

Contribution au débat public sur la future ligne à grande vitesse POCL

Madame, Monsieur,

Sur les 4 scénarii proposés par le maître d'ouvrage, si on exclut le scénario Est qui ne draine aucune des villes importantes de la région entre Paris et Lyon et qui est rejeté par la presque totalité des collectivités locales, il reste 3 scénarii pour la LGV POCL.

Le scénario médian a les mêmes inconvénients par rapport aux villes d'Orléans et de Bourges. Il ne les relie à la LGV que par des barreaux de raccordement, transformant ces villes en « cul de sac » ferroviaire et empêchant toute liaison entre les villes du grand centre.

La région Auvergne, le département du Puy de Dôme et la ville de Clermont-Ferrand se sont clairement exprimés pour le scénario Ouest-Sud, « qui permet de mieux irriguer le nord du massif central et qui a l'avantage de créer une gare nouvelle Nord Auvergne, entre les villes de Moulins et de Vichy ». Gare qui pourrait devenir à terme, une zone d'activité importante pour la région et principalement pour ces 2 villes.

La région Centre quant à elle, **s'est exprimée par son Conseil Economique et Environnemental Régional (CESER)** du Centre lors de sa séance du 13 octobre 2011, dans un document très complet qui figure sur le site du débat public dans les contributions. Il a été déposé sur le site le 21 octobre dernier et j'engage les personnes intéressées par le débat à lire ce document.

Dans ce document très argumenté **le conseil ne tranche pas, mais garde 2 scénarii : le Ouest et le Ouest-Sud**, à partir notamment de l'argument « vraie desserte des villes d'Orléans et de Bourges ». Avec, dans le scénario Ouest, un choix pour une gare TGV à l'ouest de Bourges « permettant de drainer les villes de Mehun-sur-Yèvre, Saint Florent, Issoudun, mais aussi Châteauroux grâce au POLT ».

Ce document défend aussi l'impact écologique de ces 2 tracés sur la Sologne notamment « en profitant du couloir déjà existant d'infrastructures lourdes type l'A71 ».

Ce document plaide enfin pour l'amélioration de la ligne POLT et l'abandon du barreau LGV Limoges-Poitiers qui contribuera à isoler encore le centre de la France, les villes de Vierzon, Châteauroux et l'ensemble de la Creuse. *Mais Mr Michel Gaillard, nous répondra que « ce n'est pas l'objet du débat du POCL ».*

Pour les trois principales agglomérations concernées par POCL que sont Clermont-Ferrand, Orléans et Bourges, les deux seuls tracés qui satisfont le cahier des charges de l'état, à savoir profiter du doublement de la ligne Paris/Lyon pour faire de l'aménagement du territoire sont les tracés Ouest ou Ouest-Sud. Ces 2 tracés ont un impact très proches pour ces 3 agglomérations.

En ce qui concerne les 4 villes moyennes intermédiaires les 3 villes de l'Allier et la ville de Nevers, **la situation est plus complexe :**

Une ville reste desservie de façon très satisfaisante dans tous les cas, c'est la ville de Vichy qui se situe géographiquement sur tous les axes Clermont-Paris et Clermont Lyon.

Des différences significatives existent pour les 3 autres villes, par ordre alphabétique : Montluçon, Moulins et Nevers.

La ville de Moulins s'est associée avec celle de Nevers pour dire « tout sauf le scénario ouest-sud ». Pourtant, dans ce scénario, même si cette ville aura moins de TGV dans sa gare du centre ville, elle restera située à environ une trentaine de

kilomètres de la fameuse gare nouvelle « Auvergne Nord », plateforme privilégiée pour un accès ultra rapide sur la région Lyonnaise et toutes ses ouvertures vers le grand sud et l'est. Cette ville sera de plus reliée à cette gare par des voies ferroviaires en très bon état (*l'axe de l'actuel Paris-Clermont qui fait l'objet d'une rénovation des voies*).

Ce même argument est valable, à un degré moindre, pour la ville de Nevers qui pourrait, en 90 km de voies en bon état, relier la gare « TGV Nord Auvergne ».

Une étude réalisée pour la région Auvergne montre que du fait de la construction de cette gare nouvelle à une trentaine de kilomètres, le choix du scénario ouest-sud permet un gain économique majeur pour la ville de Moulins.

