

Quelle desserte TGV pour Clermont-Fd et l'Auvergne ?

La question n'est pas récente, Déjà, en 1990, il était question d'un projet de TGV Auvergne consistant à réaliser une centaine de kilomètres de LGV au sud de Paris et à aménager la ligne actuelle pour la rendre apte à la vitesse de 200 / 220 km/h pour une durée de parcours annoncée de 2 H 30 entre Paris et Clermont ;

Que c'est-il passé depuis 20 ans ? Pas grand chose, sinon d'interminables travaux destinés à ramener le temps de parcours à moins de 3 H (je rappelle que le premier objectif fixé par l'Etat au projet actuel est d'assurer, à terme, un temps de parcours inférieur à 2 H)

Mais, que voit-on aujourd'hui ? Un vieux train Corail, rebaptisé TEOZ, qui débarque péniblement à Paris en gare de Bercy avec des correspondances quasi inexistantes.

Du coup, je m'interroge en relisant le document réalisé par la DRE Auvergne en 1990 (cf rapport TGV Villes et Territoires en Auvergne) :

« On assiste actuellement à une concurrence très dure entre les régions, chacune voulant « son TGV » ; la concurrence n'est pas moins vive entre les villes, chacune défendant sa gare TGV. C'est en effet que l'enjeu est d'importance : le réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse qui se met en place va marquer le territoire national et européen pour plusieurs dizaines d'années ;

Deux logiques s'affrontent :

- *la logique économique, que l'on ne peut raisonnablement reprocher à l'entreprise SNCF, (aujourd'hui RFF), de chercher à privilégier ; compte tenu du niveau élevé des investissements , (c'est encore plus vrai dans la période actuelle ..), les tronçons de lignes nouvelles doivent être réservés aux sections les plus fréquentées du réseau ferroviaire national . par ailleurs, pour tirer pleinement partie de la grande vitesse, il est nécessaire de réduire au maximum le nombre des arrêts.*
- *la logique d'aménagement du territoire que l'Etat se doit de prendre en compte pour que certaines régions, économiquement moins développées ou plus difficiles d'accès, ne se trouvent pas exclues du réseau. A l'évidence, la région Auvergne fait partie de cette dernière catégorie de région «*

Bien vu ; on en est toujours au même point : RFF et la SNCF restent dans une logique purement économique et l'Etat, leur unique actionnaire, demande aux Collectivités Locales d'ajouter une dose d'aménagement du territoire et de s'impliquer financièrement. Sous couvert de débat public, l'Etat laisse les CL, dont les intérêts sont souvent divergents, se débrouiller entre elles et finira, comme d'habitude, par suivre l'avis de ses opérateurs ferroviaires.

Incontestablement, la préoccupation d'aménagement du territoire n'est plus une priorité nationale. **Le cout du tracé Ouest-Sud sera mis en avant pour laisser tomber le seul projet susceptible de tirer l'Auvergne vers le haut** en réduisant sensiblement les temps de parcours entre Clermont – Paris et, surtout, **Clermont – Lyon**. L'interrogation conclusive du rapport DRE de 1990 est plus que jamais d'actualité :

« TGV : très grande vitesse ou....très grand vide »