesse « Sud Europe Atlantique » d'une part et « Lyon – Turin » / « Rhin – Rhône » d'autre part. Cette liaison pourrait ainsi s'inscrire dans les différentes hypothèses de tracé du corridor V défini par l'Union Européenne visant à relier Lisbonne à Kiev.

Cette perspective positionnerait Limoges et Clermont-Ferrand, ou plus largement les régions Limousin et Auvergne, sur un axe de passage, leur permettant de rompre avec leur enclavement ferroviaire.

Plusieurs réflexions depuis près de 20 ans visent à raccorder ces deux capitales régionales au réseau des trains à grande vitesse. Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé en 1992 prévoyait d'ailleurs la construction d'une ligne à grande vitesse « Auvergne / Limousin », avec un tronç commun de Paris – Austerlitz au nord de la région Centre.

Après l'abandon de ce schéma, Clermont-Ferrand et Limoges ont développé des réflexions distinctes visant à se connecter à la ligne grande vitesse « Paris <> Lyon » pour la première et « Atlantique » pour la seconde.

Concernant Clermont-Ferrand et comme l'a souligné le Conseil Economique et Social Régional d'Auvergne¹ en octobre 2005, la perspective d'un barreau à grande vitesse entre la gare du Creusot TGV et Vichy manque de pertinence (gain de temps de l'ordre de 30 minutes, insertion complexe des TGV Auvergne sur la ligne TGV « Paris <> Lyon », ligne nouvelle peu utilisée...) au regard des coûts (de l'ordre de 1,2 à 1,4 milliard d'euros). Ainsi, pour l'accès à Paris, le CESR Auvergne préconise de poursuivre des aménagements sur la ligne classique Paris – Clermont-Ferrand. Il met en évidence la nécessité d'un rapprochement avec Lyon.

Concernant la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, l'Agence pense qu'il s'agit d'un projet pertinent au vu des gains de temps importants (de l'ordre de 50 minutes à 1 heure sur Paris - Limoges) et qui contribuent à la structuration du bi-pôle Limoges / Poitiers.

Aussi, dans une vision de long terme et en cohérence avec les projets « Sud Europe Atlantique », « Lyon – Turin » et « Rhin – Rhône », la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges pourrait traiter des flux Nord – Sud (échanges entre Paris et le Limousin) ainsi que des flux Ouest – Est entre la façade atlantique et la région lyonnaise, à condition de réaliser (à long terme) une infrastructure à grande vitesse entre Limoges et Lyon (environ 350 à 400 km), comme le préconise l'Association Logistique Transport Ouest² (ALTRO).

L'analyse de ce potentiel de trafic Ouest - Est dans un deuxième temps pourrait ainsi renforcer la pertinence du projet Poitiers – Limoges.

3 – L'OPTION SUD DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS – LIMOGES : LE SEUL TRACE PERMETTANT DES ECHANGES NORD – SUD ET OUEST – EST :

A notre avis, seule l'option Sud du projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges présente l'opportunité d'attirer également des flux Ouest – Est à long terme, venant d'Espagne et de Bordeaux se dirigeant vers la région lyonnaise et au delà (Milan, Strasbourg, Suisse) - Cf. carte en page 3.

En effet, les tracés « Nord » et « Centre » pénalisent la perspective d'une liaison rapide entre Bordeaux et Limoges, maillon d'une transversale Bordeaux – Lyon. Le passage par Poitiers allonge le parcours de l'ordre de 100 kilomètres par rapport au tracé de l'option « Sud ».

Ainsi, le « détour » proposé par la variante « Sud » pour les trajets Paris – Limoges n'impacte que peu (+35 km / + 10 minutes) cette relation et ouvre des perspectives qui ne pourront voir le jour avec les autres tracés.

Par ailleurs, l'Agence s'étonne des coûts plus élevés au kilomètre sur l'option « Sud » (13 millions d'euros au kilomètre contre 11 à 11,5 pour les deux autres options). A ce stade des études et au vu d'un relief globalement peu contraignant, ces écarts se justifient-ils ? Le tracé « Sud » est probablement l'option la moins onéreuse.

Ainsi, l'Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole appuie le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges par l'option « Sud » et souhaite que Réseau Ferré de France lance des études pour prolonger cette liaison vers Clermont-Ferrand et Lyon.

¹ CESR Auvergne - Saisine du Conseil régional d'Auvergne sur la faisabilité d'une relation TGV en Auvergne par Montchanin (Le Creusot) – 7 octobre 2005

² ALTRO réalise actuellement une série d'étude visant à montrer la pertinence d'une liaison forte entre la façade atlantique et la région lyonnaise. Cette liaison s'appuie sur le projet LGV Poitiers – Limoges dans sa partie occidentale. Des réflexions sont également en cours pour financer des études pour une ligne à grande vitesse entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Proposition de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole :
 La LGV Poitiers - Limoges s'inscrit dans une transversale Est - Ouest à grande vitesse



Réseau des Lignes à Grande Vitesse

- LGV en service
- LGV en travaux
- LGV en projet

N.B : les tracés des lignes en projet constituent des faisceaux Ils ne peuvent préfigurer le tracé précis de la ligne.

Projet LGV Poitiers - Limoges

- Tracé Poitiers - Limoges - Option Sud
- Prolongement à long terme de cette ligne jusqu'à Lyon, pour constituer une transversale Est - Ouest à grande vitesse
- Tracés Poitiers - Limoges ne pouvant s'inscrire dans une transversale Est - Ouest à long terme
- Corridor V Lisbonne - Kiev (hypothèse de tracé)

