

## Avant propos

Ce document est le fruit d'une réflexion personnelle. Destiné à la préparation d'un Cahier d'acteur auprès de la Commission Particulière du Débat Public de la LGV POCL, il ne revêt aucune valeur institutionnelle et n'engage que son auteur.

La présente contribution annule et remplace la précédente. Merci de votre compréhension.

## Projet de LGV Méridienne\*

**Repositionnement du projet de LGV  
PARIS / ORLEANS / Clermont-Ferrand / LYON**

\*Appellation alternative à LGV POCL proposée car inappropriée pour Clermont Fd exclu de la Grande Vitesse et destinée à illustrer l'ambition de son arc futur de déploiement à l'horizon 2050.

## Une situation atypique

TGV, C'EST PLUS DE 230 DESTINATIONS POUR EMMENER BOB OÙ VOUS VOULEZ.

**233 destinations TGV : CLERMONT-FD est la seule métropole de cette importance encore à l'écart de la Grande Vitesse ou du TGV en 2011 .**

CARTE DU RÉSEAU TGV

— Réseau TGV  
— Réseau Parisiens

Source : issue de la pochette billets voyageurs SNCF - Nov.2011

jpl®

21/11/2011

SNCF

3

## Rappel des enjeux

Le projet actuel de LGV a pour objectif principal de proposer une alternative à la LGV PARIS à LYON par une ligne nouvelle :

- ✓ répondant aux objectifs fixés par l'Etat à RFF
- ✓ traversant les régions Centre, Bourgogne et Auvergne.

Afin de :

- ❖ constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris - Lyon en raison de sa saturation prévisible à l'horizon 2025
- ❖ relier Orléans au réseau de la Grande Vitesse ,
- ❖ améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre,
- ❖ assurer un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon de l'ordre d'1h15 (objectif additionnel qualifié de complémentaire),

jpl®

21/11/2011

4

## Problématiques majeures

Le projet actuel présente au moins trois écueils :

- ✚ **Il repose sur un postulat fragile** : sa pertinence ne paraît pas assurée en alternative à la LN1
- ✚ **Le "cœur de l'Auvergne" est à l'écart de la Grande Vitesse** : Clermont Fd et la majorité de l'Auvergne en sont exclus,
- ✚ **Il ne constitue pas aujourd'hui, une priorité nationale et ne serait donc pas éligible aux concours européens.**

## Le projet paraît fragile

- ✚ **Effet d'aubaine** : il apparaît comme un **projet d'opportunité** de desserte de la région Centre et du Bourbonnais par une LGV alternative à la LN1. La pré-étude amont de Setec International (Nov. 2011) le confirme.
- ✚ **Vulnérabilité** : objectivement RFF ne paraît pas avoir besoin de ce projet pour faire face à la saturation prévisible de la LN1. **Dans cette hypothèse le projet perd son support et risque de disparaître.**

## Alternatives de délestage LN1

Projets de LGV  
cités dans la loi  
du Grenelle de  
l'environnement –  
Source RFF



Objectivement, RFF n'a pas besoin du projet POCL pour délester la LN1 à l'horizon 2025. Les branches ouest et sud de la LGV Rhin Rhône y contribuent dès 2020 ("RFF tiendra compte de l'existant": H. du Mesnil PDG de RFF à Clermont-Fd - 04/11/2011).

Légende  
 Lignes à grande vitesse LGV  
 Lignes classiques  
 Lignes classiques électrifiées  
 Lignes classiques non électrifiées  
 Projets de LGV pouvant être lancés d'ici 2016  
 Programme supplémentaire de LGV

jpl® 21/11/2011

7

## Le cœur de l'Auvergne est à l'écart de la LGV

### + Inadéquation

- La métropole Clermont Ferrand/Vichy (530.000 h) et l'Auvergne sont délaissés par la Grande Vitesse. La "gare TGV" de Clermont FD est reportée à 80 kms au nord dans la meilleure hypothèse.
- La priorité des échanges économiques Clermont-Ferrand/Lyon exige une relation en 75' ; le projet ne répond pas à cette attente,

