



# Cahier d'acteur n° 44

décembre 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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Union des Comités de Quartier de CLERMONT-FERRAND et de son Agglomération

*Ce cahier d'acteur a été approuvé au Conseil d'Administration du 2 novembre 2011.*

*L'Union se félicite du projet POCL et prend acte que ce projet est lié à la nécessité de doubler la LNI PARIS-LYON menacée de saturation en 2025-2027*

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



Union des Comités de Quartier de  
CLERMONT FERRAND et de son  
Agglomération

12, avenue de l'Union Soviétique  
63000 Clermont- Ferrand  
Tél. : 04 73 90 41 20  
[joelle.brunel527@orange.fr](mailto:joelle.brunel527@orange.fr)

*Elle se félicite d'une future desserte par TGV de l'agglomération clermontoise, pénalisée d'être à l'écart des grands axes ferroviaires actuels notamment le TGV dans la mesure où les Lignes à Grande Vitesse (LGV) existantes et en travaux évitent un Massif Central, contourné sans jamais être parcouru en son cœur par des axes structurants.*

*L'Union s'est interrogée sur le sens concret de "POCL" (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), beaucoup de citoyens retenant de cette énumération une desserte successive des villes citées entre Paris et Lyon.*

*Si la liaison avec Paris est importante, les échanges avec Lyon sont 5 fois plus intenses.*

*D'où le premier souhait de l'Union que le projet comprenne les 2 liaisons LGV vers l'une et l'autre ville.*

L'Union des Comités de Quartiers de Clermont Ferrand et de son Agglomération, présidée par Mme BRUNEL, rassemble 1100 adhérents au sein de 16 comités qui sont la "voix des quartiers" de la capitale auvergnate et interviennent sur les projets municipaux, notamment sur la question des transports

Ses relations avec la municipalité sont régies par une charte actualisée périodiquement.

## POUR un CLERMONT-PARIS en 2 heures au MAXIMUM

Clermont est actuellement à 3 heures de Paris pour le seul train quotidien sans arrêt et 3h27 pour les autres ; le voyage à la journée est possible, celui à la demi-journée ne l'est pas.

Le temps du voyage, aller/retour, pénalise lourdement l'amplitude du séjour, dans la capitale, la limitant à la durée d'une seule réunion pour les professionnels et restreignant d'autant les visites pour les touristes. D'où, 60% des voyageurs, à destination de Paris, s'y

rendent par la route (voiture individuelle ou bus), une minorité pouvant s'offrir l'avion.

**Le gain d'une heure de trajet dans chaque sens, est donc requis, qui allongera d'autant le séjour des auvergnats à Paris et le rendra d'autant profitable.**

D'où, pour l'exploitant, la perspective d'un important vivier de voyageurs supplémentaires.

## POUR un CLERMONT-LYON en 1h10/1h15

Actuellement – **en direction de Lyon** – le temps du transport par rail est de 2h18. Le voyage à la demi-journée n'y est qu'imparfait, le retour entamant largement la seconde demi-journée.

D'où une faible proportion de la clientèle potentielle à emprunter le rail : environ **10%, des voyageurs** en direction de la capitale lyonnaise pour y faire affaire ou y trouver une correspondance vers une autre région (Franche Comté, Alsace, Alpes, Sud Méditerranéen) : il en ressort que 90% des clermontois utilisent le mode routier !

Une situation d'autant plus préoccupante qu'en décembre 2012, s'ouvrira le "barreau" autoroutier de Balbigny qui réduira le temps de transport par route

à 1h35/40. Le rail sera alors totalement disqualifié et sa "part de marché" diminuera, ceci en contradiction avec les objectifs du Grenelle.

Des aménagements ponctuels de la ligne actuelle ne feront gagner que quelques minutes, selon les études de RFF. S'ils ne sont pas à dédaigner, ils n'apporteront pas cette "révolution" susceptible de modifier profondément le rapport route/rail actuel.

Pour adosser la plaque urbaine clermontoise au pôle lyonnais, il est indispensable de passer à une autre échelle de gains de temps ; seule, une liaison par LGV, autour de 1h10/1h15 maximum, provoquera un report modal conséquent de la route vers le rail, au bénéfice des acteurs économiques et des voyageurs.

