

Une présentation manichéenne et un scénario d'amélioration décisive du réseau existant écarté d'emblée

Le dossier présenté au débat public et les déclarations de nombreux élus se présentent de manière parfaitement manichéennes : soit vous êtes moderne, en faveur du désenclavement de l'Auvergne et de Montluçon, et vous vous engagez alors forcément pour un projet compris entre 12 et 14 milliards d'euros, soit vous regardez vers le passé et à cause de vous, l'Auvergne passera à côté du 21 siècle.

Il existe pourtant des possibilités tout à fait sérieuses et enthousiasmantes d'amélioration de la desserte de l'Auvergne sans se lancer dans un projet pharaonique. C'est anormal de ne pas présenter dans le débat des solutions reposant sur une amélioration décisive du réseau existant, toutes à coût beaucoup plus raisonnable que le projet de LGV.

Trois exemples seulement parmi d'autres :

- Comme présenté très succinctement dans le dossier du débat public, l'amélioration des lignes existantes permettrait de relier Paris à Clermont en 2h40. Ce temps est-il si ridicule comparé aux 2h d'un trajet sur LGV? Pourquoi cette solution – l'amélioration des lignes existantes – ne constitue-t-elle pas un scénario au même titre que les 4 scénarios évoqués ?
- Le coût de réduction du temps de parcours de 20mn entre Paris et Clermont n'est même pas mentionné. Une comparaison avec le coût de la LGV serait pourtant très instructive.
- Les solutions d'amélioration de la ligne Bourges-Montluçon, ligne notoirement inadaptée aux attentes actuelles des passagers, ne sont pas décrites ni chiffrées.

L'amélioration du réseau actuel, un scénario riche de perspectives pour l'Auvergne

L'amélioration des lignes existantes (sans même parler de la réactivation d'anciennes lignes fermées aux circulations) présente des atouts majeurs pour l'Auvergne:

- o Une mise en service du projet à un horizon beaucoup plus rapproché (ampleur des travaux moindre, procédures réglementaires plus simples), et donc un effet sur le développement économique de la Région beaucoup plus rapide
- o Un effet bénéfique pour l'ensemble des liaisons empruntant ces lignes (TER notamment), tant en terme de temps de transport que de fiabilité des horaires,
- o Un impact très positif sur les coûts de maintenance du réseau : pas de nouvelle ligne TGV à entretenir à grands frais, un réseau classique modernisé nécessitant moins de maintenance.

Pourquoi ne pas envisager une liaison entre Paris et Lyon (ainsi que les villes au-delà de Lyon) d'une durée nettement supérieure aux 2h du Paris-Lyon actuel ? Tous les usagers de la ligne Paris-Lyon ne sont pas demandeurs d'un temps de parcours aussi faible. Le prix constitue aussi un élément déterminant de leur choix, comme en témoigne le succès des billets prime ou des avions low-cost. Bref une desserte Paris-Vichy-Lyon ou Saint-Etienne nettement améliorée par rapport à la situation actuelle serait tout à fait pertinente, même sans « battre » le record du TGV actuel. Elle peut aussi intéresser fortement des entreprises ferroviaires concurrentes de la SNCF qui hésiteraient à se lancer dans des dessertes LGV mais ne craindraient pas l'exploitation d'une ligne classique. La SNCF elle-même peut aussi vouloir s'adapter à une demande de trajet à prix plus modiques et offrir un service plus abordable à ses clients.

Pour Montluçon, un exemple particulièrement frappant, la priorité évidente consiste à restaurer une liaison ferroviaire digne de ce nom vers Bourges et Vierzon, et donc vers Paris. Des améliorations très importantes sont faisables à court terme avec des travaux sur la ligne existante. Le rapport joint en annexe au débat public le confirme même s'il reste très évasif sur le sujet : « La topographie étant relativement favorable, il existe probablement un potentiel d'amélioration des temps de parcours. ». En effet, avec une ligne non électrifiée, parcourue à une vitesse de l'ordre de 105km/h, en voie unique, un gain de temps très important est possible, même avec un objectif raisonnable d'une vitesse de 160km/h à terme.

Jamais l'Etat n'investira sur les lignes classiques actuelles, tant que le projet de LGV sera dans l'air. En d'autres termes, la situation va commencer par empirer pendant 15 années au moins. Montluçon ne peut se permettre autant d'années sans amélioration très forte de sa desserte ferroviaire.

En conséquence, pour Montluçon comme pour d'autres villes d'Auvergne, la priorité consiste d'abord à adapter le réseau existant aux attentes de notre siècle. Ces travaux permettront, pour un coût très inférieur à celui de la LGV, d'améliorer un très grand nombre de liaisons : vers Paris bien sûr, mais aussi vers Nantes et Lyon, vers le Limousin (Guéret, Limoges), sans oublier bien sûr les dessertes TER en Auvergne, qui restent de très mauvaise qualité en comparaison des régions comme Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais.

Un projet enthousiasmant pour l'Auvergne

Un réseau amélioré sera facteur d'attractivité pour toute la Région, avec des dessertes de bonne qualité vers l'ensemble du territoire national et non seulement Paris et Lyon. Cette amélioration constitue un objectif atteignable à un horizon très raisonnable, soit environ 5-10 ans contre un minimum de 15 ans pour le TGV. Il bénéficiera à toutes les dessertes, longues et courtes distances.

C'est une perspective bien plus enthousiasmante pour la région qu'un projet dont l'objet principal reste de doubler la ligne Paris-Lyon (sans arrêt intermédiaire) et demeure tout à fait hypothétique dans le contexte actuel de rareté des deniers publics. Une Auvergne de nouveau bien reliée aux différents territoires qui l'environnent et jusqu'à Lyon, Paris, Bordeaux, Nantes, Limoges, et une Auvergne constituée de villes liées entre elles par un réseau ferroviaire performant et fiable, voilà un objectif tout à fait passionnant, un projet pour lequel les Auvergnats ont non seulement la parole mais aussi l'initiative.