

*Le TGV, oui.
Mais pour Clermont-Fd
l'Auvergne et le Massif Central*

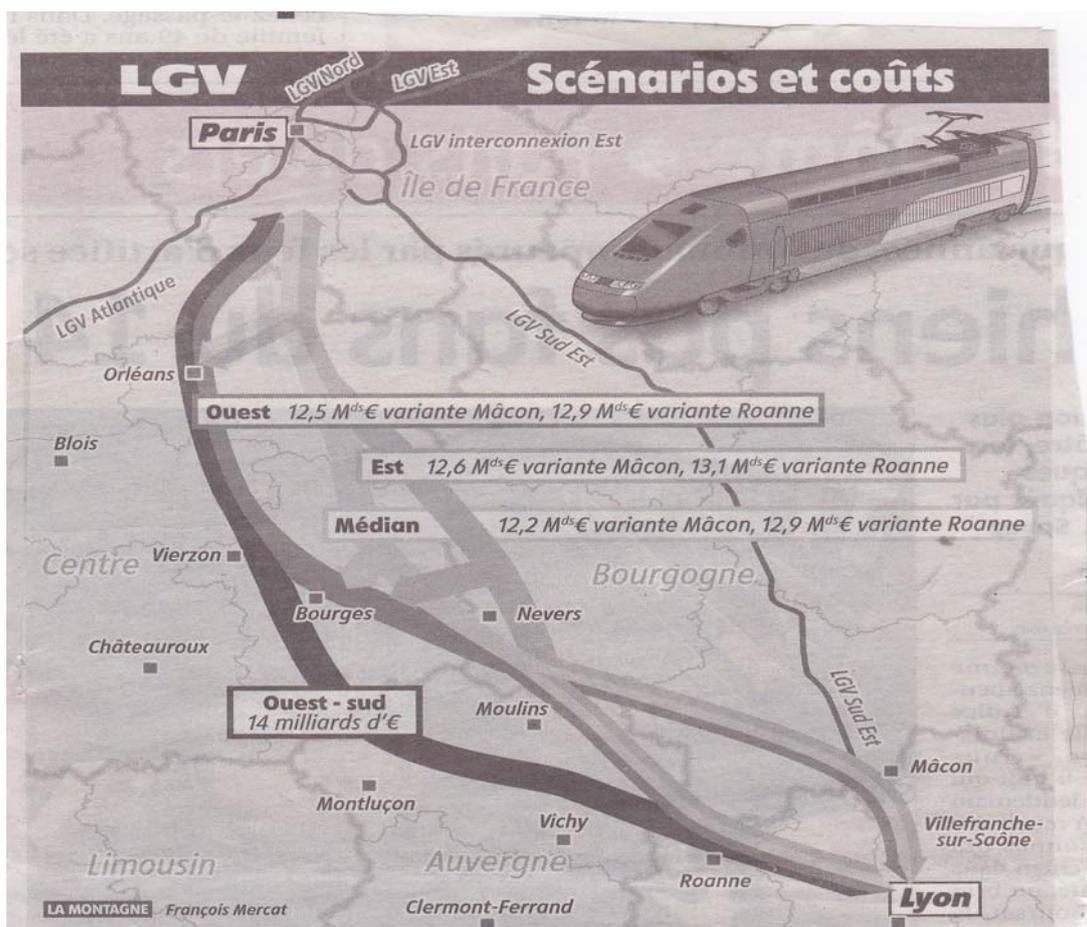
Pierre PASCALLON

On sait que l'on va avoir à partir du 4 Octobre prochain le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) « Paris-Orléans-Clermont-Lyon » (POCL). Comment à priori ne pas se réjouir – nous Auvergnats qui n'avons cessé de rêver à des TGV (trains à grande vitesse) – de cette perspective d'un TGV tant il est sûr que Clermont-Ferrand et nos régions ont pâti en termes d'attractivité de cette absence de ce moyen de transport devenu depuis les années 1980 le moyen de transport privilégié pour les déplacements intérieurs (et de plus en plus européens) et le symbole de l'entrée dans la modernité ferroviaire.

Et pourtant on voudrait montrer l'inadéquation persistante pour nous de ce projet « POCL » vers lequel on s'oriente. Cela nous amènera dans un deuxième temps à présenter ce qui nous paraît devoir être une meilleure approche alternative pour demain des LGV – TGV pour Clermont-Fd, l'Auvergne et le Massif Central.

- Pour persuader de l'inadéquation persistante du projet de LGV – TGV vers lequel on semble s'orienter pour un véritable désenclavement de Clermont-Ferrand, de l'Auvergne et du Massif Central, il faut rappeler rapidement l'historique de ce projet « POCL ». L'origine de ce projet est à chercher, on le sait, dans les réflexions de la SNCF s'inquiétant de la saturation de la ligne TGV Paris-Lyon à l'horizon 2020 – 2025. D'où la nécessité de son doublement, avec un premier projet de tracé initial quasiment parallèle de la ligne actuelle. Puis, sous l'influence des élus des différentes régions concernées – la SNCF traînant les pieds, Réseau Ferré de France (RFF) n'étant guère plus enthousiaste -, on va avoir la définition de plusieurs tracés « s'écartant » de plus en plus du tracé initial.

Au total, on le sait, on va déboucher sur 4 tracés :



Source – La Montagne – 14 Juillet 2011

- le tracé « Est » de départ : Paris, Nevers, Macon, Lyon
- le tracé « médian » : Paris, Bourges, Nevers, Macon, Lyon
- le tracé « Ouest » : Paris, Orléans, Vierzon, Bourges, Nevers, Macon, Lyon
- le tracé « Ouest-Sud » : le « POCL » « notre » POCL : Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon

C'est bien sûr ce dernier tracé qui est le plus favorable pour nous : il permet en effet de réduire le temps de parcours de Clermont-Ferrand vis-à-vis des deux directions finales majeures : Paris et surtout Lyon. Les responsables économiques clermontois insistent en effet surtout – compte tenu des liaisons de plus en plus fortes entre Clermont-Ferrand et Lyon – sur le gain réalisé sur le trajet Clermont-Lyon. Et, de façon plus large, la Région Auvergne en cesse de se mobiliser pour voir retenir le « POCL ». cf en ce sens la grande réunion à la Halle d'Auvergne le 25 Février 2011.

- Reste que ce projet « POCL » - à supposer qu'il soit le projet au final retenu – est encore très insuffisant pour un véritable désenclavement ferroviaire « TGV » de Clermont-Fd, de l'Auvergne et du Massif Central. Force est en effet de reconnaître que tant dans la finalité que dans le contenu de ce projet POCL, le désenclavement de Clermont-Fd, de l'Auvergne et du Massif Central reste secondaire.

- le désenclavement de nos régions n'est pas au vrai la finalité première de ce projet « POCL » qui est avant tout et qui reste avant tout – même dans cette version « Ouest-Sud » - un projet de doublement de la ligne SNCF existante TGV Paris – Lyon : on parle d'ailleurs souvent – y compris les responsables officiels de la SNCF – du projet – ou de la ligne TGV « Paris – Lyon bis ».

- Mais – et il n'y a pas lieu de s'en étonner compte tenu du point précédent -, le désenclavement TGV de Clermont-Fd, de l'Auvergne et du Massif Central reste bien – et il s'agit ici davantage du contenu de ce projet -, accessoire dans ce projet « POCL ».

- Seul le Nord de l'Auvergne est irrigué par ce futur TGV. Le projet POCL, projet « Ouest », le plus incurvé au « Sud » soit-il, ne fait en effet qu'effleurer l'Auvergne vers le Nord, ne fait que partiellement toucher le Nord de l'Auvergne. Pour dire les choses au vrai, il ne concerne que le « Bourbonnais ». Et l'appellation de ce projet de LGV – TGV « POCL » serait donc de ce point de vue plus accordée déjà à sa physionomie et à sa réalité en parlant du projet « Paris-Centre-Bourbonnais-Lyon ».

- Ce changement d'appellation s'impose d'autant plus qu'en parlant de « POCL » (c'est le qualificatif « Clermont-fd » dans l'intitulé qui est ici en cause), on a un nom erroné pour ne pas dire mensonger.

« POCL » ? on s'attend en effet avec cette appellation à ce que ce projet desserve vraiment la capitale auvergnate, qu'il débouche vraiment à Clermont-Fd, qu'il y ait une gare TGV à Clermont-Fd ou à proximité de l'agglomération clermontoise, s'il est exclu de le voir arriver « Place de Jaude » ou à l'actuelle gare SNCF de Clermont-Ferrand !!! Or, la gare TGV ... de Clermont-Ferrand, en l'état actuel du projet, est envisagée à Varenne sur Allier, au dessus de Vichy, soit à près de 80 kms de Clermont-Fd, ce qui signifie en clair que l'agglomération clermontoise sera desservie par un « train à petite vitesse » sur une part importante du parcours.

- Le projet actuel de « POCL », qui est bien – on l'a vu – un « projet de LGV – TGV « bis »

Paris-Lyon, qui -on vient de le voir – ne parvient pas jusqu'à la capitale régionale auvergnate ... ne pénètre donc pas, qui plus est, l'Auvergne du « Sud », l'Auvergne « centrale » et de façon plus large, le Massif Central. Oui, avec ce projet et si ce projet devait rester à l'avenir le seul projet de LGV – TGV pour nos régions, il est clair que Clermont-Fd, l'Auvergne et le Massif Central demeureraient encore demain sur le plan TGV avec une immense tache blanche comme le montre lumineusement la carte ci-après :



On n'aura pas vraiment un aménagement de nos territoires, un vrai désenclavement ferroviaire « TGV » de Clermont-Fd et de nos régions Auvergne et Massif Central.

On peut ajouter – il faut ajouter sans doute – que dans cette perspective on aurait le risque

avec ce projet de ligne TGV « Bis » Paris-Lyon, de favoriser toujours plus demain le rapprochement ... et, à terme, la subordination de l'agglomération clermontoise dans le grand centre Est lyonnais et dans la puissante Région Rhône-Alpes, ce qui n'est pas à nos yeux la vocation de notre capitale.

● On aura compris, sur ces dernières notations, qu'à nos yeux Clermont-Ferrand devant se vouloir capitale, métropole en tant que telle, centre régional propre, autonome au mieux, de dimension européenne résistant à l'ascension et à l'ascendant lyonnais, nous avons besoin d'une perspective alternative de projet LGV – TGV pour Clermont-Fd, l'Auvergne et le Massif Central.

Oui, nous voulons dire et redire surtout qu'il nous faut un plan d'ensemble pluri-décennal de véritable désenclavement ferroviaire « TGV » de l'Auvergne et du Massif Central, la métropole Clermont-Ferrand – demain le pôle métropolitain « Clermont-Fd – Val d'Allier » - devant devenir à terme le « cœur » d'une nouvelle « croix » ferroviaire TGV, sur le modèle de la « croix » autoroutière du programme Massif Central aujourd'hui réalisé, avec et autour des deux LGV-TGV :

- le LGV-TGV « Nord Sud » Paris – Clermont-Fd – Trans Massif Central – Catalogne ;
- le LGV-TGV « Oues-Est », avec l'axe Bordeaux – Limoges – Clermosnt-Fd – Lyon (cf projet ALTRO)

On ne reprend pas la présentation de ces deux lignes LGV-TGV. On voudrait seulement se réjouir – et nos efforts de sensibilisation sur ce thème n'y sont sans doute pas étrangers – que le gouvernement vient d'accepter en Juin dernier le principe d'une étude socio-économique du projet ALTRO¹. C'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Il convient, au delà, en effet, que les élus de l'Auvergne et du Massif Central demandent et obtiennent des Pouvoirs Publics l'élaboration d'un 2ème Plan Massif Central reprenant et prolongeant les premières études existantes sur ces deux LGV-TGV pour élaborer un schéma de principe d'ensemble pour leur construction que l'on devra s'attacher à faire prendre en compte, sous forme d'amendement, dans le projet de loi relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Il convient en effet sans tarder de lancer cette démarche qui devra nous donner le calendrier, le chiffrage, l'horizon de réalisation de ce plan – 2050 ? -, car il importe de coordonner, d'articuler et de lier cet effort avec le débat public sur le projet « POCL ». On peut alors imaginer, on doit imaginer – sur le TGV Paris-Clermont qui doit être impérativement la 1ère tranche de réalisation de ce plan à l'horizon 2020 – 2025 – que l'on ait une partie commune Paris – Bourges, puis une dissociation en deux branches : la branche du projet actuel « POCL » vue comme réalisation avant tout – ce qu'elle est en l'état – du doublement de la ligne TGV Paris-Lyon : « la ligne TGV Bis Paris-Lyon » ; et d'autre part la branche « directe » TGV Paris – Clermont-Fd – on veut bien ici à Clermont-Fd - , qui devra se poursuivre ultérieurement avec la branche TGV « Trans-Massif Central – Catalogne.

Tout autre proposition pour le TGV Paris-Clermont est pour nous inacceptable. Nous voulons dire par là que si la proposition au dessus n'est pas « jouable », il convient à notre sens de laisser la « voie » libre à un autre des 3 tracés pour la ligne TGV Bis Paris-Lyon. Et, pour nous, il importe de recentrer nos efforts pour l'obtention d'un vrai projet de TGV Paris-Clermont, peut être selon l'un ou l'autre des modalités envisagées dans les années 1990 :

- l'itinéraire « vertical » Paris-Vierzon-Montluçon-Clermont-Fd

1 Cf La Montagne : « le gouvernement accepte d'étudier le projet d'ALTRO. 22 Juin 2011

– l'itinéraire actuel de la voie de chemin de fer Paris-Nevers-Moulins-Vichy-Clermont-Fd,

Clermont-Fd étant bien à terme le coeur et le noeud de ce réseau LGV-TGV Auvergne -Massif Central, avec une gare TGV dans la Plaine de la Limagne, à hauteur de l'aéroport de Clermont-Fd – Aulnat.

Mais il est clair que face à ce projet difficile , financièrement difficile mais indispensable, irremplaçable pour satisfaire aux besoins bien compris de désenclavement du territoire Massif Central autour de sa capitale Clermont-Fd – voulue capitale européenne, on ne pourra réussir que si précisément – au delà des seuls critères socio-économiques retenus pour prouver la validité ou la non validité des projets de ce type, on s'appuie à plein sur le critère de l'aménagement du territoire, avec demain, à nouveau, une vraie politique d'aménagement du territoire.

Alors oui, tout dépendra bien demain comme hier dans ce domaine comme dans les autres, de la volonté politique.

Si cette volonté est là, on réussira puisque l'on sait avec Guillaume d'Orange que « là où il y a une volonté, il y a toujours un chemin ».