



# Cahier d'acteur n°20

novembre 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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Le ferroviaire de demain en région Centre, une opportunité pour notre territoire. Est-ce possible sans le POCL ?

Des lignes rapides, des trains d'équilibre, un territoire couvert, un environnement préservé.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**NATURE CENTRE**  
3, Rue de la Lionne  
45000 Orléans  
Tél. : 02 38 62 78 57

*NATURE CENTRE regroupe 18 associations qui ont pour buts de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, les sols, les sites et paysages, le cadre de vie dans une perspective de développement durable, de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme.*

*NATURE CENTRE est agréée pour la protection de l'environnement (Article 40 de la loi du 10 juillet 1976) depuis 1984 et membre de France Nature Environnement.*

*Son siège social est situé au 3, rue de la Lionne à Orléans (45) - Tél. : 02 38 62 78 57.*

*La fédération régionale NATURE CENTRE considère que dans l'état actuel d'avancement du projet de ligne LGV POCL, il est nécessaire de se poser d'abord la question de l'opportunité d'une nouvelle infrastructure avant toute autre question.*

# Sur l'aménagement dit "équilibré" du territoire et des échanges interrégionaux

## ■ Une LGV serait "un nécessaire outil d'aménagement"

C'est ce qu'affirment les documents du Maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. Soit dit en passant, c'est ce qui se dit toujours dans ce genre de projet d'infrastructure : si nous ne doutons pas qu'une LGV puisse fortement intéresser nombre de chefs d'entreprise, de chercheurs, d'étudiants, de touristes, voire d'autres usagers, nous pouvons aussi concevoir que certains imaginent qu'un tel projet puisse générer de positives retombées économiques. Mais, à au moins une première condition, que cela ne pèse en rien sur le maintien d'un réseau de proximité fiable et performant. A cet égard, il nous paraît quelque peu imprudent de croire qu'il suffit d'affirmer qu'il ne faut pas opposer ce dernier à la grande vitesse, en raison de leur complémentarité. Sur le principe, la fédération est d'accord. Mais dans la réalité, les choses se passeraient semble-t-il un peu différemment...

■ **Au regard des limites financières actuelles, et alors que l'on entend parfois ceux-là mêmes qui réclament à grands cris de nouveaux équipements déplorer que la France vive au-dessus de ses moyens, est-il si opportun de continuer à prolonger des lignes TGV, ou en créer de nouvelles comme c'est ici le cas ?**

■ **Sommes-nous assurés que cela ne se fera pas au détriment de lignes "de base" dont le maintien n'est pas garanti, surtout si les Régions doivent en supporter de façon croissante le coût ?**

■ **Ne serait-il pas utile de réévaluer ce que nous entendons par "grande vitesse" ? Est-il si indispensable, et raisonnable, d'aller à Paris, Lyon ou Roissy à plus de 300 km/h, si nous perdons**

**en chemin les liaisons qui forment le socle socio-économique des flux de circulation ferroviaire entre les territoires ?**

■ **Des trains qui rouleraient moins vite que les TGV, mais plus rapidement qu'un TER ordinaire, en utilisant des voies réaménagées, ne répondraient-ils pas, au fond, davantage aux besoins moyens de tout un chacun comme à nos capacités financières actuelles et à venir ?**

■ **A vouloir aller trop vite, sommes-nous bien sûrs de partir à point, et d'arriver à l'avenir toujours dans les temps les plus courts ? L'expérience actuelle tend à montrer que non.**

**Est-ce un progrès que de gagner 1h ou 1h30, si ce gain de temps entraîne au final un coût disproportionné par rapport à ses avantages supposés et des déplacements intempestifs pour rallier les gares de départ ?**

**Faut-il privilégier la Très Grande Vitesse, ou une Grande Vitesse déjà appréciable, mais dont le caractère plus limité le serait aussi pour son coût, et permettrait d'espérer dans le temps le maintien d'une plus grande régularité ?**

Par ailleurs, il est avéré que depuis quelques années le service ferroviaire, la ponctualité, le cadencement, sont mis à mal et continuent de se détériorer. Dans ces conditions, la fédération estime que la question d'un aménagement relativement équilibré du territoire régional ne sera pas résolue et qu'à contrario elle sera détériorée.