## POUR de MEILLEURES LIAISONS avec les autres CAPITALES REGIONALES

L'un des bienfaits attendus du POCL consiste dans l'accélération des relations **entre** métropoles du Centre, d'Auvergne et de Rhône-Alpes.

Actuellement, mal commodes, elles n'incitent pas aux déplacements par le mode ferroviaire.

Utiliser une LGV sur la majeure partie du parcours assurera, un gain de temps et d'argent par rapport à la route.

Grâce à ces relations inter-agglomérations souhaitées, l'Union qui se veut la "voix des Clermontois" se fait l'écho de leur préférence pour la desserte des agglomérations, en leur gare-centrales, reliées à la

LGV, grâce à des **antennes** qui se doivent d'être **les plus courtes possibles**.

**Leur construction doit être concomitante avec celle de la LGV : l'expérience des autoroutes dont les "bretelles" ont été construites postérieurement inquiète les clermontois.**

Les clermontois n'ont pas des relations ferroviaires faciles avec Orléans et le Val de Loire, Vienne, Chambéry, Annecy et le massif alpin : ils sont dissuadés d'utiliser le rail.

# POUR des LIAISONS avec l'Ouest du Massif Central, le Sud-Ouest et la PENINSULE IBERIQUE

L'Union souligne la revendication de nombreux auvergnats pour des liaisons améliorées avec l'Ouest du Massif Central (Limoges) et la façade atlantique (Bordeaux).

L'exploitation désastreuse par l'opérateur SNCF les a ruinées : une vitesse commerciale de 60 km/h, ce qui est intolérable au 21ème siècle ! Une jonction avec Limoges en 4 heures et avec Bordeaux en 6 heures !

De plus, l'Union observe, avec intérêt, la construction du Tours-Bordeaux qui se prolongera en Espagne et, au-delà, au Portugal ; en effet, deux importantes communautés, portugaise et espagnole, sont implantées à Clermont et gardent des liens très étroits avec leurs pays d'origine. Les échanges individuels s'effectuent par route (automobiles ou autocars) ou par voie aérienne

(aérodrome de St Etienne – low-cost où le nombre et le poids des bagages est sévèrement limité).

Donc, une clientèle importante attend, du rail, des performances équivalentes ou supérieures, en sécurité, confort et prix. Bien évidemment, la clientèle des touristes s'agrègerait inmanquablement à ce socle particulièrement important

C'est pourquoi l'Union demande que le POCL soit coordonné avec le projet TRANSLINE, "Barreau Est-Ouest" (BEO), selon la loi du Grenelle de l'Environnement.

**L'Union ne comprendrait pas que le POCL soit envisagé et construit indépendamment des développements ultérieurs du BEO.**

**Les reprises de travaux dépassent toujours, par leur ampleur, les suppléments de coûts d'un ouvrage à construire.**

## Pour le Voyageur, un TGV, sur LGV est synonyme de CONFORT et REGULARITE

Le transport sur L.G.V. apporte **un confort** par la stabilité du matériel roulant (rayon des courbes d'environ 6 kms) que ne peuvent garantir les lignes historiques marquées par des courbes et contre-courbes nuisant à la tranquillité du voyageur, dans son repos ou ses tentatives de travail.

La **régularité** des TGV n'est pas garantie sur des axes empruntés par des TER et des trains de fret : l'expérience de TEOZ a détérioré l'image du rail. **A un matériel donné doit correspondre une infrastructure adaptée** : aussi, en écho à la déception des clermontois face à des circulations de leur futur TGV sur voies

ordinaires, l'Union préfère le tracé qui limitera, au maximum, ce handicap : **le tracé "Ouest-Sud"**.

**L'Union** serait d'autant plus critique si le trajet Clermont-Lyon se trouvait notablement allongé par le choix d'un autre tracé (prix du ticket augmenté et plus forte proportion du parcours sur voie historique).

Un TGV atteignant Clermont, à vitesse réduite sur l'infrastructure actuelle, sur trop de linéaire, dégraderait l'image de Clermont.

## LES GARES NOUVELLES

L'Union, au vu des expériences passées, s'est interrogée sur la pertinence des "gares nouvelles" sauf si elles sont implantées sur des lieux de croisement entre axes majeurs existants et LGV, pouvant apporter des correspondances supplémentaires.

Elles ne sauraient être exclusives des dessertes par les TGV

des gares centrales qui constituent un atout majeur : en vue de l'accueil du TGV, **l'Union** participe aux concertations sur le quartier-gare, qui, totalement rénové et enrichi d'activités nouvelles (bureaux, hôtellerie, restauration, salles de réunions, de congrès, etc..) constituera une "Porte" essentielle de notre agglomération.

# Des EXIGENCES à la mesure de la TAILLE du GRAND CLERMONT

Elles peuvent paraître importantes pour le maître d'ouvrage : mais le Grand Clermont compte 108 communes, 414 000 habitants et sa gare est le point de rabattement d'un réseau TER très actif, à partir du Sud (Brioude en Haute-Loire et Issoire + Aurillac et St-Flour dans le Cantal), de l'Est (Thiers) et de l'Ouest (Le Mont Dore).

Les activités de Clermont Ferrand sont bien identifiées dans le document de référence de RFF : y sont rassemblées des fonctions industrielles de la chimie (avec la multinationale MICHELIN), agro-alimentaires (avec la multinationale LIMAGRAIN) administratives, universitaires (35 000 étudiants), hospitalières (C.H.R.U.) et touristiques (sites du Puy-de-Dôme et de la faille de la Limagne en voie de classement par l'UNESCO, parc VULCANIA,

les parcs naturels régionaux des Volcans et du Livradois-Forez, les richesses architecturales tant dans les édifices militaires (châteaux) que religieux (art roman et gothique), qui n'attendent qu'un déclic pour trouver de nouveaux développements : le **désenclavement** en est un essentiel et le TGV la **carte de visite**.

Or, la masse des déplacements générés par l'agglomération ressort, aujourd'hui, trop majoritairement du domaine routier.

Très attachée aux problèmes de l'environnement, l'Union milite pour tout ce qui peut accélérer un report modal du transport routier vers le transport collectif ferroviaire plus économe en énergie et qui épargne les émissions de gaz à effet de serre.

## Le rapport coût/services rendus par l'ouvrage

Le transport ferroviaire est un gage de **sécurité** pour celui qui l'emprunte : face aux malheurs humains engendrés par les accidents routiers et à leur coût social, estimé, annuellement, à 21 milliards d'euros, l'Union adhère, sans hésiter, à la perspective de cette LGV, seule susceptible de provoquer une plus large adhésion des usagers au profit du rail.

Si l'Union s'est prononcée pour le **tracé Ouest Sud** qui répond particulièrement à tous les objectifs de la Loi Grenelle, elle n'est pas insensible au coût de l'ouvrage tel que chiffré dans le document de référence de RFF. Elle fait observer que l'aménagement du territoire a un coût qui, indiqué "à charge" dans les ratios n'est pas rééquilibré par une évaluation des bénéfices

apportés par la LGV ; le **délaissement de territoires entiers finit par coûter à la collectivité**.

Ce ratio complémentaire n'a pas été pris en compte, semble-t-il.

Par ailleurs, le **coût d'une infrastructure** n'est estimable que comparé à la **palette des services et fonctionnalités** procurés : le **tracé Ouest-Sud procure la plus large**.

Enfin, selon les **règlements Européens**, le **tracé Ouest-Sud à partir de Lyon (et donc de Turin) et, demain, complété par le "barreau Est-Ouest" vers l'Atlantique et l'Espagne**, tel que nous l'avons exposé -, **rend le POCL éligible aux Fonds Européens, contrairement aux autres tracés**. L'Union souhaite que la Commission évoque cette question dans sa synthèse.

## CONCLUSION

L'Union estime que, pour l'agglomération, malheureusement cloisonnée par les reliefs, le POCL constitue sa chance de désenclavement et de meilleure ouverture aux autres régions françaises et européennes ; c'est déterminant pour son avenir.



Union des Comités de Quartier  
de CLERMONT FERRAND  
et de son Agglomération  
12, avenue de l'Union Soviétique  
63000 Clermont-Ferrand  
Tél. : 04 73 90 41 20  
joelle.brunel527@orange.fr

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL