

POUR L'AUVERGNE, LE SCÉNARIO MÉDIAN BIEN SÛR

Cette contribution a un parti pris : elle revendique un point de vue auvergnat.

De quelle façon le projet POCL pourra-t-il, s'il se concrétise, constituer un atout pour l'Auvergne et Clermont-Ferrand, ou tout du moins l'effacement d'une faiblesse en comparaison des autres régions et grandes villes? De quelle façon pourra-t-il satisfaire au mieux les besoins et les envies de déplacements des Auvergnats?

Quelles solutions les collectivités territoriales et les habitants d'Auvergne devraient-ils défendre? Quels aménagements mériteraient le plus et solliciteraient le moins leurs financements?

1) POCL ne se fera pas pour les (seuls) beaux yeux des Auvergnats

La raison d'être du projet est la saturation annoncée de la ligne LGV Paris/Lyon. On doit savoir gré à ceux - en particulier des élus auvergnats - qui, lorsqu'il ne s'agissait encore que de réflexions sur la manière de remédier à la saturation, ont obtenu d'y greffer le sujet de la desserte à grande vitesse du centre de la France, et qui, lorsque les grandes lignes d'un projet associant les objectifs relatifs à la saturation et à la desserte centrale ont été dessinées, ont su contribuer à ce que la démarche soit prestement lancée.

Les initiatives engagées depuis 25 ans pour introduire, peu ou prou, la grande vitesse dans la liaison entre Clermont-Ferrand et Paris n'ont pas eu de suite. Pas de potentiel suffisant, pas de LGV. Pas de bras, pas de chocolat.

Les études (SETEC 2011) confirment que malgré les évolutions possibles concernant le matériel et les modalités d'exploitation, la ligne Paris/Lyon connaîtra « une criticité d'exploitation dès 2025 ». Tant mieux !! POCL offrira, par son attractivité, un itinéraire alternatif, et subsidiairement une desserte grandement améliorée de l'Auvergne.

L'avoir toujours à l'esprit, non par goût excessif d'humilité mais pour éviter que le problème de la saturation ne se fasse discret, c'est l'intérêt bien compris de l'Auvergne. Une ligne nouvelle ne sera construite que si la saturation l'impose. Si la ligne n'avait eu que cette vocation, sans assurer de desserte intermédiaire, qui aurait financé ? RFF, l'État, les collectivités des Régions intéressées (Ile-de-France, Rhône-Alpes, et peut-être PACA, Languedoc-Roussillon).

Cela justifie que les collectivités territoriales d'Auvergne soient assez peu sollicitées, pour peu, et c'est là un point important dans le cadre de la définition du projet, qu'elles n'accumulent pas les demandes et investissements allant au-delà de la fonction de dédoublement de la LGV Paris/Lyon.

On ne peut pas tout attendre de l'aménagement du territoire. Greffer la desserte des territoires centraux sur le projet de dédoublement, c'est déjà de l'aménagement du territoire. Réaliser POCL le plus vite possible, sans attendre la thrombose sur Paris/Lyon, ce sera de l'aménagement du territoire. Il ne faut pas se cacher que les collectivités territoriales, et donc leurs contribuables, auront à régler une part importante du montant à la charge de la collectivité publique.

2) L'enjeu majeur pour l'Auvergne : la liaison avec Paris

Les relations avec les autres métropoles, Lyon tout particulièrement, ont bien évidemment leur importance, mais là où il y a le plus de potentiel et d'attente, là où il y a le plus d'insatisfaction et de frustration, là où il y a le plus de décalage, de déclassement par rapport à ce que connaissent les autres territoires, là où le déficit d'image est le plus préjudiciable, là où il y a le plus nécessité impérieuse de diminuer sensiblement le temps de trajet, c'est dans la relation avec Paris.

Les réactions, fortes et justifiées, au récent transfert à Bercy des arrivées/départs des trains de l'axe Clermont-Ferrand/Paris l'ont confirmé.

