

**VOULOIR FAIRE de CLERMONT-FERRAND
la CAPITALE EUROPEENNE
de l' AUVERGNE et du MASSIF CENTRAL**

par Pierre PASCALLON

Q - Vous avez été un des premiers à appeler de vos vœux la construction d'une grande métropole allant de Vichy à Issoire. Etes-vous satisfait que cette grande idée soit reprise par le Président du « Grand Clermont », Dominique ADENOT ?

PP : Oui, j'ai appelé en effet de longtemps de mes vœux la construction d'une grande métropole que j'appelle « Clermont-Val d'Allier ». J'ai repris à plein plus récemment ce projet durant toute l'année 2011 avec de nombreux articles et tables rondes en ce sens, si bien qu'il ne serait pas complètement injuste de me voir reconnaître la « parternité » de cette grande affaire !!

On sait que la « métropolisation » est une tendance lourde qui va continuer à s'accroître demain avec la population et les activités les plus rares dans les grandes villes de par le monde. Nous avons besoin plus que jamais, à l'heure du grand basculement vers l'Asie exigeant pour résister le renforcement des ensembles et des sous-ensembles sur le sol du Vieux Continent, de travailler à affermir le statut de Clermont-Fd qui doit devenir à l'horizon 2025 une grande métropole à dimension européenne. Notre capitale régionale ne peut pas en l'état prétendre à ce label : pour en rester à la population, Clermont-Fd n'est pas en effet à ce jour dans le cercle des aires urbaines de 500 000 habitants qui méritent le titre de « métropole française à dimension européenne » (à l'exclusion de Paris et de l'Île de France, huit communautés urbaines de l'hexagone peuvent prétendre à ce statut : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg, grand Toulouse) : l'INSEE parle des « aires urbaines à fort potentiel économique », mais dans le second cercle, celui des « grandes aires urbaines » de moins de 500 000 habitants, agglomérations urbaines dont la métropolisation est encore insuffisante pour justifier de l'appellation de « métropole à dimension européenne ».

On ne peut donc que se réjouir - il était temps - que sous l'impulsion du « Grand Clermont » (108 communes, 414 000 habitants) et de son Président Dominique ADENOT, on ait désormais la volonté de faire de l'agglomération clermontoise actuelle, demain, une vraie métropole à dimension européenne. En s'appuyant en particulier sur le concept de « pôle métropolitain » prévu dans le cadre de la réforme territoriale du 16 décembre 2010 ; et en envisageant - dans cet esprit et avec cette perspective - d'élargir la plaque urbaine clermontoise dans le long corridor du Val d'Allier, l'agglomération clermontoise devant « grossir » dans ce périmètre pour devenir à terme l'agglomération « Clermont-Ferrand- Val d'Allier ».

On souhaite pour notre part au-delà du projet actuel d'entité urbaine Clermont-Fd – Riom Vichy, une plaque urbaine de Vichy à Brioude, retrouvant ainsi avec ce cadre le projet ARVERNIA de 1988.

Il faut désormais aller vite : nous sommes en effet en retard par rapport aux autres projets de pôles métropolitains français, le « sillon lorrain » étant devenu, on le sait, en 2011 le premier pôle métropolitain en France. Il faut aller vite, sinon on aura beaucoup de mal demain à articuler et à intégrer – dans la plaque urbaine Vichy-Brioude - le SCOT Clermonto-clermontois, le SCOT du pays d'Issoire-Val d'Allier.....

Q : Quelle est votre position sur le projet LGV-TGV ?

PP : Pour faire demain de la capitale clermontoise la grande capitale européenne de l'Auvergne et du Massif Central : « Clermont- Val d'Allier », il convient non seulement de doter l'agglomération clermontoise d'une plaque urbaine élargie : la plaque urbaine de Vichy à Brioude, mais aussi de moyens élargis. Oui, nous avons « l'ardente obligation » de donner à la nouvelle agglomération « Clermont-Fd-Val d'Allier » les équipements « vitaux » indispensables. Et, dans ce cadre, « la priorité des priorités » est bien de mettre en place au niveau de l'agglomération clermontoise une «croix » ferroviaire TGV, avec les deux LGV-TGV :

- la LGV-TGV Nord Sud : Paris-Clermont-Catalogne
- la LGV-TGV Ouest-Est : autour de l'axe Bordeaux-Limoges-Clermont-Lyon (1)

Nous en sommes encore loin, très loin avec le projet de LGV-TGV « POCL » qui se dessine aujourd'hui. Si c'est bien au final le scénario de LGV de « synthèse » Ouest-Sud qui est retenu et si ce projet TGV devait rester à terme le seul projet TGV pour nos régions, il est clair qu'on n'aurait pas alors un véritable désenclavement TGV de Clermont-Fd, de l'Auvergne et du Massif Central qui resteraient à terme avec une immense tâche blanche en matière de trains à grande vitesse.

Le projet actuel de TGV « POCL » reste en effet avant tout - du point de vue de sa finalité - le projet de doublement de la ligne TGV Paris-Lyon. Et ainsi Clermont-Ferrand et nos régions sont « raccrochées » à un projet qui n'est pas initialement pensé et voulu pour eux, et qui n'est guère plus au final pensé et voulu pour eux.

(1) cf P.PASCALLON : le TGV oui, mais pour Clermont-Ferrand, l'Auvergne et le Massif Central – éditions ACVAM 2011

Tout cela - il n'y a pas lieu par suite de s'en étonner - est très « lisible » au niveau des modalités effectives de cette future réalisation. Il est certain en effet que seul le nord de l'Auvergne - le Bourbonnais - est véritablement desservi dans ce projet « POCL ». La gare TGV vraie de Clermont-Fd serait à Varennes-sur-Allier, soit à quelques 83 kms de la capitale régionale. Avec cette gare TGV à hauteur de Varennes-sur-Allier, on aurait par la même un futur « croisement des deux LGV-TGV Ouest-Est et Nord-Sud, trop au « nord », trop « haut » pour l'agglomération clermontoise.

Il faut donc e à notre sens « exiger » deux choses liées :

1) que soit modifié le projet POCL. On peut dans cet esprit imaginer - on doit imaginer - que l'on ait une partie commune Paris-Bourges de ce projet POCL, puis la branche du projet actuel POCL vers Lyon, dans la préoccupation légitime, de la SNCF et de RFF, de trouver des capacités supplémentaires de TGV Paris-Lyon compte-tenu de la saturation prévisible de la ligne actuelle à l'horizon 2020-2025 ; et une branche directe Paris-Bourges-Clermont-Ferrand (par Montluçon), nous donnant bien une « vraie » ligne TGV Paris-Clermont-Ferrand.

2) que soit replacée cette réflexion dans le cadre d'un plan d'ensemble pluri-décennal de véritable désenclavement ferroviaire TGV de Clermont-Ferrand, de l'Auvergne et du Massif Central, avec dont un projet - ce que ne fait pas le projet actuel - qui pénètre véritablement l'Auvergne du Sud, l'Auvergne centrale et de façon plus large le Massif Central, c'est-à-dire un projet qui soit sur le modèle du plan autoroutier du programme Massif Central, avec un « 2è Plan Massif Central » centré lui sur le ferroviaire TGV.

Clermont-Ferrand-« Clermont-Val d'Allier »- doit bien être à terme le cœur et le nœud de ce réseau TGV Auvergne Massif Central avec une gare TGV dans la plaine de la Limagne, à hauteur de l'aéroport Clermont-Fd-Aulnat.