



Cahier d'acteur n°8

octobre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site Internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Déclaration commune

des groupes EELV des Conseils régionaux
d'Auvergne, de Bourgogne, du Centre et du
Limousin, le 11 octobre 2011 :

“Un vrai débat public sur la ligne à grande vitesse Paris-Orléans- Clermont-Ferrand-Lyon ne peut pas se contenter de porter uniquement sur les quatre grandes familles de tracés proposées : il doit en premier lieu interroger l'opportunité du projet dans sa globalité.

Pour les écologistes, l'enjeu essentiel en matière de transport ferroviaire réside dans les déplacements de la vie quotidienne.

Nous assistons à la dégradation accélérée des infrastructures existantes. Face à la grogne légitime de nombreux usagers aspirant tout simplement à ce que leur train arrive à l'heure, la SNCF a publiquement reconnu, en début d'année 2011, l'existence de lignes malades, parmi lesquelles Paris-Orléans-Blois-Tours et Paris-Montargis-Nevers-Clermont-Ferrand. Alors qu'il n'y a jamais eu autant de projets de LGV, les acteurs publics réalisent-ils qu'il y a un réseau à sauver ?

De nos jours, compte tenu de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, les principaux efforts financiers doivent viser un fort report de la route vers le rail pour les déplacements domicile-travail (ou études) ainsi que pour le fret, tout en favorisant un meilleur maillage territorial. Cela passe donc par l'optimisation du réseau existant, mais encore par la réouverture de lignes aux voyageurs, par le développement de lignes dans les zones périurbaines, par la modernisation de gares...

Le projet de LGV POCL, laquelle en tout état de cause ne serait pas livrée avant 2025 dans le meilleur des cas, risque de geler, entre temps, ces réalisations attendues et nécessaires, sauf à créer une ressource nouvelle nationale pour le financement des infrastructures ferroviaires.”

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Il y a un choix à faire !

L'Etat disposerait de 14 milliards d'euros pour engager un tel projet... alors qu'il est incapable aujourd'hui d'assurer correctement la maintenance et la rénovation de l'existant ?

Croit-on que des "partenaires privés" s'engageront dans cette aventure si un financement public très conséquent ne leur permet pas d'anticiper une forte rentabilité ?

Imagine-t-on faire payer ces investissements considérables aux collectivités locales ?

La priorité : sauver et moderniser le réseau existant

La dégradation du réseau ferroviaire existant, dont les effets s'observent hélas avec de plus en plus d'acuité, doit conduire les pouvoirs publics à réaliser que le véritable enjeu des années qui viennent va consister à le sauver et à le moderniser.



La construction d'une LGV coûte plus de 10 fois plus cher que la fiabilisation d'une ligne existante : au moins 20 M€ le km de nouvelle LGV (voie double) contre 500 000 € du km en voie unique pour la rénovation des lignes classiques.

Les travaux nécessaires à l'optimisation du réseau existant (comme la création d'une 4ème voie entre Tours et Cercottes, les suppressions de passages à niveaux, la mise en place d'installations permanentes de contresens, etc.) sont faisables dans des délais relativement courts, c'est une question de choix politique.

Rouvrir des lignes fermées

Les réouvertures aux voyageurs des lignes Chartres-Orléans, Orléans-Châteauneuf ou Châteauroux-Loches, plus généralement le développement des étoiles ferroviaires de Tours et d'Orléans : voilà des projets à même de concourir au report modal et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en permettant à des milliers de nos concitoyens de se rendre en train à leur travail. Rouvrir une ligne au trafic voyageurs revient en moyenne à 1,2 M€ du kilomètre en voie unique : là encore, c'est quelque chose de faisable bien plus rapidement qu'une nouvelle LGV.

Le coût pharaonique du projet

Le sujet du financement est certainement le talon d'Achille du projet de nouvelle LGV entre Paris et Lyon. Où va-t-on trouver les 14 milliards d'euros aujourd'hui annoncés et qui seraient sans doute largement dépassés ?

Le bouclage financier de projets plus avancés comme les LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, pourtant bien moins coûteux, ont été particulièrement délicats. Le contexte économique permet-il sérieusement d'imaginer une telle dépense ?

Le "partenariat public-privé" utilisé pour Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes n'est pas une solution acceptable. Si les investissements sont partagés, seul le grand groupe financier adjudicataire touche les bénéfices : au final, l'addition est encore alourdie pour le contribuable ! Le projet POCL irait dans le sens de la privatisation du rail, quand nous défendons au contraire le maintien d'un véritable service public du transport ferroviaire.

Les impacts sur le territoire régional

Commencer de nouveaux dégâts dans les zones sensibles pour l'environnement sans améliorer le maillage ferroviaire : où serait l'intérêt du POCL pour la région Centre ?

L'impact environnemental

L'impact environnemental d'une LGV est nettement supérieur à celui d'une ligne classique : la largeur de l'emprise est pratiquement doublée : 25 mètres en moyenne contre 13 en double voie classique,

les terrassements sont bien plus importants : la vitesse maximale élevée impose de très grands rayons de courbe qui s'inscrivent difficilement dans le paysage naturel,

la coupure pour la faune est équivalente à celle occasionnée par une autoroute.

Le tracé "Ouest Sud", soutenu en région Centre, nécessiterait en particulier :

- d'accroître très sensiblement en Sologne, première zone Natura 2000 de France, l'emprise du couloir qui accueille déjà la voie ferrée POLT et l'autoroute A71, ou d'y créer une nouvelle saignée,

- de traverser soit la réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin (variante ouest), soit des sites inscrits et classés de la vallée de la Loire (variante est),

- un nouveau pont sur la Loire (en plus des 5 menaces déjà envisagées par ailleurs entre Meung et Sully).

Le risque de déclassement du Val de Loire comme patrimoine mondial de l'UNESCO n'est pas à négliger.

La LGV traverserait la région Centre, mais elle ne la maillerait pas

La raison d'être essentielle du projet, "désaturer" Paris-Lyon, ne constitue pas un objectif structurant pour la région Centre, mais seulement une réponse à la croissance du trafic sur cette ligne.

Le doublement de Paris-Lyon devrait offrir un temps de parcours égal ou inférieur à l'actuelle LGV (1h57). Il ne faut donc pas s'attendre à voir chaque TGV s'arrêter à Orléans, puis quelque part dans le Cher, puis quelque part en Auvergne, avant de rejoindre Lyon !

Nous réclamons au contraire de renforcer le maillage du territoire régional, d'une part en fiabilisant et en optimisant le réseau ferroviaire existant, d'autre part en le développant avec des réouvertures de lignes.

Déménagement du territoire ?

Réaliser une nouvelle LGV avec l'objectif principal de pouvoir aller toujours plus vite à Paris (et, plus marginalement, à Lyon) s'inscrit dans **une logique d'aménagement du territoire qui n'est pas la nôtre.**

A l'inverse, moderniser rapidement l'axe POLT, ce serait aussi améliorer nos relations avec une région voisine (le Limousin) et avec le sud-ouest de la France. La saturation présente et à venir des 2 radiales

Paris-Bordeaux et Paris-Lyon aboutira de toute façon un jour ou l'autre au développement de la 3ème radiale, Paris-Toulouse. Autant faire aujourd'hui un choix cohérent !

Accélérer, par ailleurs, les investissements sur l'axe Rhône-Alpes-Centre-Océan, ce serait s'ouvrir non seulement vers Lyon, l'Auvergne ou la Bourgogne, mais aussi vers la façade atlantique (et en particulier vers le port de Nantes-Saint-Nazaire). L'intérêt est à la fois régional, interrégional et européen (Nantes-Genève).

Cette "croix" nord-sud/est-ouest, avec Vierzon pour point d'intersection, c'est le choix de l'audace : plutôt que de se satisfaire d'une position passive de périphérie parisienne, le Centre bénéficierait de son statut de carrefour à l'intersection de 2 axes transversaux du territoire national.

L'intérêt pratique des usagers

Au lieu de faire rêver nos concitoyens avec un projet pharaonique qui a de toute façon très peu de chances de voir le jour, il est urgent de répondre à leurs réelles attentes.

Le TGV n'a pas que des avantages

Ses utilisateurs réguliers connaissent aussi ses inconvénients. En matière de tarification, le principe essentiel est simple : plus la demande est forte, plus le billet est cher. Le prix prohibitif du trajet Tours-Vendôme en TGV incite d'ailleurs de nombreuses personnes à prendre la voiture !

L'arrivée d'une desserte TGV sur une ligne diminue automatiquement l'offre TER et Intercités. Avec des conséquences concrètes : pour les titulaires d'abonnements TER (qui ne donnent pas accès au TGV) sur Orléans-Paris ou Orléans-Bourges, l'arrivée du TGV correspondrait de fait à une diminution du nombre de trains accessibles avec leur abonnement. Là encore, l'exemple vendômois est éloquent : le service TER vers Tours y a été considérablement réduit depuis l'arrivée du TGV.

Des gains de temps à relativiser

Sur Paris-Orléans, le meilleur temps de parcours serait estimé à 35 minutes avec une LGV (dans les scénarios "Ouest-Sud" et "Ouest" seulement). Mais on pourrait gagner du temps en réalisant quelques travaux moins prestigieux mais très concrets, comme la mise en place d'une 4ème voie entre Toury et Cercottes (actuel goulet d'étranglement du trafic entre Paris et Orléans). De même, pour un coût bien moindre que celui d'une LGV, ce sont près de 15 minutes qui pourraient être gagnées entre Paris et Châteauroux sur la ligne POLT classique si étaient enfin supprimés les derniers passages à niveau et si on y mettait du matériel plus rapide permettant d'atteindre 220 km/h entre Etampes et Argenton.

Certains espèrent que Paris-Bourges soit parcouru en 55 minutes avec le scénario "Ouest Sud", mais cela suppose que le TGV en question ne desserve pas Orléans. De plus, lorsqu'on estime le temps gagné, il convient de tenir compte de la localisation de la gare : si une nouvelle gare doit être construite en pleine campagne, alors il faut inclure le trajet supplémentaire à accomplir par les usagers pour s'y rendre.

Un risque de dualisation des réseaux

La complémentarité de la LGV avec le réseau existant et la qualité de sa connexion tant avec les lignes TER qu'avec les lignes d'intérêt national constituent une problématique fondamentale du débat sur l'opportunité du POCL. Il y a tout lieu de craindre que ce TGV renforcerait la dualisation des réseaux ferroviaires : d'un côté un réseau grande vitesse rapide, moderne, cher, reliant un petit nombre de gares ; de l'autre un réseau classique plus abordable mais de plus en plus dégradé.

La vraie attente des usagers : des trains fréquents qui arrivent à l'heure !

Avant de se lancer dans la construction d'une nouvelle LGV, les pouvoirs publics doivent identifier les besoins auxquels ils doivent répondre en priorité. L'aspiration principale de nos concitoyens est-elle de gagner quelques minutes pour rejoindre Paris ? Il nous semble que les deniers publics seraient dépensés de manière nettement plus responsable et durable s'ils permettaient, via l'amélioration du réseau existant et la réouverture aux voyageurs de certaines lignes aujourd'hui fermées, d'assurer une meilleure qualité du service, avec des trains fréquents, confortables, accessibles, maillant convenablement le territoire régional, et qui arrivent à l'heure !



COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

81 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic.lgv-pocl.org
www.debatpublic.lgv-pocl.org