Sur la durée d'amortissement de POCL, Paris a d'assez bonnes chances de demeurer la capitale de la France. Avec ce que cela génère comme relations institutionnelles, économiques, administratives, universitaires, culturelles..., comme échanges – dans les deux sens – à caractère professionnel et d'affaires. La région parisienne est aussi la source de nombreux déplacements pour motif personnel : on y va sur la semaine travailler, étudier, faire un stage ; on y va pour les loisirs, les rencontres familiales ou amicales. Et, si Lyon est la porte d'entrée pour l'angle qui va de Besançon à Barcelone en passant par Genève, Turin, Marseille, Nice et Montpellier, Paris l'est pour l'angle qui va de Nantes, voire Bordeaux, à Strasbourg en passant par Rennes, Rouen, Lille, Londres, Bruxelles, Metz et Nancy.

Aujourd'hui la durée du trajet ferroviaire est jugée bien trop longue en comparaison de ce qu'il en est dans les autres régions. Le transfèrement à Bercy, comploté et imposé par RFF et la SNCF, a encore dégradé le temps de transport global. En particulier, il rend pour la plupart des Auvergnats se rendant à Paris – et des Parisiens se rendant en Auvergne – l'aller-retour dans la journée en mode ferroviaire trop difficile, trop fatigant. Ainsi, par exemple, pour les bassins clermontois et montluçonnais, qui connaissent des temps de trajet en train de 3h20, 3h25, il est important de gagner au moins une heure, afin d'apporter davantage de confort, de souplesse, d'efficacité à ces déplacements sur la journée.

Pour l'Auvergne, l'objectif primordial à atteindre au travers du projet POCL est l'amélioration du temps de trajet sur Paris. Amélioration qui bien entendu doit être la plus ample possible, mais aussi, ce qui peut nécessiter un compromis, intervenir le plus vite possible, tant les conditions actuelles sont minables et les attentes fortes.

La qualité de la relation avec Paris est le critère essentiel pour juger les scénarios.

3) Une opportunité pour toute l'Auvergne

À l'évidence le projet concerne l'ensemble de l'Allier et du Puy-de-Dôme. Le dossier indique ce qu'il en est des temps de parcours envisageables pour Moulins, Vichy, Montluçon et Clermont-Ferrand.

Mais qui dit Clermont-Ferrand dit plus que le Puy-de-Dôme (Riom, Issoire, Thiers...) : tout le Cantal et une grande partie de la Haute-Loire (et Mende hors Auvergne). L'amélioration que connaîtra Clermont, les territoires du « sud » la connaîtront aussi.

Pour Aurillac il sera temps d'admettre qu'il est illusoire de vouloir maintenir à toute force deux voies d'accès à la capitale, par Clermont et par Brive/Limoges. Même avec le barreau à grande vitesse Limoges/Poitiers, la liaison ne serait pas meilleure que par Clermont (et ceux des Cantaliens qui sont attachés à Austerlitz seront satisfaits avec POCL...). L'argent public – RFF, État, Régions pour l'infrastructure, Région Auvergne pour l'exploitation – consacré à Aurillac/Brive sera mieux utilisé ailleurs, sur Aurillac/Clermont par exemple. Le projet POCL doit être l'occasion de cet aggiornamento.

Pour Le Puy-en-Velay la problématique est autre puisque la ligne vers Saint-Étienne et Lyon présente un intérêt fort, indépendamment de la relation avec Paris. Mais si celle-ci est aujourd'hui assurée exclusivement par Saint-Étienne et Lyon, POCL va rendre compétitive l'alternative par Clermont (un peu plus de 4 heures). D'autant qu'il n'y a aucune amélioration en temps de parcours à attendre sur Le Puy/Saint-Étienne, au contraire (arrêts supplémentaires dans la Loire imposés par Rhône-Alpes aux trains du Puy, encombrement croissant avec la densification promise des dessertes urbaines sur l'étoile ferroviaire stéphanoise).

C'est l'intérêt de tous, en Auvergne, que la population du Cantal et de la Haute-Loire se tourne toujours davantage vers Clermont pour la liaison avec Paris. Plus la zone de chalandise sera étendue, plus le potentiel de voyageurs sera élevé, et plus le transporteur sera incité à proposer une offre riche sur Paris/Clermont.

4) La desserte de Moulins et Vichy

D'une façon générale, c'est un grand avantage si la desserte d'une ville peut se faire en arrêtant les trains dans la gare historique, au centre de l'agglomération. Surtout si l'on s'attache, comme c'est le cas dans de nombreuses agglomérations d'Auvergne, à faciliter l'accès par les transports collectifs et la voiture.

Lorsqu'il y a construction d'une ligne nouvelle, assez souvent la desserte des villes intermédiaires par leur gare centrale n'est malheureusement pas possible du point de vue de l'intérêt général (perte de temps et surcoût rédhibitoires).

Truismes que tout cela ? Apparemment non.

Le dossier expose quatre scénarios. Trois d'entre eux permettent la desserte du cœur des agglomérations de Moulins et Vichy avec les trains qui circuleront entre Paris et Clermont-Ferrand. Un autre, Ouest-Sud, s'appuie sur la création d'une gare nouvelle Moulins/Vichy, avec pour Moulins, et parfois pour Vichy, des correspondances ou un parcours sensiblement allongé par automobile.

Par rapport aux trois autres scénarios et concernant la relation avec Paris, le scénario Ouest-Sud offre des temps de transport globaux meilleurs uniquement pour Montluçon (mais le schéma de desserte n'est pas sans risque pour cette ville), des conditions de desserte équivalentes pour Clermont-Ferrand, dégradées pour Vichy car certains trains ne s'arrêteront qu'en gare nouvelle, et calamiteuses pour Moulins. Par ailleurs, le scénario Ouest-Sud est de loin celui qui mobilisera le plus de contributions publiques.

On a donc la grande chance de disposer de solutions permettant de desservir toutes les agglomérations en leur centre, avec pour chacune de ces agglomérations un gain de temps substantiel, sans qu'existe une solution qui, grâce à la formule « gare nouvelle », pourrait être considérée meilleure en termes d'offre ou de finances. Et pourtant le scénario Ouest-Sud ne manque pas de partisans en Auvergne....

Il n'est donc pas inutile d'examiner les arguments avancés.

5) Scénario Ouest-Sud : le meilleur car le plus visible et valorisant ?

Il serait celui qui « dessert véritablement l'Auvergne » parce qu'il « passe au cœur de notre région ».

Ainsi ce qui importerait ce ne sont pas les conditions réelles de desserte (emplacement de la gare, durée du trajet), mais la longueur de la ligne nouvelle en Auvergne. Si la ligne ne devait qu'écorcher le nord-est du département de l'Allier, on serait floué, on n'en aurait pas pour notre argent.

En fait, là encore l'Auvergne a une grande chance. Celle de pouvoir bénéficier des avantages de la grande vitesse, en n'en subissant que peu les inconvénients. Paris/Clermont-Ferrand sans arrêt en 1h55 c'est très bien. Avec « une ligne à 140 km de Clermont » c'est encore mieux !

Mais non, d'insolites PIMBY (Please In My Back Yard) s'évertuent à donner de l'ampleur à l'écharpe dans sa traversée de l'Allier, et en conséquence à multiplier inévitablement dans ce département les problèmes d'environnement, d'impacts divers, d'expropriations. Le plus souvent dans les projets de grandes infrastructures de tels problèmes s'imposent et il faut les gérer le moins mal possible, mais pourquoi les provoquer ?

L'autre grande vertu du scénario Ouest-Sud, hormis son passage au cœur de l'Auvergne, serait la création d'une gare nouvelle – rebaptisée « Auvergne » - qui « garantirait des arrêts du TGV ».

Des garanties sur ce que le ou les transporteurs jugeront intéressant de faire en 2025, il n'y en a pas beaucoup. Multiplier les arrêts sur un Paris/Marseille pour desservir une gare plantée au milieu de nulle part ? Peut-être un jour, mais pas forcément avec l'idée – et les horaires qui vont avec – d'emmener les clermontois au soleil (les clermontois pouvant le faire par correspondance à Lyon). Plutôt avec l'intention d'assurer une liaison de Paris vers Clermont.

Car ce qui est « garanti » c'est qu'en l'absence d'une gare nouvelle, tous les trains de la relation Paris/Clermont-Ferrand desserviront le centre des villes d'Auvergne. Avec une gare nouvelle, le risque est que le transporteur juge rentable pour cette relation de panacher son offre : certains trains origine/terminus en gare centrale de Clermont-Ferrand pourraient être remplacés aux heures un peu creuses par des arrêts en gare nouvelle de trains effectuant le parcours Paris/Lyon. Est-ce qu'imaginer qu'un transporteur puisse avoir une telle approche relève de la paranoïa ? Le TGV Paris/Lyon prendrait ou laisserait au passage les voyageurs en provenance ou à destination de Clermont, Vichy, Moulins. Mais si la gare s'appelle « Auvergne » cela les consolera, peut-être.

6) La desserte de Montluçon

La liaison ferroviaire entre le bassin de Montluçon et Paris est aujourd'hui de fort mauvaise qualité. Avec POCL elle connaîtra, quel que soit le scénario retenu, une amélioration remarquable.

En ce qui concerne la durée du trajet, le scénario Ouest-Sud est, de loin, le plus favorable : 1h25 alors qu'elle est de 2h05 pour les scénarios Ouest et Médian et 2h15 pour le scénario Est.

Mais attention, là comme ailleurs, la desserte sera ce que le transporteur en décidera, en fonction des potentiels de voyageurs et de recettes d'une part, des coûts d'exploitation d'autre part. Et des possibilités techniques. Ce qui sera mis en place au démarrage pourra être remis en cause quelques années plus tard.

Or le risque dans un schéma où il y a une gare nouvelle à Bourges (scénarios Ouest-Sud et Ouest), c'est qu'il apparaisse au transporteur beaucoup plus avantageux de desservir Bourges en y arrêtant des TGV de l'axe Paris/Clermont-Ferrand, plutôt qu'au moyen de circulations spécifiques au secteur Bourges/Montluçon/Châteauroux (gains considérables en exploitation, en péages et surtout en matériel). Comment les Montluçonnais pourraient-ils croire que pareil tour pendable est exclu ?

La liaison entre Montluçon et la gare nouvelle de Bourges s'effectuerait alors en TER ferroviaire ou routier, ou en automobile. Certes le Montluçonnais pourra se réjouir de monter dans un train à ambiance auvergnate, mais cela compensera-t-il la sévère dégradation des conditions du voyage par rapport à l'emprunt d'un train ayant son origine/destination à Montluçon ?

Les scénarios Médian et Est sont bien plus rassurants : la desserte de Bourges se fait avec des TGV qui desservent la gare centrale et sont éventuellement prolongés sur Montluçon ou, dans le seul scénario Médian, Châteauroux. Le prolongement au-delà de Bourges n'est certes pas acquis, mais dès lors que matériel et personnel sont mobilisés pour effectuer Paris/Bourges le prolongement peut assez facilement trouver sa pertinence économique.

En tout état de cause, l'agglomération montluçonnaise serait bien inspirée, pour accroître le nombre de personnes susceptibles de prendre le TGV à Montluçon, d'améliorer tant que faire se peut les conditions d'accès à la gare, en transports collectifs et en voiture (indispensable notamment pour Guéret et l'est de la Creuse). Cela augmentera la pertinence des TGV origine/terminus Montluçon.

7) Scénario Ouest : celui du consensus ?

Ouest-Sud une fois écarté en raison de la non desserte de Moulins, des inconvénients et risques des gares nouvelles qui l'emportent nettement sur les opportunités, de l'ampleur des dommages environnementaux, du niveau des contributions publiques, il reste trois scénarios qui en termes de fonctionnalités de desserte en Auvergne sont de la même famille en ce qui concerne Moulins, Vichy, Clermont, le scénario Ouest se distinguant des deux autres dans la desserte de Montluçon.

Des responsables de grandes collectivités se sont prononcés en faveur du scénario Ouest.

Mais comment diable les Auvergnats pourraient-ils préférer le scénario Ouest au scénario Médian ? Avec le scénario Ouest :

- les temps de trajet sont plus élevés,
- la population du bassin de Montluçon court le risque de devoir systématiquement prendre le TGV en gare nouvelle de Bourges,
- la rentabilité est moindre et en conséquence la sollicitation des collectivités publiques est supérieure, et pas d'une paille : plus d'un milliard d'euros !

En regard, où sont les avantages pour l'Auvergne ?

Alors on peut penser que si certains le mettent en avant c'est par charité, pour rallier à eux sans qu'ils perdent trop la face ceux qui sont partis, flamberge au vent et en faisant rouler les tambours, dans leur combat pour Ouest-Sud. Après tout, il s'intitule Ouest, c'est déjà une base pour un compromis. On veut croire que ce positionnement sur le scénario Ouest est tactique et provisoire. Un milliard pour moins bien, ce n'est pas possible !!

8) Pourquoi pas le scénario Est ?

Les scénarios Est et Médian sont assez proches en termes de fonctionnalités, de performances, de niveau de contribution publique. D'un point de vue auvergnat le scénario Est ne présente pas vraiment d'avantages, mais deux inconvénients.

Un, réel et non négligeable : la durée du trajet Montluçon/Paris est allongée de 10 mn.

Un autre, potentiel : dans la configuration du scénario Est, il n'est pas exclu qu'il y ait la demande – compréhensible – d'un passage par la gare centrale de Nevers pour tout ou partie des trains Paris/Clermont. Ce serait malheureusement bien trop pénalisant pour les temps de parcours. Pour les échanges, réels, entre Nevers et l'Auvergne on devra se contenter de la gare nouvelle située au sud ou à l'ouest de Nevers.

Plaçons-nous donc dans l'optique du scénario Médian. Il n'est pas idéal, il est séduisant. Un projet idéal cela n'existe pas. Examinons cependant les sujets qui pourraient « gratouiller ».

9) La relation Clermont-Ferrand/Lyon

Elle est de très grande importance pour l'Auvergne. Mais elle ne constitue pas un véritable facteur de différenciation entre les scénarios.

La relation est importante pour la destination Lyon elle-même (études, contacts professionnels...), mais aussi pour toutes les destinations offertes en correspondance, aujourd'hui et encore plus demain (arc Besançon/Barcelone).

Il est tout à fait souhaitable de diminuer la durée du trajet, 2h24. D'une façon générale, c'est évidemment toujours souhaitable (jusqu'au point peut-être où les effets pervers se manifestent trop : encouragement à aller travailler loin de chez soi), mais on constate depuis longtemps une surenchère, jusqu'à l'absurde, sur Clermont-Ferrand/Lyon, par exemple de la part des consulaires.

Quel peut-être l'objectif en matière de temps de parcours ? Pour la relation sur Paris, c'est de permettre à un grand nombre d'Auvergnats ou de personnes se rendant en Auvergne d'effectuer l'aller-retour dans la journée de façon « confortable ». Sur Clermont/Lyon, ce devrait être de donner la possibilité de tenir dans l'une ou l'autre ville une réunion de travail (jusqu'à 3 heures) sans consommer la journée entière. Un temps de parcours de l'ordre de 1h45 répondrait à cet objectif (départ à 7h ou 12h, retour à 14h ou 19h). Un tel temps de parcours serait par ailleurs tout à fait attractif et compétitif – vs l'automobile – en ce qui concerne tous les types de déplacements (hebdomadaires pour les étudiants, occasionnels sur la journée, parcours en correspondance...).

L'autre grande affaire, hormis la durée des trajets, c'est le maintien des correspondances, et donc dans l'état actuel des choses le passage à Lyon Part Dieu. Une arrivée/départ des trains Clermont/Lyon à Perrache – sans passage par Part Dieu – ne pourrait être envisagée que si, dans le cadre du scénario de répartition entre les deux gares lyonnaises évoqué dans le dossier, Perrache était tête de pont de TGV Marseille/Nice et Montpellier/Barcelone (avec un temps de correspondance n'excédant pas 30 mn).

Les quatre scénarios du projet POCL, dont le Médian, offrent à peu près la même desserte à grande vitesse entre Clermont-Ferrand et Lyon, avec une durée de trajet très séduisante de 1h20. En effet, indépendamment même de la problématique de la relation Clermont/Lyon, la variante Roanne - indispensable dans les scénarios Ouest, Médian et Est à la mise en œuvre d'une solution à grande vitesse entre les deux villes – s'impose sur la variante Mâcon, pour ses avantages en termes de desserte (notamment Paris/Roanne) et d'environnement. Mais les interrogations ne manquent pas.

- Peut-on envisager une relation Clermont/Lyon ignorant Roanne ? Non, absolument non. Pour des raisons de potentiel et de prise en compte du sujet par Rhône-Alpes.
- Peut-on se satisfaire pour les relations Clermont/Lyon d'un passage par la gare nouvelle de Roanne ? C'est très douteux. Devoir se rendre ne serait-ce qu'à 10 km du centre de l'agglomération roannaise pour effectuer un trajet de proximité comme l'est Roanne/Lyon, et rendre bien compliquée la combinaison par exemple d'un aller par la gare nouvelle et d'un retour en gare centrale avec un TER classique, apparaît trop dissuasif.
- Quelles sont les conséquences du passage en gare centrale à Roanne des TGV Clermont/Lyon ? La circulation sur ligne à grande vitesse à l'ouest de Roanne n'a plus grand sens : le train ne va pas consommer un sillon sur ligne nouvelle pour y entrer par un raccordement vers Saint-Martin-d'Estréaux et en sortir dès Saint-Germain-Lespinasse. Le TGV utilisera la ligne classique de Clermont à Roanne et se raccordera à la ligne à grande vitesse à l'est de Roanne. Ce n'est pas trop gênant, c'est entre Roanne et la vallée de la Saône qu'il y a le plus à gagner. Mais ce ne sera pas un trajet en 1h20.
- Un transporteur envisagera-t-il de mettre en place un service TGV entre Clermont-Ferrand et Lyon à ses risques et périls ? Non, absolument non. Dans sa structure annuelle la desserte Clermont/Lyon est déficitaire ; avec une desserte TGV les coûts augmenteront bien davantage que les recettes. Il appartiendra donc, comme aujourd'hui aux Régions Auvergne et Rhône-Alpes de conventionner la desserte.
- Les Régions auront-elles les moyens (et la volonté) de faire vivre une desserte TGV Clermont/Lyon ? Rien n'est moins sûr tant les montants financiers en cause sont considérables. D'abord acquisition de rames TGV aptes à 320 km/h pour s'insérer sur la ligne nouvelle. Mais le plus lourd ce sont les énormes surcoûts d'exploitation (péages LGV, maintenance des matériels TGV, énergie...) à régler chaque année.
- La grande vitesse est-elle adaptée à la liaison Clermont/Lyon ? That is the question.

Alors rien à attendre sur Clermont-Ferrand/Lyon ? Peut-être pourrait-on demander à RFF d'approfondir sa réflexion concernant un nouveau tracé partiel entre Roanne et Saône (avec notamment le passage par la vallée de l'Azergues) et d'étudier, en tant que maître d'ouvrage de POCL, s'il n'y aurait pas moyen de profiter de la construction de la ligne à grande vitesse dans cette zone pour créer de façon contiguë une ligne apte à 160 (ou 220) km/h qui se rebrancherait sur la ligne classique aux environs de Saint-Germain-au-Mont-d'Or. Le surcoût de construction simultanée d'une ligne accolée serait probablement bien moindre que le coût d'une construction ex nihilo. Dans ce cas, l'investissement pourrait être supporté par l'État (aménagement du territoire) et les Régions, et il n'y aurait pas de surcoût d'exploitation.

10) Le scénario Médian : handicap pour les relations intersecteurs?

De quoi s'agit-il : des relations en TGV avec les au-delà de Lyon (Marseille, Montpellier...), avec Tours et Nantes, avec les au-delà de Paris (Lille, Strasbourg...).

En fait, les scénarios Ouest, Médian et Est sont équivalents vis-à-vis de cette problématique, et le scénario Ouest-Sud, avec sa gare nouvelle de Moulins/Vichy, apporte davantage de risques que d'opportunités.

De même qu'il n'est guère réaliste d'espérer d'un transporteur qu'il arrête à Moulins/Vichy des TGV Paris/Nice ou Lyon/Lille, il ne l'est pas davantage d'escompter qu'il initie à Clermont-Ferrand un TGV pour une destination autre que Paris. Ce serait techniquement possible (même avec Lille et Strasbourg en l'absence de raccordement avec l'interconnexion sud), mais économiquement non fondé. À moins que les collectivités territoriales subventionnent une telle relation, mais l'enjeu en vaut-il le prix ?

POCL dans son scénario Médian ne peut-il donc apporter des améliorations aux relations avec les métropoles ?

Pour Marseille/Nice et Montpellier/Barcelone, la réponse sera positive si le projet permet incidemment un gain de temps sur Clermont/Lyon (et maintient les correspondances).

Pour Tours/Nantes, ce pourrait être par correspondance en gare nouvelle de Nevers sur un TGV Lyon/Nantes. Le parcours entre Clermont et Nevers se faisant par TGV Clermont/Paris (ou à défaut par TER Clermont/Moulins prolongé sur voie classique jusqu'à la gare nouvelle). Mais l'amélioration sera modeste car s'il y a emprunt de TGV, il y a très peu de ligne nouvelle.

Pour Roissy/Lille ou Strasbourg, mais aussi Rennes, Nantes, Bordeaux, ce pourrait être par correspondance dans la possible future gare d'Orly. Dans cette hypothèse, le transporteur appréciera train par train l'effet sur la clientèle d'un arrêt à Orly des Paris/Clermont-Ferrand : les gains grâce aux correspondances vers l'ouest, le nord et l'est, et les pertes à cause de l'augmentation de 6/7 mn de la durée du trajet.

Rien d'enthousiasmant dans le domaine des relations intersecteurs, mais ce n'est pas tant dû à la configuration du scénario Médian qu'à l'insuffisance de potentiel.

11) Le scénario Médian fossoyeur des projets de grand avenir ?

Les grands visionnaires incompris appellent de leurs vœux la réalisation de lignes à grande vitesse stratégiques et fondatrices d'un nouvel aménagement du territoire. Qui une ligne reliant la façade atlantique à Rhône-Alpes. Qui une ligne toute droite entre Paris et Barcelone. Et ceux qui ont l'esprit de synthèse, une croix ferroviaire nord/sud est/ouest comme il en existe une autoroutière. Dans cette optique, le scénario Médian pourrait ne pas être la meilleure amorce du schéma d'ensemble, voire le condamner.

Si dans trente ou quarante ans, la nation devait juger intéressante la réalisation de ces lignes, qui suppose de formidables entailles dans le Massif Central, ce n'est pas, par exemple, le fait que la ligne de Barcelone doive se rattacher à POCL au nord de Moulins alors que ça aurait pu être au sud, qui pèsera le moins du monde dans la décision de faire. Pour le coup, Clermont-Ferrand étant une agglomération intermédiaire serait desservie sur chaque axe par une gare nouvelle ; peut-être la voudra-t-on au croisement des deux lignes (et pas nécessairement entre Moulins et Vichy...). Laissons nos enfants et petits-enfants réfléchir et décider de tout cela. Il est vain de prétendre tout dessiner si longtemps à l'avance. Les générations futures feront, comme leurs devancières, avec l'existant.

Le scénario Médian ne semble pas devoir compromettre les projets phares du XXIème siècle. Ouf !

12) Quid de la ligne classique entre Nevers et Clermont-Ferrand

Avec le scénario Médian, les TGV circuleront sur la ligne classique entre le nord de Moulins et Clermont. Beaucoup a déjà été fait pour qu'ils puissent le faire à 220 km/h entre le nord de Moulins et Vichy. Reste bien entendu à poursuivre au sud de Vichy.