+ L'écart de coût estimé affiché par le scénario de tracé le plus favorable (Cf. Setec) est...défavorable,

+ Les hypothèses de tracés actuelles suscitent une compétition exacerbée et paralysante, (difficultés à satisfaire toutes les villes candidates), susceptible de générer une complexité d'arbitrage...voire l'abandon.

jpl® 21/11/2011

8

## Le cadre du projet paraît incertain

- ✚ **Dépendance**
  - Le projet est accessoire et exclusivement dépendant de l'objectif principal de solution alternative à la LN1 : il est dépourvu d'autonomie propre.
- ✚ **Ambition**
  - En dépit des affichages médiatiques, aucune autorité locale ou régionale n'exige que le "cœur" de l'Auvergne (notamment Clermont Fd) soit sur la LGV ; surprenant et suscitant la compétition sur les tracés,
- ✚ **Incertitude : le projet n'est pas une priorité nationale et ne peut être éligible aux concours européens ; il ne s'inscrit pas dans le Plan Transport 2050 de l'Union Européenne**
- ✚ **Des conditions économiques défavorables et une élection présidentielle 2012 accroissant les risques pesant sur le projet (décision RFF prévue juin 2012).**

## La démarche prédictive est perfectible

- ✚ **Ce projet ne prépare pas l'avenir post 2030 par des "ouvertures prédictives" mais :**
  - renforce le caractère pendulaire (cul de sac) du "cœur de l'Auvergne" au regard de la Grande Vitesse nationale et Européenne,
  - ignore l'aménagement du territoire du Massif central,
- ✚ **Ce projet :**
  - ne règle pas le problème de l'engorgement de la gare de Lyon Part-Dieu à l'horizon du projet, mais l'accroît,
  - ne prend pas en compte la nécessité de disposer d'une artère à haut débit alternative nord-sud, notamment pour le fret (accroissement prévisible des besoins de transport rapide de fret Nord/Sud Europe en raison des exigences liées aux émissions carbone)

## Ce projet pourrait manquer la cible...

### ✚ En effet, ce projet :

- accessoire, n'apparaît pas, en l'état, comme une ambition structurante susceptible d'être retenue comme priorité nationale à satisfaire à l'horizon 2025 (et au-delà) et de bénéficier ainsi d'une inscription utile au plan de transport européen 2050,
- hypothétique, est vulnérable dans sa présentation actuelle,
- peut/devoir être repositionné sur les "bons rails" pour atteindre la cible et satisfaire les attentes de tous les acteurs concernés.

jpl®

21/11/2011

11

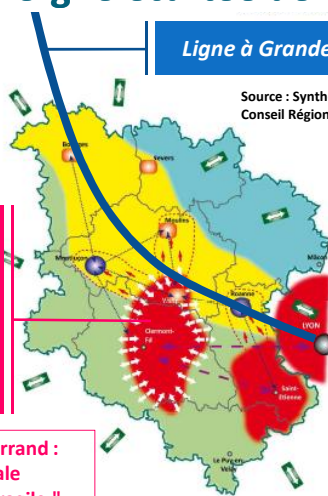
## Quelle ambition pour quelle cible ? L'Auvergne écartée de la Grande Vitesse...

### Ligne à Grande Vitesse

Source : Synthèse d'étude de stratégie de développement liée à une LGV  
Conseil Régional Auvergne-Desserte des Territoires par la LGV POCL – Octobre 2011

"Plaque urbaine dynamisante de l'Espace Central"  
d'Auvergne à l'écart de la Grande Vitesse

NB : "Clermont-Ferrand : métropole régionale polarisante mais fragile."



21/11/2011

jpl®

12

## La cible : pas de TGV sans LGV...

- ❖ "La LGV ne sera pas un atout mais la correction d'un handicap..." (Gérard Duhesme – Michelin),
- ❖ Nos territoires ont besoin de la Grande vitesse..." (René Souchon – Président Conseil régional Auvergne)
- ❖ "Ce projet repose sur deux piliers : l'aménagement du territoire et le rôle structurant de la ligne..." (Brice Hortefeux –Ancien Ministre, Député européen, Conseiller régional d'Auvergne),
- ❖ "On va y arriver car ce projet est crédible..." (Serge Godard – Sénateur Maire de Clermont-Ferrand, Pdt de Clermont Communauté)
- ❖ "Le Centre et l'Auvergne ne doivent pas être oubliés..." (François Bonneau – Président région Centre)

## Le risque du leurre...

Les divers protagonistes (Etat, RFF/SNCF, Collectivités territoriales,...) ne poursuivent pas les mêmes objectifs :

- ❖ RFF/SNCF a besoin d'une LGV Paris/Lyon alternative/suppléante à la LN1 actuelle, aux meilleures conditions économiques d'investissement et d'exploitation,
- ❖ Les collectivités territoriales et associations attendent une véritable démarche d'aménagement du territoire ("Le Centre et l'Auvergne ne doivent pas être oubliés..." (François Bonneau – Président région Centre),
- ❖ L'Etat a demandé à RFF de réfléchir à une convergence de ces exigences et suscité un débat public ("Ce projet repose sur deux piliers : l'aménagement du territoire et le rôle structurant de la ligne..." (Brice Hortefeux –Ancien Ministre, Député européen, Conseiller régional d'Auvergne),
- ❖ La convergence est peu probable en l'état.
- ❖ In fine, c'est RFF qui décidera selon ses contraintes !

## Des facteurs clés de succès pertinents\*...

- ❖ "Toutes les initiatives qui visent à faire avancer le projet sont les bienvenues..."
- ❖ "Le projet doit faire l'objet d'une solidarité sans faille et éviter tout débordement excessif..."
- ❖ "que le projet n'oublie aucun de ces territoires...et que le tracé ne soit pas un enjeu de division et d'exclusion mais de cohésion et de rassemblement..."
- ❖ "le meilleur des scénarios est celui qui se réalise..."
- ❖ "il incombera...au débat public d'approfondir...et d'orienter le Maître d'ouvrage..."
- ❖ "Nul ne saurait confisquer ou "orienter" l'expression publique... en préemptant de façon unilatérale et péremptoire un choix de tracé"
- ❖ "c'est maintenant qu'il faut encore plus montrer notre unité, notre soutien au projet, notre réflexion commune et notre engagement..."



\*Allocation de M. Brice Hortefeux (Colloque sur la Grande Vitesse – 25/02/2011)  
21/11/2011

15

## Pour un projet national et européen structurant - 1

Repositionner la démarche engagée pour disposer d'un projet national d'aménagement du territoire, prioritaire, structurant reposant sur des objectifs atteignables:

- ❑ ne dépendant plus exclusivement d'une solution alternative de RFF à la saturation de la LN<sub>1</sub>,
- ❑ permettant de satisfaire la quasi-totalité des villes candidates à la Grande Vitesse sur l'axe Paris - Clermont Ferrand et l'amélioration décisive des relations Clermont Ferrand - Lyon,
- ❑ permettant d'inscrire le projet au Plan de transport européen 2050 et de bénéficier des concours européens.



21/11/2011

16



## Pour un projet national et européen structurant - 2

- fournissant, à terme (post 2030) l'opportunité :
  - ✓ d'aménagement des territoires du Massif Central , actuellement écartés,
  - ✓ d'extensions vers l'arc languedocien / catalan (Montpellier, Béziers, Toulouse, Barcelone,...) et vers l'Atlantique (Nantes-St Nazaire et Bordeaux) par des artères mixtes à haut débit (fret et pax),
  - ✓ d'une alternative performante à l'axe sud-est Méditerranée et à l'engorgement annoncé de la plateforme d'échanges de Lyon Part Dieu

## Comment ?

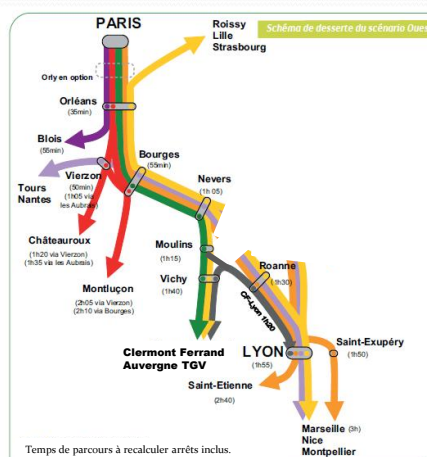
Réalisation séquencée :

- ✚ **faire de CLERMONT FD la destination de la LGV projetée :** implique un terminus multimodal en gare nouvelle (GN) à l'aéroport Clermont Fd Auvergne . Durée du trajet : 2H max arrêts inclus.
- ✚ **créer dans le même temps, le barreau LGV ouest-est, VICHY/St Germain -LYON Part Dieu.** Durée du trajet : 75' max arrêts inclus.
- ✚ **ce repositionnement permet de :**
  - ❖ **satisfaire la quasi-totalité des villes candidates à la Grande Vitesse ; le scénario Ouest de RFF (identifié Ouest+) devient consensuel,**
  - ❖ **de préparer l'aménagement du Massif Central** en disposant d'une plateforme multimodale en Val d'Allier, en vue :
    - d'une artère Nord Sud Europe vers l'Espagne pour en capter le trafic en soulageant Lyon Part Dieu (post 2030),
    - de l'axe Europe centrale – Atlantique (Transline).

## Scénario Ouest + - un tracé consensuel

❖ Dès lors que la LGV Méridienne a son terminus "d'étape" à Clermont-Ferrand (GN), le scénario ouest-sud ne présente plus de nécessité impérieuse.

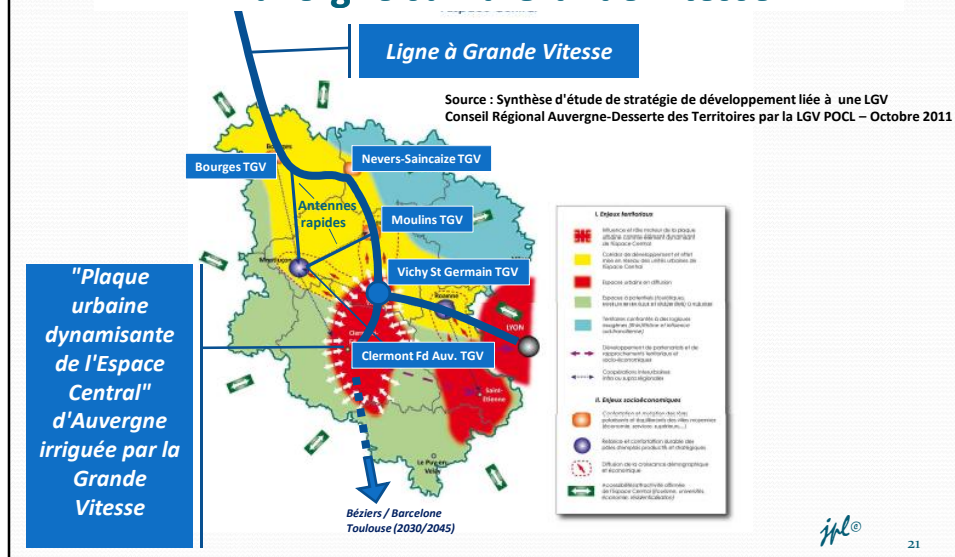
❖ Un scénario ouest + est susceptible d'un meilleur consensus en desservant la quasi-totalité des territoires.



## Comment ?

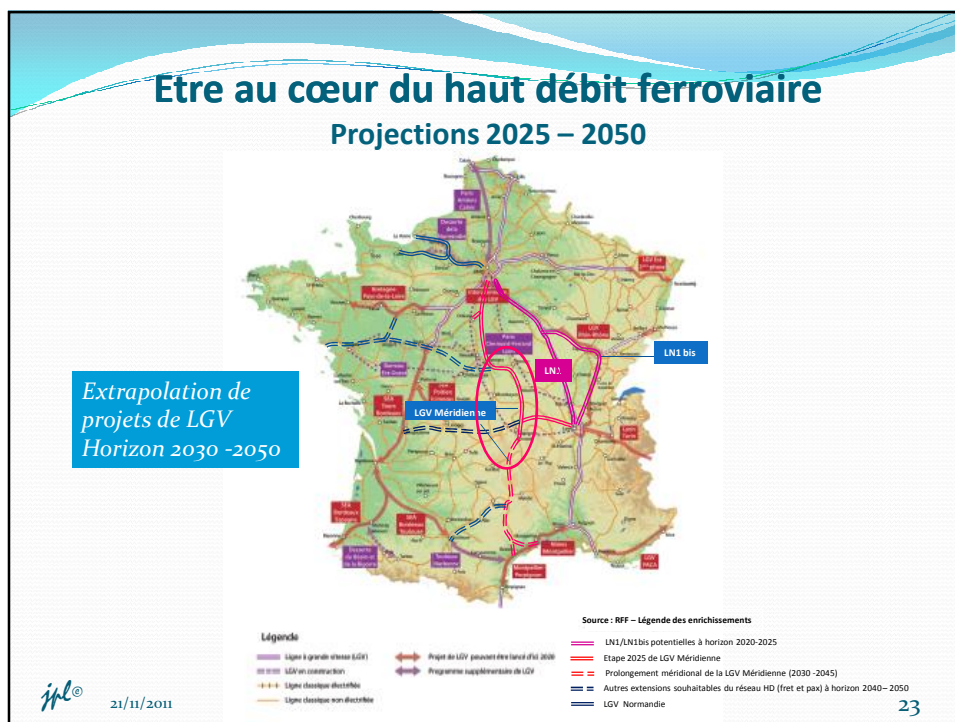
- ✚ Satisfaire les besoins primordiaux des acteurs économiques :
  - ❖ **Phase 1** : réalisation du barreau LGV Clermont Ferrand /Lyon via Vichy-St Germain. Gares à Clermont Fd (GN), Vichy et Roanne. Échéance : 2025
  - ❖ **Phase 2** : réalisation de la section de LGV Vichy-St Germain /Paris. Gares à Orléans (GN), Bourges, Nevers, Moulins. Échéance : 2027
  - ❖ Dans une phase ultérieure (aux bons soins des générations futures !), réalisations séquentielles de l'artère LGV Méridienne vers Béziers ,la Catalogne et Toulouse et des LGV ouest Atlantique vers Nantes-St Nazaire et Bordeaux : échéances 2035/2045

## L'ambition de l'adéquation aux besoins... l'Auvergne sur la Grande vitesse...



## Oser décider...

- ✦ **Le repositionnement du projet constitue un objectif atteignable** dans l'échelle de temps et de budget :
  - ❖ il satisfait aux besoins primordiaux des acteurs économiques et des territoires traversés : **Clermont-Ferrand est sur la Grande vitesse à < 2H de Paris et à 75' de Lyon**
  - ❖ il permet de **disposer d'un projet structurant autonome, éligible aux concours européens,**
  - ❖ la relation primordiale **Clermont – Lyon est intégrée au projet**
  - ❖ **une plateforme ferroviaire d'échanges nord-sud /est-ouest, est réalisée dans l'aire de la Communauté économique Clermont-Ferrand-Vichy, en préparation de l'avenir**



## Et vouloir...

"Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles qu'on n'ose pas mais parce qu'on n'ose pas, qu'elles sont difficiles" (Sénèque).

"Il n'est pas besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer" (Guillaume d'Orange).

"Là où il y a une volonté, il y a un chemin" (Winston Churchill).

**Merci de votre attention.**