# Sur l'affirmation que "la meilleure intégration environnementale possible doit être recherchée"

## ■ C'est un peu le genre d'affirmation minimale et obligée

La meilleure intégration environnementale possible : on suppose donc, comme toujours en pareil cas, qu'on trouvera bien les moyens de limiter les impacts. La compatibilité avec les milieux naturels, plus que bien d'autres thématiques, ne se décrète pas. La traversée de grands sites sensibles, tels que la Sologne, la vallée de la Loire, la forêt d'Orléans, pose des problèmes pour lesquels il n'est pas avéré que des solutions existent. Si utiliser les couloirs existants apparaît être pour certains une réponse, il faut la relativiser par le fait que les dits couloirs seront élargis, qu'il ne

sera pas possible de passer partout, et qu'ils seront davantage fréquentés par des convois beaucoup plus rapides et bruyants (ne pas oublier que cette nuisance ne l'est pas seulement que pour les humains). Cela ne signifie pas pour notre fédération qu'il ne faille rien faire. Mais qu'il serait appréciable de dépasser des formulations de principe qui ne dépassent guère au fond le niveau de l'excuse. Précisons aussi qu'au moment où tous les responsables s'interrogent sur l'usage des sols, ce sera encore au bas mot 2500 ha qui vont disparaître sous du béton.

## Sur les capacités de financement de la ligne

Guillaume Pépy nous explique aujourd'hui que le modèle TGV n'est plus l'avenir, que **30 % des TGV actuels ne sont pas rentables**, que le découplage RFF et SNCF n'est pas viable (Le Monde, 26 Mars 2011). Et sans compter les endettements de chacune de ces structures (28 Md'€ pour RFF et 7 Md'€ pour la SNCF, dette contractée notamment pour financer

le TGV). Nous avons aussi entendu le représentant de la SNCF lors du débat orléanais dire qu'il **sera impossible de financer la ligne**. Et, enfin, sans oublier les propos des experts lors de la parution du SNIT qui affirmaient que **seuls 30 % des projets inscrits seront envisageables financièrement** (l'ensemble représentant 75 Md'€).

## De ces constats, la fédération présente la position suivante :

Considérant le projet LGV Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon, qui fait partie du programme supplémentaire de 2500 km de lignes à grande vitesse figurant dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dite Grenelle 1),

Considérant les informations tant du point de vue

économique, environnemental que sur l'aménagement du territoire, obtenues lors des différents ateliers environnement organisés par le maître d'ouvrage notamment Réseau Ferré de France (RFF), et l'avis commun de la société civile sur le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) voté au sein du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDDGE),

### La fédération régionale NATURE CENTRE concernée par le projet demande donc de :

- Démontrer la capacité de l'infrastructure à favoriser l'usage du ferroviaire au détriment du transport routier et aérien (fret et voyageurs), la création de lignes spécifiques devant réduire ces modes de transports.
- Démontrer les capacités du projet à ne pas assécher les lignes locales.
- Réaliser un aménagement du territoire équilibré en privilégiant l'amélioration de l'existant et des dessertes locales.
- Améliorer les offres de services actuelles : Trains d'Equilibre du Territoire et Transport Express Régional en lien avec la desserte TGV de quelques pôles.
- Réfléchir sur l'optimisation et la modernisation des caractéristiques des voies et des trafics actuels, le "toujours plus vite" n'étant pas l'objectif premier.
- Permettre de comparer les économies (investissements et exploitation) et les pertes de temps d'une LGV conçue pour des trains circulant à 300 km/h, avec une LGV conçue pour 360 km/h.
- Etablir la justification en matière socio-économique du projet pour les populations des territoires traversés (et non seulement la rentabilité socio-économique) et préciser les caractéristiques du désenclavement attendu, et notamment montrer en quoi une variante Ouest peut contribuer au développement des axes Lyon/Bordeaux ou Nantes et Vierzon/Toulouse.
- Démontrer que le projet est viable financièrement sans assécher les finances des collectivités territoriales, en précisant le recours ou non à tout ou partie d'investissement privé.
- Réaliser des études complémentaires chiffrées sur la mise en perspective d'un réseau performant sur l'ensemble du territoire régional du Centre permettant de se déplacer dans des conditions de rapidité et de cadencement optimisés aux alentours de la vitesse de 220 km/h. Ces études doivent permettre d'identifier les temps de parcours au même titre que la ligne TGV envisagée dans ce débat.
- Optimiser les gares existantes et intra-muros en privilégiant l'intermodalité et proscrire les nouvelles gares TGV en pleine nature.
- Réaliser et disposer de diagnostics environnementaux précis sur l'ensemble des territoires d'études pour identifier tous les impacts négatifs environnementaux et pour permettre de se prononcer. Réaliser des inventaires naturalistes pour toutes les communes concernées par les fuseaux et intégrer le coût global de la biodiversité.

Rappelons enfin le discours du Président de la République du 25/10/2007 dans les conclusions du Grenelle de l'Environnement : «... Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé... »... «... nous

allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt, ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours... ».

## Enfin, plus globalement, la fédération Nature Centre demande

**La régénération, l'entretien des voies actuelles, l'irrigation du territoire et l'optimisation des voies existantes** qui sont les solutions alternatives les plus acceptables d'un point de vue environnemental et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009.

**La décroissance des transports**, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et de la relocalisation de l'économie une priorité.



**NATURE CENTRE**  
3, Rue de la Lionne  
45000 Orléans  
Tél. : 02 38 62 78 57

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67  
[secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL