

Direction des Equipements Départementaux

A Moulins

Le 23 janvier 2012

Affaire suivie par Jean-Paul LUMINET

☎ 04 70 34 40 85

Monsieur GAILLARD Michel

Président du Débat Public

Objet : LGV POCL Contribution du Conseil Général de l'Allier

Monsieur le Président,

A l'issue de notre session de décembre 2011, je vous ai transmis le cahier d'acteur de notre collectivité.

J'ai constaté qu'il a fait l'objet d'une publication « CNDP » sous le numéro 81 et je vous en remercie.

Ce cahier d'acteur a été voté à l'unanimité par les Conseillers généraux de notre assemblée et lors de ce vote il a été convenu que nous apporterions une contribution complémentaire afin d'insister sur la nécessaire mise à niveau du réseau ferré régional.

C'est pourquoi, je vous propose de prendre en considération la présente contribution attribuée :
« Pour un réseau ferré régional mieux adapté et compatible avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse »

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette contribution, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien à vous,

Le Président du Conseil Général
de l'Allier



Jean-Paul DUFREGNE

CONTRIBUTION COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL GENERAL DE L'ALLIER AU DEBAT PUBLIC SUR LGV POCL



POUR UN RESEAU FERRE REGIONAL MIEUX ADAPTE ET COMPATIBLE AVEC L'ARRIVEE DE LA LIGNE GRANDE VITESSE

Dans son cahier d'acteur transmis le 6 janvier 2012, l'Assemblée Départementale réunie en session de décembre s'est prononcée à l'unanimité pour des fuseaux de passage de la ligne à grande vitesse « Paris – Orléans – Clermont Ferrand – Lyon » qui permettent d'irriguer équitablement les bassins de vie de Montluçon, Moulins et Vichy dans le strict respect des objectifs assignés par la loi et en préconisant un véritable acte d'aménagement sur le territoire de la Région Auvergne (voir cahier d'acteur n°81).

L'esprit de ce document traduit l'engagement de nombreux acteurs économiques et politiques du département de l'Allier et des synergies qui les lient à la Région Auvergne.

Il ne doit pas faire perdre de vue pour autant tous les besoins exprimés pour la mise à niveau du réseau ferré régional.

Un constat de carence de l'infrastructure ferroviaire régionale

Le réseau ferré en Auvergne ne se prête pas, dans son ensemble, ni aux transports rapides de voyageurs, ni aux transports de marchandises.

Généralement, les temps de déplacement en train sont identiques, voire supérieurs à ceux d'un trajet routier. Voici quelques chiffres significatifs :

- l'Auvergne représente 4 % du réseau ferroviaire français mais cumule 10 % des ralentissements ;
- sur 1 225 km de voies ferrées présentes en Auvergne (dont 398 kilomètres dans l'Allier) près de 80 % sont à voie unique et seule la liaison Clermont Ferrand – Paris est électrifiée ;
- le trafic Fret SNCF en Auvergne a chuté de plus de 29% entre 2008 et 2010 en passant de 2 202 931 tonnes à 1 546 927 tonnes (source Observatoire Régional des Transports d'Auvergne). On retrouve d'ailleurs ce trafic marchandises sur des routes nationales inadaptées.

De part son rôle d'Autorité Organisatrice de Transport, le Département de l'Allier est régulièrement sollicité par des usagers mécontents du transport ferroviaire.

Plus particulièrement, force est de constater la fragilité de l'infrastructure sur l'axe Montluçon – Bourges qui engendre de nombreuses carences en termes de qualité de service et qui revêt pour le bassin et l'économie Montluçonnaise un véritable handicap de développement.

La dégradation continue de l'état du réseau a naturellement conduit à la suspension des lignes ferroviaires Montluçon – Vierzon via Volvic en décembre 2007, Montluçon – Ussel en mars 2008 et à l'abandon progressif de ces services par les usagers des transports ferroviaires.

