

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS / ORLEANS / CLERMONT – FERRAND / LYON

DEBAT PUBLIC

Contribution d'un citoyen

La construction d'une LGV Paris-Lyon a comme objectif prioritaire le doublement de la ligne existante qui met ces deux villes à deux heures, mais qui risque de poser des problèmes « critiques d'exploitation » d'ici 2025.

Le projet POCL se propose de relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle permettant de conserver ce temps de parcours de deux heures, qui est « un temps de parcours théorique, sans arrêts intermédiaires ».

Dire que Clermont-Ferrand sera à deux heures de Paris, alors qu'il faudra rejoindre la LGV, située à plus de 100 km de Clermont, par une ligne existante, où la vitesse est au mieux de 120 km, ce qui représente déjà une heure de trajet, avec ensuite des arrêts sur la LGV réclamés par les élus à chaque ville approchée (Vichy, Moulins, Bourges, Vierzon, Orléans) est un leurre.

Le grand argument avancé pour s'offrir une LGV à 14 milliards d'euros 2012, payés par le contribuable ou (et) l'usager, exsangues, est d'aller de Clermont à Paris en 2 heures (comme les lyonnais) au lieu de 3 actuels, et à Lyon en 1H20 au lieu de 2. Mais pour faire quoi de plus ? quoi de mieux ? pour aller où ?

La carte isochrone de la France par le train, depuis Paris, met Clermont-Ferrand plus proche de Paris que Brest, Rennes, La Rochelle, Bordeaux, Biarritz, Bayonne, Pau, Tarbes, Toulouse, Narbonne, Perpignan, Montpellier, Toulon, Cannes, Nice. Ces villes sont-elles à ce point dépendantes de leur relation ferroviaire avec Paris ? Leur développement est-il suspendu au temps de parcours qu'il faut pour aller sur les Champs Elysées.

Si l'argument, c'est le temps de parcours, alors, pourquoi ne pas utiliser l'aérien ? Les infrastructures sont en place. L'aéroport de Clermont a été conçu dans les années 1980-1990 pour 700 000 passagers annuels. On en est actuellement à 300 000. La ligne Clermont-Madrid permet des liaisons avec les Amériques. « La plateforme clermontoise est un formidable outil de désenclavement... une vocation économique affirmée puisque de Paris ou Amsterdam, Clermont s'ouvre à 250 destinations internationales quotidiennes » (Varsovie, -Moscou, -Atlanta, -Rio, -Bangkok)

Autre argument avancé : « la grande vitesse ferroviaire, c'est une nécessité pour renforcer l'attractivité de nos territoires ». Est-ce que, en réduisant les temps de parcours pour aller à Paris ou à Lyon, on aménage le territoire ? Les élus locaux ne devraient-ils pas se poser la question suivante : l'aménagement du territoire ne consiste-il pas à rapprocher Le Puy, Aurillac, Moulins, de Clermont-Ferrand ? Nice, Cannes, Toulon, ont-elles besoin d'une LGV pour affirmer leur attractivité ? Marseille, avec la LGV, est encore à 3 heures de Paris, comme Clermont. Cela empêche-t-il Marseille d'exister par elle-même ? Les Chinois n'ont pas besoin d'une LGV pour investir Châteauroux (cf émission télévisée). Ils ont besoin d'interlocuteurs locaux dynamiques.

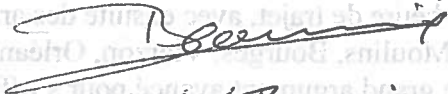
Attention ! Une LGV peut aussi générer un effet pervers, à savoir accélérer le sous-développement. Les exemples existent : Picardie, - Reims, - Macon Le Creusot). Clermont-Ferrand à 1H20 de Lyon, comparé aux temps de trajet domicile travail dans la région parisienne, c'est une cité dortoir toute trouvée pour l'agglomération lyonnaise. Déjà, avec l'autoroute, « le Clermont des centres de commandement de l'économie opère un glissement vers Lyon... Les secteurs de l'assurance, du marketing, de la banque, de la publicité, de la santé, déménagent vers l'agglomération lyonnaise ». Qu'en sera-t-il demain avec la LGV ?

Pourquoi ne pas miser sur nos atouts ? Le développement d'un territoire passe d'abord par l'élaboration de projets locaux. La région Auvergne est 10° sur 20 pour l'attractivité. L'agriculture auvergnate (activité non délocalisable) est identifiée comme « plus grande prairie naturelle de France ». L'Auvergne a les meilleures races bovines au monde. Le salon de l'élevage est le 4° du monde, avec 250 exposants étrangers, 60 pays représentés. Les marchés internationaux s'ouvrant, « La France pourrait doubler sa production de race bovine ». Nos éleveurs ont besoin d'autoroutes (elles existent) pour exporter leurs bêtes dans le monde entier (Italie,- Afrique du Nord,- Turquie,- Egypte,- Kazakstan). Ils ont besoin d'un aéroport (il existe), pour aller démarcher des acheteurs potentiels aux quatre coins de la planète, ils ne sont pas intéressés par les Champs Elysées ou le Parc de la Tête-d'Or.

L'INRA est classé 3° centre de ses 19 centres de recherche, le 1^{er} en province, « un des meilleurs du monde ». Le CNRS dispose de 22 structures de recherche en Auvergne, dont 17 laboratoires Michelin, Limagrain, Volvic, MSD Chibret, Matière (à Aurillac !) sont des leaders mondiaux.

Le petit bourg de Saint Bonnet Le Froid, en Haute-Loire, inconnu, n'a pas eu besoin d'une LGV pour doter de quatre restaurants, dont un trois étoiles, quatre hôtels, de deux à cinq étoiles, de deux gîtes. Il a fallu pour cela la volonté d'un seul homme.

Clermont-Ferrand, le 28 janvier 2012



André Beauvivre

39, rue de la Carouche
63100 Clermont-Ferrand