Il est clair aussi qu'en cas de choix entre les scénarii Ouest et Ouest-Sud, une des 2 villes moyennes restantes sera perdante : soit Nevers, soit Montluçon.

A l'image de toute cette grande région Centre France qui souffre économiquement et notamment du fait de ses mauvaises dessertes longtemps routières et désormais surtout ferroviaires, **La ville de Montluçon est de loin la ville qui a perdu le plus de population depuis plus de 30 ans** : une perte de plus de 18 000 habitants, soit 32 % de sa population !

C'est une ville qui se bat pour se maintenir et la situation se stabilise ces dernières années. **Elle reste néanmoins, avec près de 40 000 habitants sur la commune, de très loin la 2^o ville d'Auvergne et le bassin Montluçon-Commentry reste le 2^o bassin de la région Auvergne, avec une population supérieure à celle du bassin de Vichy, mais aussi à celle du bassin de Nevers.**

Ville industrielle, associée à la ville de Commentry, ... elle possède dans son bassin des PME et des grandes entreprises dynamiques, à l'image d'ADISSEO, 2^o exportateur d'Auvergne (*après Michelin !*) ou de la SAGEM qui a encore récemment investi plusieurs millions d'euros sur le site local.

Sous-préfecture, elle possède plus d'emplois « créateurs de devises voire exportateurs » et moins d'emplois publics que des villes préfectorales comme Moulins ou Nevers, qui restent pourtant plus petites qu'elle.

Cette ville souffre en termes d'image, et le réseau ferroviaire, en dégradation permanente depuis de trop nombreuses années contribue largement à cette image négative.

Ex : Les industries ont du mal à recruter des collaborateurs. L' hôpital et la clinique ont du mal à recruter des médecins,

...

Montluçon est actuellement la ville de la zone POCL de loin la moins bien desservie par le réseau ferroviaire !

Ayant participé à l'organisation de formations dans mon domaine de la santé ces dernières années. Nous avions des stagiaires qui arrivaient de toute la France, épuisés et de mauvaise humeur après des heures de trajets ferroviaires. Ils repartaient au bout d'une semaine enchantés par leur stage, heureusement, mais avec déjà le poids d'un voyage de retour souvent long et très difficile.

Des exemples pour la ligne vers Paris.

- les trains annulés au dernier moment, ne sont pas rares lorsqu'une machine est en panne ou qu'un conducteur annonce, juste avant le départ qu'il est malade. Il y a alors le plus souvent aucune solution de remplaçant apte à sauver les voyageurs. Conséquences des RV importants ou des examens ratés (vécu). Cette ligne, pourtant « la moins mauvaise au départ de Montluçon », est gérée par la direction régionale de Clermont sur 30 km, puis par celle de Tours sur le reste du trajet. Elle a toujours été « le parent pauvre ».

- De retour de Paris, des enfants d'une colonie de vacances ont passé l'année dernière la nuit dans la gare de Bourges, puis ils ont fini dans une caserne militaire, aidés par la croix rouge.

- La ligne de Paris a été fermée plusieurs mois, suite au déraillement d'un train en octobre 2005 lié au mauvais état des voies !!!

- D'autres anecdotes vécues personnellement :

J'ai connu un retour de Paris accompagné d'un bucheron que l'on a fait monter en gare de St Florent sur Cher avec sa tronçonneuse, afin qu'il coupe les branches des arbres car elles frottaient sur les toits des wagons du fait du gel (manque d'entretien préventif).

J'ai connu un voyage avec un contrôleur (gentil et prévenant) qui est passé demander à chaque voyageur « s'il avait envie d'aller aux toilettes ! ». Car comme le seul WC était en panne, ils envisageaient, avec le chauffeur, d'arrêter le train dans une gare afin que le(s) voyageur(s) se soulagent. Comme au temps des diligences ... mais c'était en 2008 !

Quant à la ligne vers Lyon, du fait de l'amélioration de l'axe Clermont-Lyon (suppression d'un aiguillage), et de l'abandon progressif (reste 1 train/jour) de l'axe Bordeaux-Lyon, plus de correspondance à St Germain des fossés et des autocars qui mettent 2 heures (temps de correspondance compris) pour nous amener à Vichy distant de 80 km ! Soit un temps de trajet de 4 heures pour faire Montluçon-Lyon soit 215 km par la route !!

