

Contribution au débat public sur le projet de LGV POCL

Quelques libres réflexions pour une réalisation rapide, respectueuse de l'environnement, et une véritable irrigation du territoire auvergnat sans retenir le scénario ouest sud

Auditeurs attentifs des débats des dernières semaines , et convaincus de la nécessité de cette ligne à grande vitesse et de sa réalisation rapide pour le développement du territoire, nous souhaitons soumettre quelques réflexions qui permettraient peut être d'améliorer de manière constructive les propositions formulées par RFF.

Ce projet doit à notre sens pour être un véritable outil de développement concilier impérativement 4 contraintes :

-1/garantir une irrigation en profondeur de l'ensemble du centre France et de l'Auvergne par une mise à niveau de l'ensemble du réseau classique parcouru par les TER. Ceci vise à assurer d'indispensables points de correspondances Ter /Tgv de grande qualité , mais aussi à mettre fin à l'opposition de priorités entre LGV et TER . Ce n'est pas d'une ligne qu'il faudrait débattre mais de l'amélioration de l'ensemble du réseau dans lequel s'inscrira cette LGV. Nous suggérons donc que le projet ne soit plus seulement celui d'une LGV mais d'un réseau du centre France Auvergne irrigué par la LGV comme artère centrale.

2/garantir l'amélioration de la liaison Paris Sud Est, car c'est une nécessité pour avoir à moyen terme la capacité de développer le recours accru au rail en France si l'on veut promouvoir ce type de transport plus respectueux de l'environnement que l'avion ou l'automobile , et c'est la condition de l'équilibre économique du projet

3/ garantir le tracé le plus économe de nuisances et respectueux de notre environnement , de notre patrimoine et des riverains.

4/garantir le coût le plus faible possible de la LGV pour une triple raison :

- un projet plus facile à financer est plus rapide à réaliser
- un projet économe sur le coût de la LGV elle même peut permettre de reporter des crédits publics supplémentaires sur le financement du réseau classique pour avoir un effet « réseau »
- un projet économe devrait aussi garantir des tarifs à l'utilisateur plus faibles et donc un accès au TGV pour tous,

Au vu de ces contraintes il est clair que les scénarios « est », et « ouest sud », ne peuvent y répondre, car soit non susceptible de garantir un effet réseau (l'est) , soit délaissant des territoires (Nevers et Moulins) , coûteux , ne répondant pas de manière optimale à l'objectif pour le sud est , et avec des conséquences environnementales inacceptables (ouest sud).

De manière objective, et pour qui veut étudier la question sans à priori , seuls les scénarios ouest et médian sont réalistes car ils sont les plus économes de l'environnement et de nos finances et probablement les plus rapides à réaliser de ce fait , mais ils ne seront outil de développement pour le centre France qu'à la condition toutefois de garantir une véritable irrigation du territoire.

C'est sur ce point que nous formulons quelques suggestions d'amélioration du scénario pour l' Auvergne :

-pour les agglomérations de Clermont et Vichy tous les scénarios garantissent un temps de moins de 2h pour Clermont-Ferrand et quel que soit le schéma les différences en temps de parcours sont minimales tant pour Paris que Lyon. Le débat sur le kilométrage entre la ligne nouvelle et la place de Jaude au centre de Clermont-Ferrand est un faux débat. Nantes et Grenoble par exemple sont à plusieurs dizaines de kms de toute LGV, sont desservies par des TGV qui empruntent la ligne classique , et ne sont pas pour autant des cités jugées enclavées et peu dynamiques !

En revanche ces villes ont un remarquable réseau de transports en commun qui irrigue l'agglomération et permet de bénéficier pleinement de l'effet TGV en perdant un minimum de temps dans les transports terminaux.

La priorité pour Clermont-Ferrand est donc de se doter enfin d'un tramway qui desserve sa gare et de constituer un véritable réseau de transports en commun attractif centré sur cette gare , le gain de temps sera beaucoup plus significatif pour l'utilisateur pour se rendre à son domicile ou à un rendez vous professionnel par cette intermodalité enfin réussie que par quelques kilomètres de moins de TGV sur ligne classique !

Finançons donc le tramway clermontois plutôt que l'allongement peu utile de la LGV ! et chacun y gagnera: client du TGV comme du TER!

2/ pour Montluçon il existe un enjeu réel mais des solutions existent :

-le scénario ouest s'il est couplé à l'électrification et amélioration de Bourges Montluçon , et à la variante Bourges sud de la LGV, peut garantir un trajet en moins de 2 heures, Au passage le désenclavement de Saint Amand Montrond (agglomération de plus de 20 000 habitants) et de son arrière pays (dont le pays de Tronçais) peut être assuré par cette amélioration de la ligne classique (ce que ne permet pas le ouest sud) Et le pays de Tronçais se retrouverait alors valorisé en terme d'accessibilité par Saint Amand pour ses activités touristiques au lieu d'être victime d'une saignée par la traversée de sa forêt par la ligne nouvelle (scénario ouest sud).

-pour le scénario médian nous suggérons que soit étudié un autre schéma pour Montluçon assurant sa desserte par Moulins et la rénovation de la ligne classique en partie désaffectée Moulins Montluçon(avec si nécessaire corrections de tracé ponctuellement pour garantir moins de 2 heures sur Paris Montluçon).

Une telle solution présenterait des avantages significatifs:

-le kilométrage sur voie classique nous paraît plus court que par Bourges

-la traversée de la rivière Allier peut être assurée par un pont ferroviaire déjà existant sans nuisances supplémentaires pour l'environnement

-cet investissement d'amélioration d'une ligne classique , outre la possibilité d'un Paris Montluçon en 2 heures refonderait aussi le réseau local TER en permettant enfin aux deux agglomérations de l'Allier de disposer d'une liaison de transports en commun TER entre elles rapide et fréquente, l'apport en termes d'aménagement et de structuration du territoire et l'impact sur la vie quotidienne seraient considérables en nord Auvergne

-et enfin il deviendrait possible de tracer par cet itinéraire modernisé des dessertes Lyon Moulins Montluçon (plus Guéret et peut être Limoges) considérablement accélérées par rapport à l'existant. Ce que ne permet en aucun cas le « ouest sud » qui enclave Montluçon par rapport à Lyon. Ceci suppose toutefois que la bretelle de connexion entre Moulins et la LGV soit revue pour le rendre possible (voir ci après)

3/ pour Moulins les scénarios ouest et médian pourraient être améliorés en prévoyant que la bretelle de connexion avec la voie classique Paris Clermont-Ferrand au nord de Moulins ne soit pas seulement utilisable nord sud mais permette aussi un accès des rames de et en direction de Lyon. Ceci aurait le double effet de créer un réseau pour des liaisons inter régionales de proximité au delà du seul Clermont-Ferrand Lyon , tout en sécurisant ce dernier car il existerait alors une connexion de recours en cas de difficultés ponctuelles sur la Clermont-Ferrand Lyon par bretelle vers la Lgv au nord de Lapalisse.

4/ pour le sud Auvergne qui nous paraît le grand oublié de ce débat pour l'instant:

Nous suggérons qu'à l'image de ce qui a été fait pour les Vosges avec la LGV Est un véritable plan de désenclavement du sud Auvergne et de la Lozère soit ajouté au projet POCL sur la base des scénarios médian ou ouest.

Il pourrait comprendre :

-l'amélioration radicale de la ligne Clermont-Ferrand-Ferrand Neussargues Aurillac incluant son électrification et son accélération pour diffuser l'effet TGV au sud de Clermont-Ferrand. Aurillac pourrait alors se retrouver dans une configuration identique d'Epinal pour la LGV Est.

-l'amélioration de la ligne Saint Étienne le Puy incluant aussi son électrification et l'inclusion dans le scénario POCL de l'option Saint Étienne proposée au débat , cette combinaison d'amélioration entre Roanne et Saint Étienne et de cette ville au Puy désenclaverait la Haute Loire.

5/ enfin pour l'ouest de la Saône et Loire le long du val de Loire , au potentiel de clientèle non négligeable par le bassin de population concerné mais aussi par les flux touristiques considérables (en particulier vers Paray le Monial) l'amélioration de la ligne classique Moulins Digoïn Paray le Monial peut garantir des connections TER de qualité avec la desserte TGV de cette ville de Moulins et renforcer l'attractivité économique des arrêts TGV en cette gare. Il doit être noté que les collectivités du Charolais Brionnais défendent d'ailleurs cette position par leur contribution au débat , nous semble t il à juste raison.

En résumé il paraît donc préférable de retenir une LGV la moins coûteuse et la plus rapide (en temps de parcours et d'échéance de réalisation !) pour consacrer les crédits publics ainsi économisés à la recherche d'un effet réseau permettant de démultiplier sur tout le territoire l'impact de cet investissement.

Ces libres propositions citoyennes , provenant de l'expérience vécue et des réflexions d'une famille dont les membres résident et travaillent tant à Bourges que Clermont Moulins Roanne Paris Lyon et dans le sud bourguignon , n'ont d'autres objectifs que de suggérer des pistes supplémentaires à étudier pour que chaque territoire puisse trouver toute sa place.