Parallèlement à la question de la vitesse, se pose celle de l'encombrement des voies, essentiellement sur le tronçon Riom/Clermont où cohabiteront de nombreuses circulations (TGV, TER du nord et de l'est, fret, entrées/sorties du dépôt vers les gares voyageurs et marchandises). L'accroissement des écarts de vitesse entre les types de circulation sera aussi celui des difficultés. Il ne faut pas que se forme un goulot d'étranglement qui constituerait un frein au développement des activités, y compris TGV.

Il conviendra que le projet POCL prenne en considération les aménagements à la ligne classique qui n'auraient pas été effectués au préalable.

13) Scénario Médian : celui des technocrates de la SNCF et de RFF

La SNCF s'est prononcée en faveur du scénario Médian. RFF à ce stade n'a pas à se déclarer, mais on imagine volontiers, que s'il faut doubler la ligne Paris/Lyon, ce scénario à la fois efficace et raisonnable doit convenir au maître du réseau.

Or ces deux établissements s'ingénient tour à tour, et parfois ensemble (Bercy !), à contrarier le développement du ferroviaire en Auvergne (sélection des lignes à remettre à niveau, dégradation des temps de parcours des TER côté RFF, coût exorbitant de l'exploitation des TER, qualité médiocre des services TéoZ côté SNCF). Cela ne devrait-il pas suffire à attirer la suspicion sur le scénario Médian ?

La SNCF et RFF ont chacun leur raison d'être, leurs stratégies et leurs intérêts à défendre, qui ne coïncident pas forcément avec ceux des collectivités territoriales et des populations locales. Ainsi RFF préfère-t-il consacrer ses ressources à entretenir des lignes au trafic important plutôt qu'à rénover des lignes au potentiel inconsistant. Ainsi la SNCF a-t-elle pour objectif d'arracher aux autorités organisatrices régionales la contribution financière la plus importante possible.

Pour autant, leurs stratégies sont cohérentes – souvent davantage que celles des collectivités – et s'appuient sur un grand professionnalisme. Pour des raisons internes la SNCF est loin d'être championne en matière de qualité des services et de maîtrise des coûts, mais par sa grande expérience elle est championne pour savoir ce qu'une relation TGV peut donner (marché, dessertes...), car c'est son intérêt de le bien savoir.

La SNCF est aujourd'hui l'opérateur quasi exclusif des services ferroviaires voyageurs ; dans 15 ou 20 ans elle en assurera encore plus de 90%. Peu importe de savoir qui sera le transporteur sur Paris/Clermont. Par contre il n'est pas indifférent de savoir que la SNCF estime que c'est avec le scénario Médian qu'elle pourrait au mieux développer ses activités. Cela ne suffit pas à décréter que c'est le meilleur pour l'Auvergne, mais encore moins à décréter le contraire.

Dès lors que l'on s'est fait de la façon la plus objective et la plus indépendante une conviction que le scénario Médian était le plus favorable à l'Auvergne, il est encourageant de savoir que SNCF et probablement RFF ne se mettront pas, par principe, en travers de l'avancement de cette option. Si en plus de convenir aux Auvergnats, cela convient aux « technocrates » parisiens....

14) Alors ?

Une fois n'est pas coutume, l'Auvergne et les Auvergnats ont deux grandes chances.

La première est que très probablement la ligne à grande vitesse Paris/Lyon devra être dédoublée, et que ce dédoublement offrira en sous-produit une liaison à grande vitesse entre l'Auvergne – toute l'Auvergne – et Paris.

La deuxième est qu'il existe parmi les scénarios avancés, un scénario- le Médian - tout à fait crédible et compétitif en matière de performances, d'environnement et de financement, qui assure une desserte en gare centrale des quatre agglomérations d'Auvergne directement concernées, Montluçon, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand, toutes quatre connaissant une amélioration remarquable des temps de parcours.

Alors oui, pour l'Auvergne, le scénario Médian bien sûr !