Ce déficit du réseau ferré est largement souligné dans le Schéma National des Infrastructures Terrestres (SNIT).

Ce document d'orientation fait d'ailleurs un constat similaire pour le réseau routier national en ce qui concerne la région Auvergne et plus particulièrement le département de l'Allier. Les hypothèses de déplacements alternatifs présentées par l'Etat lors du débat public concernant la mise à niveau de la RCEA, qui s'est déroulé entre le 4 novembre 2011 et le 4 février 2011, faisaient le constat strictement symétrique des carences importantes des infrastructures de transport terrestre sur le département de l'Allier.

Ainsi mesurons-nous l'absolue nécessité d'un rattrapage urgent dans la mise à niveau des infrastructures sur ce territoire pour éviter le décrochage socio-économique de toute une région.

Une mise à niveau volontariste du réseau ferré régional

Seules trois Régions en France (Auvergne, Midi Pyrénées et Basse Normandie) se sont engagées dans un effort considérable pour accélérer et accompagner financièrement la mise à niveau des infrastructures ferroviaires.

Le Plan Rail Auvergne, qui s'élève à 213 Millions d'Euros dont 60 Millions d'Euros engagés par la Région, couplé au Contrat de Projets Etat-Région (CPER 2007-2013) permettront de réaliser d'indispensables travaux d'amélioration et de régénération sur :

- la liaison Clermont Ferrand - Paris pour un montant de 71,5 M€ ;
- la liaison Clermont Ferrand – Lyon pour un montant de 1,7 M€ ;
- la liaison Montluçon - Vierzon pour un montant de 22,5 M€ ;
- la liaison Lavaufanche/St Germain des Fossés pour un montant de 33 M€ ;
- le programme de maintien du fret (15 M€) financé par Réseau Ferré de France et l'Etat pour les lignes : Vichy - Puy Guillaume (réalisation 2012) et Moulins - Souvigny et Vichy – Cusset.

Néanmoins, et comme cela a été souligné par la Commission n°3 des Assises Ferroviaires de décembre 2011, l'état actuel du réseau reste particulièrement fragile. Sur le plan national, plus de 20% des voies moyennement fréquentées sont hors d'âge, conséquence d'un ralentissement de l'effort de renouvellement du réseau à partir des années 1980 (-50%) au profit d'une politique d'investissement sur le réseau à grande vitesse.

Ainsi, dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse POCL, il est primordial d'assurer l'entretien et la rénovation du réseau existant afin de permettre une irrigation optimale de la grande vitesse depuis et vers le réseau classique, et assurer la qualité de circulation des TGV sur ce réseau dans le cadre d'une nécessaire desserte en bout de ligne telle que préfigurée dans les différents scénarios.

Ces travaux d'urgence doivent être entrepris dès maintenant, ils relèvent de la seule responsabilité de l'Etat et de RFF. Ils doivent concerner en priorité la ligne Montluçon – Bourges et la ligne Clermont – Paris.

Le respect du CPER, du Plan Rail et la poursuite de la rénovation du réseau existant

Compte tenu de l'évolution du débat public concernant la LGV POCL, de la cohérence de cette infrastructure ferrée à grande vitesse avec l'irrigation des territoires et des enjeux économiques importants pour les territoires auvergnats, le Conseil général de l'Allier demande :

- que tout soit mis en œuvre pour renforcer les moyens au travers du Contrat de Projets Etat Région (CPER) et du Plan Rail Auvergne afin d'en accélérer les effets ;
- que l'Etat et Réseau Ferré de France donnent une priorité absolue à l'entretien et à la rénovation du réseau existant et notamment des lignes Montluçon-Bourges et Clermont – Paris ;
- à participer aux comités annuels de programmation qui précisent l'avancée des études et la programmation des travaux.

Le 26 JAN. 2012

Le Président du Conseil général de l'Allier



Jean-Paul DUFREGNE