

# Débat avec les élus Verts du Conseil régional

LUNDI 23 JUIN 2008 de 18H30 à 20H30

Salle n°1 du Centre Richepin /// Rue Jean Richepin /// 63000 Clermont-Ferrand

## Quel avenir ferroviaire pour l'Auvergne ?

Les Verts militent pour le développement du transport ferroviaire, de loin le plus respectueux de l'environnement et des ressources énergétiques. Le transfert sur le rail d'une part importante du trafic routier et aérien - passagers et marchandises - est une impérieuse nécessité qui suppose un important effort d'investissement afin d'étendre le réseau ferré et de moderniser l'existant.

### LIGNES REGIONALES : INVESTIR 360 M€

La priorité doit être donnée aux déplacements de courte et moyenne distance (moins de 100 km) qui sont de très loin les plus nombreux : développement des liaisons TER en fréquence, rapidité, fiabilité, interconnexion avec les autres modes (tramway, bus, cars interurbains, transports à la demande, vélo, marche à pied et automobile). Nous sommes là au cœur des compétences du Conseil régional qui doit en faire une de ses priorités. Même si les voies ferrées sur lesquelles circulent nos TER ne sont pas de leur responsabilité stricto sensu, les régions doivent intervenir pour leur modernisation aux côtés de l'Etat et de Réseau Ferré de France (RFF).

Les Verts réclament un emprunt régional dédié au ferroviaire, de longue durée et d'un montant de 120 M€ qui permettrait, avec des engagements équivalents de l'Etat et RFF, de remettre en état le réseau ferré auvergnat très vétuste.

### TGV : L'OCCASION A SAISIR ...

Le développement du TGV est aussi une nécessité afin de limiter le trafic sur les autoroutes et de réduire le trafic aérien intra-national au minimum compte tenu de son coût énergétique et en gaz à effet de serre. C'est pourquoi nous souhaitons que l'Auvergne soit desservie par le TGV.

Mais construire une ligne à grande vitesse coûte cher (20 M€/km en moyenne) et prend beaucoup de temps (montage financier, études techniques, travaux) : il faut en général 20 ans entre la décision et la mise en service !

### ... SOUS CONDITIONS

S'agissant à l'évidence de liaisons d'intérêt national, voire international, ces équipements lourds doivent être financés par des fonds nationaux et la dérive actuelle de faire payer les collectivités locales (30% sur le TGV Est par exemple) est une aberration. On comprend bien que seules les régions riches peuvent se payer le TGV. Quant au partenariat public-privé, il est bien évident qu'il est surtout intéressant sur les liaisons au plus fort potentiel.

La nécessité de doubler l'axe Paris-Lyon à échéance d'une vingtaine d'années est une chance de desservir l'espace central qui ne présente pas un potentiel suffisant pour justifier à lui seul la réalisation d'une ligne à grande vitesse (LGV). Ainsi, une LGV passant par Roanne, Moulins, Bourges, permettrait, grâce à des raccordements avec les lignes classiques, de desservir l'Auvergne et le Limousin tout en constituant l'amorce d'une transversale Lyon-Tours-Nantes.

Seulement, l'annonce récente des 2000 kilomètres de LGV à réaliser d'ici 2020 ne mentionne pas le Paris-Lyon via le Bourbonnais. Cela signifie que si rien ne bouge en matière de financement du ferroviaire, il faudra attendre 2025 au mieux ! On voit bien que le TGV en Auvergne n'est pas pour demain.

### LA LIGNE TEOZ CLERMONT-PARIS:

Certes il faut se battre pour que le Paris-Lyon bis passe bien par le Bourbonnais, et non pas par Troyes et Dijon qui en ont moins besoin... mais, en attendant, il faut continuer d'aménager la ligne classique. Déjà Clermont-Paris pourra se faire, dès décembre 2008, en 3 heures sans arrêt (3h20 avec 4 arrêts) grâce à la mise à 200 km de la section Varennes-sur-Allier- St Pierre le Moutier.

Pour aller plus vite, il faudrait avoir recours à des trains pendulaires (dont les voitures s'inclinent dans les courbes afin de compenser la force centrifuge), solution qui avait été prévue pour Limoges et envisagée pour Clermont, mais que la SNCF a toujours combattue.

On pourrait aussi réaliser des petits shunts court-circuitant les zones les plus sinueuses du parcours pour quelques centaines de millions, qui permettraient de s'approcher des 2h35-40.

### TIPP ET REDEVANCE CARBONE

Mais tout cela suppose de consacrer, de toute façon, davantage d'argent au réseau ferré. Nous réclavons avec force une ressource nouvelle qui pourrait provenir d'une partie de

la TIPP (taxe prélevée sur les carburants) ou d'une redevance carbone à prélever sur les modes les plus polluants (poids lourds, transport aérien, ...).

Quant à la dette historique du Réseau Ferré de France (28 milliards!), elle doit être apurée au moins au niveau de la moitié, comme le préconise le rapport de la Cour des Comptes. Malheureusement, en dehors du battage médiatique du "Grenelle de l'Environnement", le gouvernement n'a toujours pas annoncé de mesure concrète allant dans ce sens !...



*"Il faut se battre pour que le Paris-Lyon bis passe bien par le Bourbonnais, et non pas par Troyes et Dijon qui en ont moins besoin... mais, en attendant, il faut continuer d'aménager la ligne classique"*  
(source RFF/Groupe Vert)