La ligne vers Clermont : des amis médecins m'ont expliqué que « quand ils étaient étudiants à Clermont, il y a 30 ans, il y avait plus de trains et qu'ils étaient plus rapides qu'en 2011 ! » Les ponts sur cette ligne datent du 19^o siècle, certains ont été construits par l'entreprise de Gustave Eiffel et n'ont eu depuis, aucune remise à niveau conséquente !

La ligne vers Bordeaux (qui était une chance pour la ville) a tellement été laissée à l'abandon sur le plan de l'entretien des voies qu'il ne subsiste plus qu'un seul train par jour entre Lyon et Bordeaux (respectivement 2° et 6° agglomérations de France !). Ce train met 7h30 pour un trajet de 550 km !

Seul le scénario Ouest-Sud permet un relatif équilibre entre ces 4 villes moyennes du centre France, je vais tacher de vous le démontrer.

Nous excluons Vichy (la mieux placée et toujours gagnante comme je l'ai déjà écrit plus haut) et nous avons réalisé un comparatif des temps de trajets actuels et futurs selon les hypothèses LGV au départ de Montluçon, Moulins et Nevers pour Paris et pour Lyon.

Notas :

- les distances sont calculées « au plus court, dans la mesure du raisonnable » Ex : Montluçon-Paris en réalisant le léger crochet par Orléans, comme les voies ferroviaires.
- Les temps des liaisons ferroviaires pour relier la gare nouvelle TGV par TER et par autocar sont estimés « au mieux » avec une moyenne de 100 km/h pour les TER et de 60 km/h pour un bus sur route et 90 km/h sur Autoroute.
- Pour chaque arrêt d'un TGV j'ai ajouté (je crois que ces le temps retenu) 6 minutes supplémentaires de trajet.

A) Trajets actuels (fin 2011)

Pour PARIS

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Paris	330 km	3h05 à 3h40 (3h20 à 3h50 à partir du 11/12/2011 !)	90 à 107 km/h (de 86 à 99 km/h à partir du 11/12/2011 !)
Moulins-Paris	300 km	2h25 (entre 2h23 et 2h26 !) et sans changement en décembre	124 km/h
Nevers-Paris	245 km	1h55 avec le Téoz tant décrié (et 2h20 avec des Intercités)	128 km/h (105 km/h avec Intercités)

Pour LYON

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Lyon	215 km	3h57 le plus souvent avec un autocar entre Montluçon et Vichy (presque 2 heures pour faire 80 km !) ou avec des km en plus, via Riom 3h00 (1 fois/jour dernier Lyon-Bordeaux)	54 km/h en général 72 km/h une fois/jour !
Moulins-Lyon	180 km	2h40 le plus souvent 2h10 une fois/jour	67 km/h en général 83 km/h une fois/jour
Nevers-Lyon	235 km	3h20 le plus souvent 2h55 (1 fois/jour qui sera amélioré à 2h47 après le 11/12/2011)	70 km/h en général 81 km/h une fois par jour (85 km/h une fois/jour après le 11/12/2011)

B) Avec la LGV POCL Ouest-Sud :

Pour PARIS

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Paris	330 km	1h25 (1h37 avec 2 arrêts)	203 km/h avec les arrêts
Moulins-Paris	300 km	2h05 (2h11 avec 1 arrêt en plus de Nevers) ou 1h50 gare nouvelle (30' TER p. gare nouvelle + 1h20 TGV)	144 à 164 km/h avec les arrêts ou correspondances
Nevers-Paris	245 km	1h30 (1h36 avec 1 arrêt)	153 km/h avec 1 arrêt

Pour LYON

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Lyon	215 km	1) 2h05 selon le projet de RFF (1h10 en TER "amélioré" p. Bourges avec correspondance + 1h TGV) et surcoût car $100 + 290 = 390$ km réalisés (<i>donc à payer</i>) au lieu de 215 km = presque un doublement de la distance ! 2) Choix probable des Montluçonnais : 2h05 Voiture ou autobus → Gare nouvelle : 2h05 (1h10 + 15' p. se garer ou 1h25 en autocar rapide) + 40' TGV)	(pour 215 km) 103 km/h dans les 2 hypothèses
Moulins-Lyon	180 km	1h10 (30' TER + 40' TGV).	154 km/h
Nevers-Lyon	235 km	1h40 (1h en TER (90 km et 1 arrêt) + 40' TGV)	141 km/h

C) Avec la LGV POCL Ouest (différence qui serait encore amplifiée entre Montluçon et Nevers avec les tracés Médián ou Est !) :

Pour PARIS

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Paris	330 km	2h05 à 2h10 (2h17 avec 2 arrêts à 2h28 avec 2 arrêts et la traversée de la ville de Bourges).	134 à 145 km/h
Moulins-Paris	300 km	1h15 (1h27 avec 2 arrêts en moyenne)	207 km/h avec les arrêts.
Nevers-Paris	245 km	1h05 (0h55 avec les tracés Médián ou Est) (soit 1h11 si un arrêt sur le Ouest)	207 km/h avec un arrêt

		0h55 avec les autres tracés, car pas d'arrêt)	(267 km/h avec les autres tracés, sans arrêt)
--	--	--	--

Pour LYON

	Distance	Temps de trajet	Vitesse moyenne horaire
Montluçon-Lyon	215 km	2h05 selon le projet de RFF (1h10 en TER "amélioré" p. Bourges avec correspondance + 1h TGV) (voire 2h10 à 2h15 avec les tracés Médiann ou Est) et surcoût car 100 + 290 = 390 km (voire plus avec les tracés Médiann ou Est) réalisés (donc à payer) au lieu de 215 km = presque le doublement de la distance ! <u>Aucune possibilité valable pour rejoindre une gare relié au TGV vers l'est.</u> Seule possibilité à étudier alors, amélioration très significative des temps de trajet Montluçon-Vichy ville.	(pour 215 km) : 103 km/h (Voire 96 à 99 km/h avec les tracés Médiann ou Est)
Moulins-Lyon	180 km	1h25 (30' TER p. Gare nouvelle Nevers (ou pour Vichy) + 55' TGV)	(pour 180 km) : 135 km/h
Nevers-Lyon	235 km	1h05 à 1h20 (selon si gare centre ville ou gare nouvelle (20' p. Gare nouvelle Nevers + 55' à 1h05'TGV)	(pour 235 km) : 176 à 217 km/h.

Bilan de ce comparatif complet (sans les fréquences) : il permet de voir que seul le tracé Ouest-Sud permet un « relatif équilibre » entre les 3 villes, notamment sur le critère essentiel de la vitesse moyenne entre 2 villes, même s'il est indéniable que l'agglomération Nivernaise, risque d'être moins gagnante qu'avec le tracé Ouest.

Par contre tout tracé en dehors du Ouest-Sud excluerait complètement le bassin industriel Montluçon-Commentry, avec des temps de trajet très significativement plus longs entre Montluçon et Paris, mais **surtout inacceptable en temps et en coût* entre Montluçon et Lyon**, mais aussi tout Rhône-Alpes et le grand Sud, voire l'Italie et l'Espagne. Signant alors inéluctablement la fin irrémédiable à long terme de ce bassin industriel qui exporte encore beaucoup.

* Il est à noter que RFF propose aux Montluçonnais un trajet de 390 km de train entre Montluçon et Lyon (voire plus encore, en cas de choix du tracé Médiann ou Est) plus le surcoût du billet TGV, alors que le trajet normal n'est que de 215 km ce qui aura des conséquences financières non négligeables sur le prix du billet, particulièrement difficile à supporter pour cette ville ouvrière.

En cas d'abandon de ce scénario Ouest-Sud, cette ville qui était sur un axe Lyon-Bordeaux, et qui milite depuis très longtemps pour le projet Transline et Altro, va se retrouver isolée et va perdre progressivement la plupart de ses industries qui risquent fort de se délocaliser progressivement vers des villes mieux desservies.

L'étude de RFF est contestée par de nombreux organismes.

Nous avons tous bien noté que le **tracé Ouest-Sud était le plus cher (1,5 Milliards d'Euros de plus que les 3 autres !)**, celui qui draine 20 % de voyageurs en moins que les autres et donc bien entendu le moins rentable et le plus cher pour les collectivités territoriales.

Il est de plus écrit d'après cette même étude qu'il est celui qui a le plus d'impact sur les milieux physiques naturels et sur les milieux humains.

Autant dire qu'à la lecture du dossier de RFF, vu de Paris, ce tracé est probablement celui qui n'a aucune chance d'être retenu ! « Quand vous voulez tuer votre chien, annoncez qu'il a la rage ! »

Loin de moi, simple particulier, l'idée d'essayer de discuter ces batailles d'experts, mais je me permets tout de même quelques remarques qui j'espère, seront de bon sens :

Le coût : Admettons, mais la région Auvergne le conteste et regrette notamment la non inclusion de l'impact de la gare nouvelle « Nord Auvergne » (*Gare qui par ailleurs a été évaluée par le bureau d'étude CODE de la région Auvergne comme étant plus rentable qu'une gare nouvelle située près de Nevers*).

D'autre part, l'association Altro précise que le surcoût lié aux kilomètres supplémentaires pourra être déduit du financement de la première partie de la future LGV Est-Ouest (*vers Nantes et Bordeaux*) ».

Le nombre de voyageurs : il est très contesté, sachant que l'on ferait peut-être un peu moins de Paris-Grand sud (*Marseille, Montpellier, Nice voire Italie et Espagne*) à cause des 10' d'écart ! Mais que l'on pourrait alors réaliser du Clermont-Orléans ou du Bourges-Clermont direct ce qui permettrait des vraies dynamiques régionales.

N'oublions pas que **pour le TGV Est le maître d'ouvrage (déjà RFF ?) avait sous estimé le potentiel commercial de la ligne. Durant la première année d'exploitation, la fréquentation réelle a en effet dépassé de 50 % les prévisions. Les régions qui avaient négocié le reversement de 30 % des résultats d'exploitation pendant 20 ans si la ligne s'avérait bénéficiaire pour RFF, ont réclamé à l'État le reversement de 113 millions d'euros, en application de cette « clause de bonne fortune ».**

Aussi j'ose me permettre d'émettre moi aussi des doutes sur la fiabilité de ces chiffres et d'un tel écart.

De plus, dans la mesure où le temps de trajet entre les tracés Ouest et Ouest-Sud sont les mêmes entre Paris et Lyon, comment expliquer encore une perte de 600 000 voyageurs annuels, soit encore 12 % de différence ?

L'impact sur les milieux physiques naturels : **Il faut arrêter de dire et même d'écrire, comme on le lire sur le site du débat public « que le tracé Ouest-Sud va couper la forêt de Tronçais en 2 et va traverser le vignoble de St Pourçain ». C'est bien sûr totalement faux en 2011 et plus encore en 2025**

Le respect de l'environnement impliquera un évitement de ces zones extrêmement sensibles. Comme le précise de nombreuses études des régions Centre et Auvergne, « ce tracé suivrait au maximum l'autoroute A71, pour décrocher au sud de la forêt de Tronçais vers la gare nouvelle située entre Moulins et Vichy ».

L'impact sur les milieux humains : Explicable à la limite, car sur ce plan, comme le tracé Ouest, il permet l'accès à la proximité des agglomérations de Bourges et surtout d'Orléans, mais pour le grand bénéfice de ces deux agglomérations (*voyages possibles entre les villes de cette grande région et suppression des 2 barreaux de raccordement !*)

Enfin bien sûr, comme le réclame la région Rhône-Alpes, le scénario choisi devra privilégier la ville de Roanne par rapport à celle de Macon, déjà largement drainée par les TGV. Ce choix permettra d'atteindre l'objectif en temps de trajet entre les agglomérations Clermontoises et Lyonnaises.

Merci d'avoir pris le temps de me lire.

Vous l'aurez compris, à mes yeux, **seul le tracé Ouest-Sud permet de respecter pleinement le cahier des charges de l'état pour POCL** : un doublement de la ligne Paris/Lyon en assurant le développement équilibré des régions traversées.

Pascal MACCHI

Pharmacien-Praticien Hospitalier,

adhérent de base de la FNAUT et conscient de l'importance vitale du ferroviaire dans l'avenir pour les transports à moyenne distance.